

El Naufragi del Golea

Exposició fotogràfica i d'objectes
1931-2011



Cassinu de l'Orient
Capdepera
2011

Índex

1. Agraïments, 2
- 2.
3. Carta de Bernard Bernadac, 5
4. El Naufragi del Golea, *per* MIQUEL LLULL, 6
5. El Golea i el seu capità malaurat, *per* BERNARD BERNADAC, 9
6. Un cas de Dret Marítim motivat per un naufragi a Mallorca, *per* JOAN LLABRÉS BERNAL, 15
7. Història vertadera del vaixell El Golea, *per* JOAN CABALGANTE, 17
8. Bibliografia, 19



Agraïments

Família Garau "Bombu"
Joan Espiritusanto "Pandereta"
Agustí Nebot
Ajuntament de Capdepera
Cassinu de l'Orient
Maria Flaquer "Rigus"
Estanc Pep Serra
Eduard Massanet
Joan Cabalgante
Bartomeu Fuster "Ros"
Felip Esteva "Blancus"

Margalida Nicolau
Bernard Bernadac
Cassinu de Can Patilla
Catalina Caldentey
CC Banda de Música de Capdepera
Suso Reixach
Pere Cortada
Miquel J. Flaquer
Pau Bibiloni
Agustí Esteva "Blancus"
Bartomeu Garau "Bombu"

Si no es diu el contrari, les fotografies pertanyen a: COLLECTION DE L'ASSOCIATION PORT-VENDRES DES PAQUEBOTS.
Totes les fotografies de l'exposició han estat ampliades i reproduïdes per l'ESTANC PEP SERRA.

ORGANITZA I EDITA:
Antoni Flaquer "Coix",
Francesca Pascual "Cruia",
Miquel Infante "Sua",
Miquel Flaquer "Llull".



Bala Ratjada 19 Jui 1931.

à Monsieur Gravier, administrateur
de la C^{ie} Navigation mixte.

Monsieur l'Administrateur.

Dans le deuil cruel qui frappe la
C^{ie} mixte, dans la perte de son meilleur et
beau navire, qui fut aussi notre gagne-pain
et un peu notre famille; sachez M^r l'administra-
teur, que nous prenons une grande part à cette
douloureuse épreuve. Et nous, qui avons tout
donné pour sauver, l'âme de cette si belle
unité, que nous avions à force de travail
porté à la perfection. Nous sommes de
tout cœur avec vous.

Bien respectueusement vos serviteurs
toujours dévoués.

Le personnel de la machine & du pont.

Quintanilla Obispo Alonso	{	Dabat Léon
Ribal Barreda Fern		Ribill. André
Sanja	{	Honori Just
Atell		Bernadac Honori
Berbois.	{	Bous Jean
Aluata		Gut. Celso
Berbois, M.	{	Bernadac J.
Ribes Lluís		Couty
Sanja		
TA		

Lettre sur El Golea

BERNARD BERNADAC

Je suis très heureux que cette exposition sur l'histoire de l'EL GOLEA et de son équipage ait lieu aujourd'hui, 80 ans après le naufrage, car l'histoire de ce malheureux navire est intimement liée à celle de ma famille.

Mon père, Adrien Bernadac, embarqua pour la première fois, comme mousse, en 1930 à bord de l'EL GOLEA, il avait juste 15 ans. Son frère Joseph était déjà à bord ainsi que son cousin Honoré.

Mon père eut la chance d'embarquer sur un navire neuf et moderne, fleuron de la Compagnie de Navigation Mixte et le plus rapide des paquebots français des lignes d'Afrique du Nord. Malheureusement les circonstances firent que ce beau navire disparaisse trop tôt dans des circonstances tragiques.

Mon père n'en parlait jamais, mais je sais que jamais il ne l'oublia.

Dans la maison que nous habitons à Port-Vendres, il y avait une boîte où l'on conservait les photos. A l'intérieur, une photo usée et jaunie représentait l'EL GOLEA brisé en deux sur les rochers du cap de Pera. Quand j'étais enfant, j'avais quelquefois le droit de la regarder, ce que je faisais toujours avec un petit pincement au cœur. Mon père l'avait pieusement conservée depuis le drame, comme la photo d'un être cher.

Les navires sont des êtres vivants, ils naissent, ils meurent, on les baptise, ils ont une marraine, une vie, un cœur, se comportent bien ou mal à la mer, sont lents ou bien rapides, chanceux ou malchanceux. Ils ont une âme.

L'EL GOLEA n'échappait pas à la règle et son équipage en était très fier, ce qui était le meilleur des avis. Après le naufrage, les hommes de l'EL GOLEA écrivirent une lettre à l'administrateur de la Compagnie Mixte qui disait : « *Dans le deuil cruel qui frappe la Compagnie Mixte dans la perte de son meilleur et beau navire, qui fut aussi notre gagne pain et un peu notre famille, sachez, Monsieur l'Administrateur que nous prenons une grande part à cette douloureuse épreuve. Et nous, qui avons tout donné pour sauver l'âme de cette si belle unité que nous avons, à force de travail porté à la perfection, nous sommes de tout cœur avec vous...* »

Les derniers témoins de ce drame ont tous disparu aujourd'hui, mais je me souviens quand j'étais enfant, et que je posais des questions sur ce navire, les « anciens » levaient yeux au ciel et hochaient la tête. L'histoire de l'EL GOLEA était comme une toute petite épine enfoncée dans leur cœur. Elle ne faisait pas mal mais, de temps en temps, elle se rappelait à leur bon souvenir.

En écrivant ce texte, je regarde cette très vieille photo de l'EL GOLEA, brisé sur ses rochers, et je réalise aujourd'hui que c'est cette image fanée, témoin muet d'un destin tragique, qui m'a donné l'envie d'écrire des livres sur la vie des paquebots et de raconter, entre autres, la belle et triste histoire de l'EL GOLEA.

Je regrette vivement de ne pas être aujourd'hui parmi vous, et je remercie Miquel Flaquer Llull et son équipe, pour cette belle exposition du 80^{ème} anniversaire du naufrage.

Estic molt content que aquesta exposició sobre la història del GOLEA i la seva tripulació tingui lloc avui, 80 anys després del naufragi, perquè la història d'aquest malaurat vaixell està íntimament lligada a la de la meva família.

El meu pare, Adrien Bernadac, embarcà per primera vegada com a grumet a bord del GOLEA l'any 1930; acabava de complir els 15 anys. El seu germà Joseph ja anava embarcat i també el seu cosí Honoré.

El meu pare tingué la sort d'embarcar en un vaixell nou i modern, floreta de la Companyia de Navegació Mixta i el més ràpid dels paquebots francesos de les línies d'Àfrica del Nord. Malauradament les circumstàncies feren que aquest valuós vaixell desaparegués massa prest i en circumstàncies tràgiques.

El meu pare no en va parlar mai, però sé que no ho oblidà mai.

A la casa on vivíem a Port-Vendres hi havia una capsa on guardava les fotos. A l'interior hi havia una foto usada i engroguida que representava EL GOLEA xapat en dos damunt les roques del cap de Pera. Quan era un nin, qualche vegada la podia mirar amb el cor encongit. El meu pare l'havia conservada meticulosament d'ençà de la tragèdia com la foto d'un esser estimat.

Els vaixells són essers vius, naixen, moren, se'ls bateja, tenen una padrina, una vida, un cor, es comporten bé o malament a la mar, són lents o ràpids, afortunats o desafortunats. Tenen una ànima.

EL GOLEA no obvià les normes i la seva tripulació n'estava molt orgullosa, la qual cosa fou una mostra prou consistent. Després del naufragi, els homes del GOLEA escrigueren una carta a l'administrador de la Companyia Mixta que deia: *Dins el dol cruel que colpeja la Companyia Mixta amb la pèrdua del seu millor i gran vaixell, el qual fou també la nostra sustentació i un poc la nostra família, sapigueu Senyor Administrador, que ens afegim a aquest gran sofriment. I nosaltres, que ho hem donat tot per salvar l'ànima d'aquesta peça tan bella que teníem, a força de feina duta a la perfecció, estam de tot cor amb vos ...*

Els darrers testimonis d'aquest drama ja han desaparegut tots, però me'n record quan era nin que feia preguntes d'aquest vaixell; els "vells" alçaven els ulls al cel i remenaven el cap. La història del GOLEA era com una petita espina ficada dins el seu cor. No feia mal, però de tant en tant els portava el seu bon record.

Escrivint aquest text, mir aquesta foto tan vella del GOLEA, destrossat damunt les roques, i avui m'adon que aquesta imatge descolorida, testimoni mut d'un destí tràgic, m'ha fet ganes d'escriure llibres sobre la vida dels paquebots i de comptar, entre altres, la bella i trista història del GOLEA.

Em sap força greu no poder ésser amb vosaltres avui, i don les gràcies a en Miquel Flaquer Llull i al seu equip per aquesta bella exposició del 80è aniversari del naufragi.

[Versió catalana de Francesca Pascual]

DOCUMENTACIÓ GABELLINA DESTAROTADA (13)

El Naufragi del Golea

MIQUEL LLULL
Bibliotecari del Golea

A la fi tindrè l'oportunitat d'explicar tot aquest trull d'*El Golea* que ha envoltat la meua vida des de ja fa uns quants anys i també del per què jo som el bibliotecari d'aquell vaixell enfonsat a les costes gabellines i mesquidianes.

L'any 1993 Capdepera Ràdio estava en plena eferescència i l'estiu d'aquell any en Gori Rexac em va animar que fes un programa. Jo no ho veia clar perquè, entre altres coses, no vivia a Capdepera, però crec recordar que li vaig dir que el que podia fer era anar un horabaixa a la ràdio i posar un poc de música per fer un programa d'un sol dia, i així ho vaig fer amb ell. Quan fórem allà ell em va dir que li havíem de posar un nom, al programa. I de cop i volta, sense pensar-ho gaire, em va venir al cap aquest: "El Naufragi del Golea".

Les coses impensades a vegades són les més duradores, perquè des d'aquell estiu tot el que he fet ha estat relacionat amb el Golea o, més ben dit, amb la seva al·legoria.

I quina és, aquesta al·legoria, vos demanareu?

La llegenda gabellina d'*El Golea* diu que a començaments dels anys trenta va embarrancar un vaixell a prop del Llamp de sa Mesquida i que, en no poder recuperar-lo, la gent del poble va arrambar amb tot el que va trobar, tot allò que era aprofitable, tot allò que podia fer un servei i encara als anys setanta venia un vaixell a treure ferro d'*El Golea* i també de l'*Albatros*, que es va enfonsar en el mateix lloc a finals dels seixanta, com conta en Meyme a les seves cròniques.

Per tant, l'al·legoria és que després d'un naufragi s'intenta fer sobreviure tot allò que pugui servir, tot allò que ens pugui acompanyar per a continuar endavant el *nostru* viatge.

Finalment, aquell primer programa de *El Naufragi del Golea* va tenir continuació i en vaig arribar a fer 62, que encara guard enregistrats en cintes de vídeo. I el primer, per l'octubre de 1993, començava així:

**En processó visitam el vaixell
i miram de treure'n
tot el profit possible.
Treurem els poemes i les cançons
de dins la panxa de la gran bèstia
amb grues i remolcadors
per tal de poder fer aquest programa,
i ens llançarem a la piscina
dels somnis
per nedar llargues hores
de matinada...**

Aquest programa va durar fins a l'abril de 1995, en què un gran sotrac el va fer naufragar, allà per les costes africanes de l'Oceà Índic.

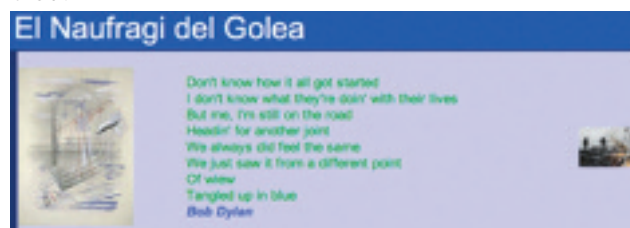
He contat aquella aventura en un llibret fet de serigrafia i fotocòpies que vaig publicar el 1997 per a regalar als col·laboradors del programa i als amics i que podeu consultar en aquest mateix article.



Cartell que es va repartir pel poble publicitant la sortida en antena del programa de ràdio que va iniciar la meua relació amical i eterna amb el *Golea* i els seus naufragis.

Passaren uns anys i el gener del 2005 vaig inaugurar un bloc evidentment amb el títol d'*El Naufragi del Golea*, que ha estat operatiu fins al 2009, en què vaig decidir tancar-lo per a dedicar-me a altres temes lligats amb el Golea.

Dins aquest bloc hi podeu trobar les meves dèries relacionades, com sempre, amb la poesia i la música: coses que m'agradaven i m'agraden i que he volgut rescatar d'aquest naufragi continu que sempre és la vida.



Capçalera del bloc *El Naufragi del Golea*.

Finalment, quan en Barona va tornar a posar la ràdio en marxa, crec que el 2006, hi vaig començar un programa que es va titular *La Biblioteca del Golea*. [Aquest programa també va formar part de la programació de SiS Ràdio.] Es tractava de llegir poemes d'un llibre i posar-hi cançons, relacionades o no, però que m'agradaven i encara m'agraden. Vaig aconseguir fer 103 programes, és a dir 103 llibres, i a partir d'aquí va ser quan vaig veure clar que m'havia convertit en el bibliotecari del Golea i, per tant, a partir de llavors sempre sign els meus escrits així, com a bibliotecari del Golea, perquè consider que l'al·legoria del

Golea en què, en part, s'ha convertit la meua vida, és una de les feines més continuades que he fet al llarg dels meus anys i que ara segueix amb les investigacions històriques i gairebé antropològiques que faig sobre Capdepera i Cala Rajada (o Retxada), perquè he arribat a la conclusió que tot és el mateix, que tot està dins el *nostru* cap i que, un dia o l'altre, ha de sortir a la superfície i ha d'expandir-se per tot el planeta. Els naufragis no són un final; en realitat són el començament, són un principi.

* * *

Però darrera tot això hi havia una història, una història vertadera del naufragi d'*El Golea*, de la qual jo només coneixia la llegenda.

El 2004 Joan Cabalgante va publicar un article al *Cap Vermell*, quan encara era de paper, en el qual feia una primera aproximació gabellina a la realitat goleana.

El 2006 Josep Maria Castellví, a través dels comentaris del meu bloc, em va proporcionar l'adreça electrònica de Bernard Bernadac, pintor i historiador, gràcies al qual he aconseguit moltes fotos del Golea, des de la seva construcció fins al seu naufragi i enfonsament.

Aquest autor va escriure un article sobre *El Golea* i avui tenim la gran satisfacció de presentar-lo en aquesta secció destarotada, amb una versió catalana que hem d'agrair a Francesca Pascual, i que és el complement que faltava per anar aclarint la foscor de la llegenda. Si Joan Cabalgante ens conta la història des del punt de vista gabellí, Bernard Bernadac ens aclareix el punt de vista de la companyia i del capità del vaixell que es va enfonsar després d'una llarga agonia primaveral gabellina i que va deixar un rastre per tot el poble en forma d'objectes que han estat usats i molts d'ells encara ho són avui en dia, i són testimoni que l'objecte de la llegenda va existir i que la meua dèria al·legòrica no és cap quimera literària, sinó que és una realitat que encara dura i potser durarà eternament.

Però la cosa no acaba aquí, no! Perquè entre les moltíssimes fotografies que em va enviar Bernadac, hi havia una foto que em va cridar molt l'atenció. Hi havia un *homu* que em sonava. Vaig posar la fotografia a la pantalla de l'ordinador i la vaig mostrar a la meua tia Maria *Rigus* i i vaig demanar què hi veia. I ella, gairebé sense dubtar, em va dir: "És el teu padrí!".

No me'n podia avenir! Què punyetes hi feia el meu padrí fotografiat al costat de dos personatges que no sabia qui eren, però que es trobaven al lloc dels fets.

Però com que no ho veia clar, vaig escriure a Bernard Bernadac i li vaig demanar que per favor m'identificàs els tres personatges que sortien a la foto. Ell ràpidament em va contestar el següent:



"A l'esquerra, el senyor Rolland, director de la Compagnie des chemins de fer du Midi; al mig el capità Gentile d'*El Biar*; a la dreta, desconegut".

És, per tant, gairebé segur que ho és, el meu padrí. Es tracta de Joan Flaquer Juan *Blai*, l'*amu* del Recreo, fotografiat amb un representant de la companyia del vaixell i del capità d'*El Biar*, que va venir a tractar de rescatar *El Golea* i, entre altres coses, el va estirar amb una corda per mirar de treure'l de les planeres mesquidians on es trobava atrapat.

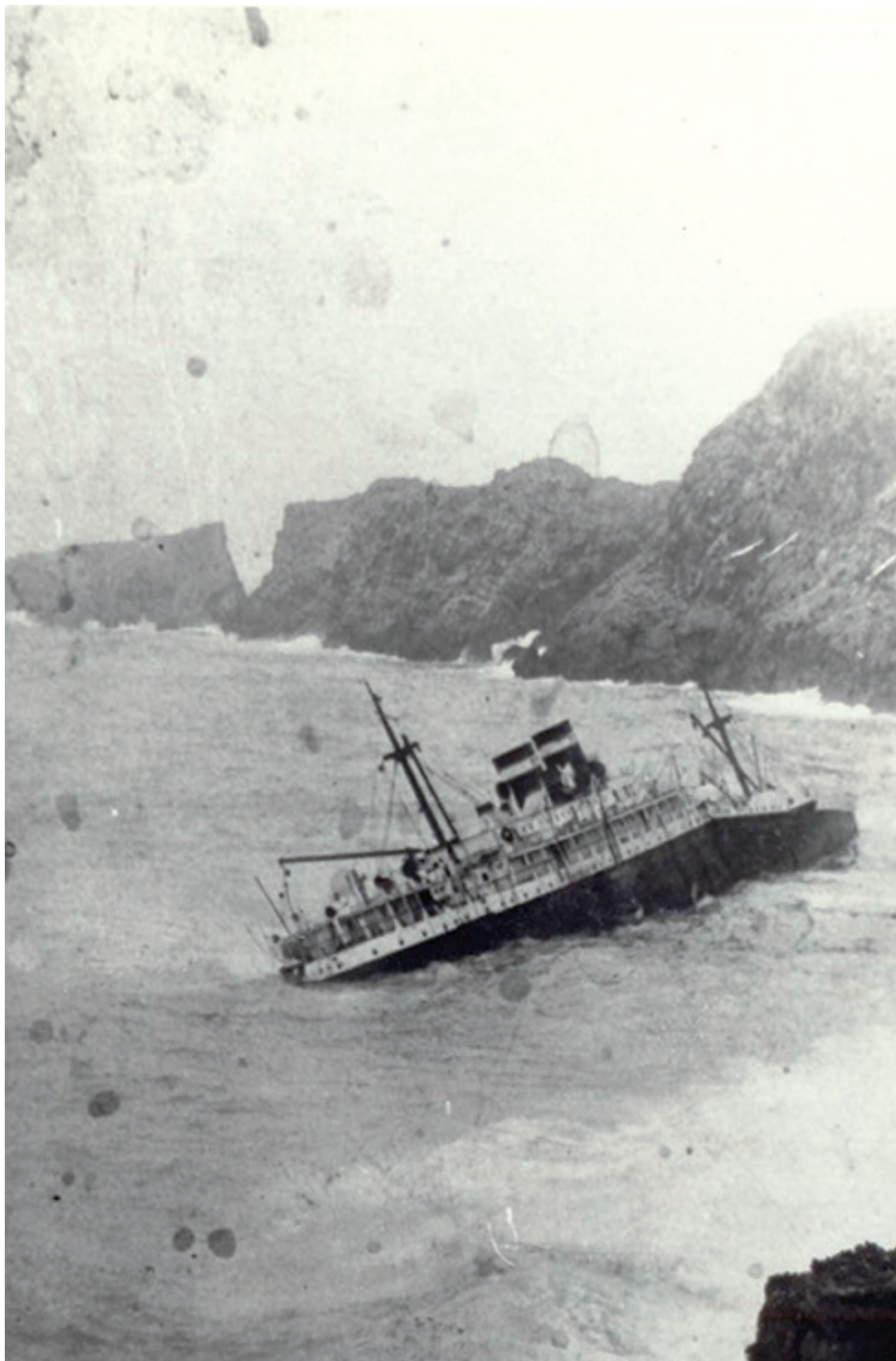
Si finalment es tracta del meu padrí, com tot sembla indicar, la casualitat haurà fet que el meu padrí i jo ens tornem a trobar a través de la història i compartim tota aquesta dèria d'*El Golea*, amb la qual cosa ell es converteix en un personatge encara més mític i important del que em pensava, del qual ja havia escrit un article sobre el seu matrimoni civil amb Maria Lliteres *Rigus*, la meua gran padrina.



Ara, com gairebé cada vespre, em dispòs a entrar al menjador d'*El Golea* per sopar d'un bon arròs sec o potser de llampuga amb pebres. Després aniré al meu camarot i pensaré en tots *voltrus*, amb tots els que sou vius i tots els que sou morts, perquè quan navegam amb *El Golea* no hi ha cap distinció entre els uns i els altres. La dimensió goleana és una dimensió llibertària on no existeix cap tipus de distinció per qüestions de religió, llengua, raça, ideologia, estat civil o estat vital. L'espiritisme catalano-gabellí ha convertit la vida i la mort en una gran conversa de tots plegats, la qual cosa em proporciona benzina eternament per a continuar escrivint sobre Capdepera, la seva realitat, els seus mites i les seves llegendes.

El meu camarot és el meu despatx, el meu dormitori i també la fàbrica dels meus somnis, on puc conviure amb tot el que és real i amb tot el que és imaginari, on puc arribar a intuir que tots *noltrus* som mariners travessant la mar Mediterrània de dalt a baix i d'un costat a l'altre, només perquè ens agrada i ens fa sentir bé, només perquè ens fa sentir universals i, per tant, ens fa sentir gabellins.





EL GOLEA

I EL SEU CAPITÀ MALAURAT

BERNARD BERNADAC

[Versió catalana de Francesca Pascual]

Els vells de Port-Vendres se'n recorden perfectament d'aquell magnífic vaixell que fou *El Golea*. La Companyia de Navegació Mixta el va construir exclusivament per a realitzar la línia Port-Vendres-Alger.

Els més joves havien sentit parlar als vells amb nostàlgia i els havien vist sospirar quan evocaven el seu record, com si parlessin d'un estimat desaparegut. És veritat que aquell vaixell deixà empremta, com el vell *Medjerda*, a tots els que el conegueren. *El Golea* era seu, els pertanyia totalment. Però situem-nos seixanta-un anys enrere i esbrinem per què els de Port-Vendres alçaven els braços al cel quan se'ls parlava d'aquell vaixell i del seu comandant.

Deu dies abans de la posada en marxa del *Biar*, l'1 de març de 1928, la Companyia de Navegació Mixta comanà a Forges & Chantiers de la Mediterrània un nou vaixell, que fou varat a l'aigua el 15 de juny de 1928 a La Seyne sur Mer, sota el número 1198. Aquest fou el prototipus de la famosa sèrie 'El'.

Batejat *El Golea*, pres del nom d'un oasi del Sahara algerià, el qual fou ocupat pels francesos l'any 1892 i on es trobaren nombrosos pous artesans. El nou navili fou varat el 28 de febrer de 1929.

És un magnífic vaixell amb tres ponts complets, i la principal particularitat és que està equipat amb dues turbines i la caldera de fueloil.

La substitució de la turbina de la màquina addicional va ésser una veritable revolució de la propulsió marina. Les drassanes són especialment destacades dins el sector de la seva aplicació marítima. Lliurat l'any 1904, el primer vaixell de turbina construït a França, el torpede 293, donà a les proves 26,2 nusos. Mentrestant, les drassanes privades posaren en marxa la caldera de petroli, la qual presentà prou avantatges sobre la de carbó, per la qual cosa fou adoptada l'endemà de la Gran Guerra per gairebé tots els vaixells nous.

UN PAQUEBOT MODERN

El Golea és el que es pot anomenar un paquebot modern. La seva proa de tipus "creuer" o "cul de gallina", les seves xemeneies i els seus pals arreplegats fan la impressió de velocitat i potència.

El nou vaixell fou lliurat el 30 d'agost de 1929 a la Companyia Mixta. Té un dipòsit de petroli de 4.840 tonells i un transport de càrrega de 1.779 tones. La seva eslora és de 116 metres per una mànega de 16,03

metres i un puntal de 8,30 m. Pot transportar 409 passatgers en cabines. S'han esforçat per a donar un màxim de confort, benestar i elegància a cada una de les tres classes. Les cabines de primera classe són gairebé totes de dos llits. El conjunt al voltant d'una àmplia escala, del menjador, del gran saló i del saló de fumadors esdevé prou harmoniós i fa honor a la casa Mercier Chaleyssin, la qual el va moblar.

La tripulació d'*El Golea* consta de 85 homes. La propulsió del vaixell està assegurada per dues turbines "Parsons" de doble reducció i d'una potència de 7.000 cavalls repartits en dos arbres d'hèlix, girant a 117 voltes per minut i 19,20 nusos als assaigs.

L'aparell d'evaporació està compost de 5 calderes de fueloil de tipus "Prudhon Capus" d'escalfament i de 15 focus segellats en 16 kg.

Amb la posada en marxa d'*El Golea* la línia Port-Vendres-Alger és de cada vegada més competitiva perquè el trajecte s'ha reduït, es realitza dins aigües protegides i evita el golf de Lleó i el seu Mestral. L'eslògan d'aquesta Companyia per a aquesta línia de Port-Vendres serà: "El viatge més curt dins les aigües més protegides".

El seu èxit ve també pel fet que el tren arriba al moll i que es troba directament amb el vaixell sense els problemes de transbordament i les despeses d'un taxi.

La nova estació marítima, que substitueix el vell hangar de fusta construït abans de la Gran Guerra, és un edifici de ciment armat de més de 130 m de llargària, d'aspecte molt estètic, projectat a la planta baixa d'un gran hangar cimentat, molt aïllat i convenient per al maneig de les mercaderies i sobretot per a les primeres matèries. Una doble via de ferrocarril vorejant aquest hangar permet l'embarcament directe dins els vagons. Amb aquesta incrementació del trànsit, la unió port-estació es va millorar. Es va obrir un túnel a la sortida de l'estació i la nova via corba que l'acompanya passa tot seguit per dintre d'una sèquia oberta al llarg de les antigues fonts de ferro, per a retrobar el port on es va habilitar una estació Port-Vendres-Moll. El pendent de la nova via de servei del port és molt inferior a la de la via primitiva.

Al primer pis es troben les oficines de la Companyia i l'estació marítima a la qual els passatgers accediran directament del vaixell per un passadís i on la duana farà ràpidament la inspecció de l'equipatge.

Al mateix temps que la Companyia de Navegació Mixta construïa la seva estació marítima, la Com-

panyia de Ferrocarril “du Midi” edificava un gran hotel molt estètic equipat amb tot el confort modern. L’hotel “du Midi”, com se l’anomena, respon a una necessitat real i resol una llacuna que existia dins els serveis de Port-Vendres.

Gràcies a la unió d’esforços de la Mixta i de les Companyies de Ferrocarril “du Midi” i d’Orleans, els passatgers tindran assegurades les comoditats a la línia Port-Vendres-Alger, les quals faran que aquest trajecte sigui un dels més sol·licitats.

Aquest és un exemple aconseguit per la unió sota la mateixa visió de tots els serveis necessaris en el transbord de passatgers. S’ha de ressaltar que l’hotel i l’estació marítima, construïdes per aquestes companyies diferents, una de transport terrestre i l’altra de transport marítim, però totalment d’acord i sota el projecte del mateix arquitecte Sr. Henri Martin, constitueixen un conjunt arquitectònic perfectament homogeni.

El diari *L’Illustration* del setembre de 1929 diu:

El viatge d’inauguració d’El Golea al qual havien estat convidats un petit nombre de membres de la premsa, així com alguns alts càrrecs de companyies de ferrocarril i de grans administracions marítimes i d’empreses públiques, convocats per apreciar el confort d’aquest navili i la seva fermesa a la mar, ha ofert als seus convidats un creuer per la Mediterrània amb escales a Barcelona i a Palma. El Golea, sense arribar a la seva velocitat absoluta i gràcies a les seves turbines, va a una velocitat regular i pausada de 18 nusos, fent la impressió d’ésser el vaixell més confortable que realitza actualment la travessa per la Mediterrània entre França i Algèria. Evidentment, fa honor a la Companyia de Navegació Mixta ...

Així, a principi de setembre de 1929, *El Golea* va ésser destinat a la línia Port-Vendres-Alger. Després de la seva inauguració, va realitzar un creuer curt: Marsella, Port-Vendres, Barcelona, Palma, Sète i Marsella. A l’aturada a Port-Vendres, la inauguració del nou conjunt de l’estació marítima i de l’hotel de la companyia de *Midi* amb el tren-vaixell, donà un nou desenvolupament a aquest petit port i, en aquesta ocasió, la Mixta, recercant sempre el màxim rendiment, realitzà per primera vegada el doblement del servei dins la mateixa setmana i pel mateix vaixell. Aquesta nova iniciativa, que s’ampliarà a altres línies, és possible gràcies a l’extrema velocitat del paquebot, al magnífic funcionament de la maquinària i a diverses mesures com l’acceleració d’operacions de manteniment. És també per això, que la nova estació marítima va ésser construïda. La rapidesa d’*El Golea* féu possible guanyar quatre hores a la travessa Port-Vendres-Alger fins aleshores realitzada pels vaixells de tipus “*Gouverneur*” limitats entre 15 i 16 nusos.

Al número 4517 del famós diari *L’Illustration* del 28 de setembre de 1929 hi he trobat un article interessant titulat “Els capells d’*El Golea*”. Motivat per la meua curiositat habitual, el vaig llegir amb atenció. Es tractava d’un reportatge realitzat a bord d’aquest vaixell en el creuer inaugural; per a distreure els passatgers, els organitzadors d’aquest creuer organitzaren un concurs anomenat “el pentinat més bonic” confeccionat a partir d’un capell habitual de palla espanyol

(l’article ens diu que la companyia Mixta els proporcionava i pagava 3,80F per una pesseta), el qual era per als convidats d’aquest creuer, seleccionats a l’atzar entre les dones o filles de notables administratius, ferroviaris, marítics i de la prefectura.

Aquest article que es classifica lenificat i insípid critica de fet, amb paraules encobertes, el moblament interior d’*El Golea* i deixa caure un dubte quant al seu confort.

Us lliuro aquest article al complet amb tota la seva perfídia:

Malgrat la rapidesa dels vaixells, encara hi ha travesses llargues, ja que el món no és “solament terra”, si es pot dir també, modificant el sentit d’una fórmula que ha fet fortuna: és també la mar; i, per a rompre la monotonia, l’esperit de certs passatgers duu a prendre decisions a bord; les més inesperades no són les més acceptades.

La travessa d’El Golea, inaugurada fa deu dies per la Companyia de Navegació Mixta, no era efectivament llarga: Marsella, Port-Vendres, Barcelona, Palma, Sète, Marsella.

Emperò feia tanta calor que, amb aquestes temperatures equatorials, les cabines d’aquest vaixell nou, tan netes, tan blanques i dotades de tot el confort desitjable eren per tant desmantellades el més llarg temps possible i refredades per la brisa i pel gran i clar saló ...

D’altra banda, no es podria fer cap observança quant a El Golea, però sí pel que es refereix a tots els paquebots, els més grans, els més moderns, francesos o estrangers, el que semblaria indicar que les Companyies marítimes i els seus enginyers i arquitectes navals estan, amb aquest tema, enxampats amb les serioses dificultats però sens dubte insalvables? Aleshores, a aquests vaixells les menjades són a totes les categories –almenys als vaixells francesos– molt superiors a les dels vagons-restaurants (exceptuant tal vegada als vagons-restaurants dels trens de luxe). És veritat que s’ha obtingut als nous vagons-llits cabines que, malgrat la seva exigència, el viatger es trobi millor que dintre la majoria de cabines dels vaixells (exceptuant els apartaments i cabines de luxe). Si ens posicionéssim a plànols inferiors, comprovaríem que és millor –o físicament no pitjor– una llitera de 3^a classe d’un ferrocarril de l’Estat, per exemple, que algunes d’aquestes cabines de 3^a i fins i tot de 2^a classe de vaixells privats, sigui d’ull de bou, de ventilador, d’aigua corrent, o dels tres a la vegada, i on l’electricitat no és suficient en cas d’algunes avaries. Les cabines dels vagons-llits es beneficien d’aire i de llum suficient a través d’una finestra lateral? Sens dubte. I no es pot, a bord de vaixells de molts passatgers, ni multiplicar les cabines individuals ni repartir-les de manera que tinguin totes un ull de bou. Però, donades les millores d’aquest tipus, els esforços de les administracions marítimes s’han de tensar d’ara endavant. A la majoria de vaixells nous, el sistema d’airejar per mitjà de ventiladors, aspirant l’aire fred de l’exterior i aplicat al mateix temps a l’interior, suposa un progrés enorme a tenir en compte, doncs amb aquest sistema el vaixell pot estar fornit fins a arribar a l’oceà més llunyà, sempre amb aire renovat i que podria refredar-se, segons les necessitats, a les aigües calentes, amb el sistema de refrigeració provat recentment a la xarxa de P.O. (Paris-Orleans).

Però tanquem el parèntesi i tornem als nostres capells ...



Recordem que *El Golea* estava equipat d'un sistema de ventilació de tipus "Thermotank".

DE L'ÈXIT A LA PÈRDUA

Amb la posada en marxa d'*El Golea* va succeir una altra innovació: els colors de la companyia – blancs amb dues franges roges horitzontals i les lletres N.M. al centre – apareixen per primera vegada a les xemeies de tots els vaixells de la Mixta, abans negres.

El nou vaixell tingué un gran èxit al 1930 durant tot el centenari d'Algèria, que aportarà un nombre excepcional de viatgers a la Mediterrània. Durant aquest període, el 6 de maig de 1930 tingué lloc a bord un dinar presidit per M. Ledru-Rollin ministre de la marina mercant, durant el "creuer del centenari d'Algèria", organitzat per la Lliga Marítima i d'Ultramar.

Seguint en el 1930, durant l'estada anual de manteniment del vaixell i a més dels treballs habituals realitzats a bord, el pont fou allargat fins a l'alçada del primer bot salvavides.

El 25 de maig de 1931, *El Golea* apareix el migdia, com de costum, a Port-Vendres, amb destinació cap a l'Alger. Ja fa divuit mesos que fa aquest servei sense avaries i aquell dia va embarcar 362 passatgers i 200 tones de mercaderies diverses.

El capità en cap que mana el paquebot és Maximilià Cabaribère, originari de Ribesaltes, a Catalunya, distingida figura com a oficial i excel·lent

mariner, estimat per la seva tripulació, gràcies a la seva competència i bondat.¹ Jacques Campodonico és el segon capità a bord.

El camí és lliure, el vaixell gira vers el cap Béar, rumb al cap de Creus, el qual deixarà a estribord; després gira cap al sud per a travessar, devers les 20 hores, el llarg canal que separa Menorca de Mallorca. Una volta reconegut el cap de Formentor a estribord, *El Golea* posarà rumb, en aigües lliures, cap a Alger la Blanca.

És un dia excel·lent, dilluns de Pentecosta, el cel està esclarissat i la mar plana com la seda. El vaixell navega regularment a 19 nusos, deixant darrere un gran solc blanc.

La tarda acaba tranquil·la, els passatgers passegen pel pont i tot seguit aniran a canviar-se per anar a sopar. A les 19.30 h hi ha canvi de rumb per a enllestir el canal que separa les dues illes.

El temps encara és bo, però a mesura que s'apropen a les Balears una lleugera boira cau sobre la mar.

Alguns minuts abans de les 20 h, just en el moment que els passatgers es disposen a entrar al menjador, *El Golea* s'introdueix dins una boira espessa. En aquells moments era difícil albirar el cap de Formentor.

Un mariner fou enviat a proa, per a intentar distingir qualque cosa dins aquell puré de xítxeros.

A les 20 h, el vigia, de sobte, veu la terra molt a prop, al davant, a la dreta, sorgida de la boira. Tot d'una cridà per a avisar el pont de comandament. El timoner també l'ha vista i, instintivament i desesperadament, gira tot el timó cap a babord.

El navili comença a desplaçar-se mentre la terra s'acosta ràpidament. Sols uns segons que pareixen una eternitat. Després, de sobte, l'ensurt per les brandades que sacsegen fortament *El Golea*, el qual fa la impressió que s'aixeca per la part davantera. Després res més! El silenci.

Al menjador, alguns plats i gerres han caigut; les converses s'han aturat bruscament. Passatgers i cambrers es miren, atabalats, amb la certesa que ha passat qualque cosa molt greu.

EL GOLEA S'HA ENCALLAT

Després del primer moment d'intensa emoció, hom intentà tranquil·litzar-se i veure què passa; però defora la mar està calma i el vaixell no té intenció d'enfonsar-se.

Al pont de comandament, una volta haver fet aturar les màquines, el comandant Cabaribère avisà la companyia per ràdio. Abans envià uns quants homes per a comprovar que no hi hagués fuites d'aigua a les bodegues i que no hi hagués ferits.

Alguns minuts més tard arriben els informes: no hi ha cap ferit, la bodega I està intacta però hi ha una petita via d'aigua a la bodega II. El comandant manà posar les bombes per a treure-la de seguida.

El temps continua tranquil i el vaixell, aposentat damunt el penyal, no perilla, de moment. Tothom està

perfectament bé i la tripulació tranquil·litza els passatgers, que continuen sopant. Havien demanat auxili i no es torbaria gaire. En efecte, el *Djebel Dira*, un vaixell mercant de la Companyia, avisat per ràdio, es desvia i es dirigeix ràpidament al lloc del sinistre. Arribarà al vaixell encallat l'endemà, 26 de maig, al matí.

La nit transcorre tranquil·la i a la matinada es pot veure millor la crítica posició del vaixell, perquè la boira s'ha aixecat. El *Golea* s'ha encallat sobre una enorme tenassa,² a pocs metres d'aquella costa esmicolada i formada per abruptes penya-segats.

Passatgers i tripulació, atordits, contemplen aquella costa salvatge, pensant que han tingut sort de no haver-hi xocat de front. Retrospectivament, s'imaginen aquell vaixell de més de 5.000 tones, llançat a 19 nusos, envestint dins la boira..., i se'ls posa la pell de gallina. Afortunadament, la providència vetlla! I el vaixell, sustentat per aquell penyal pla, enfonsat com un trampolí, s'encallà a poc a poc fins a l'alçada del pont de comandament. El pendent del penyal ha immobilitzat el vaixell, però pel seu propi pes i el de la càrrega, la part del casc encallat s'esbocina i agafa la forma del penyal i produeix una via d'aigua a la bodega II, tot i deixar el vaixell aparentment indemne.

A primera hora de la matinada, el *Djebel Dira* arriba i dona un cop de mà al vaixell encallat. Es llancen a l'aigua totes les embarcacions de salvament i un circuit ininterromput es posa en marxa per a transportar tots els 362 passatgers fins al vaixell mercant. Gairebé la totalitat de les 200 tones de mercaderies són també transportades per la tripulació fins a les bodegues del *Djebel*. Paral·lelament, queda instal·lat un vaivé amb la terra.

Entre les mercaderies dipositades a les bodegues, s'hi troben caixes que contenen cuixots salats. Durant el transbordament al *Djebel Dira*, el guarda s'adonà que hi havia caixes obertes i que a moltes hi mancava un cuixot. Decideix avisar el comandant, el qual segurament ho investigarà.

La notícia corre aviat pertot arreu, i com per art de màgia tots els cuixots "manllevats" passen per coberta a través dels ulls de bou oberts a corre-cuita. Qualque "plof" i adéu xarcuteria!

L'endemà al matí, el meu oncle Joseph Bernadac va fer la volta a bord, com de costum quan el vaixell era a port, per a veure si hi hauria alguns peixos per pescar.

La mar tenia una claredat impressionant, mostrant els més mínims detalls del fons marí. De la part d'estribord, davant la terra, la mar té poca profunditat. En Joseph veu alguns peixos de colors i pensa agafar-los, quan de sobte l'aigua cristal·lina li revela un botí magnífic: un enorme cuixot és al fons, al costat del vaixell, que sembla dir-li que l'agafi.

Pescador innat i provat golafre, l'oncle Joseph, a qui ja se li fa la boca aigua, cerca dins el seu caixó un fil de pescar amb un ham triple per intentar agafar aquesta peça magnífica.

Anem per feina! S'ha d'intentar pescar el botí! La cotna és impenetrable pels tres hams i, després d'una

hora d'inútils esforços, tot i haver-ho intentat tot, Joseph es declarà vençut.

I durant molts de dies, tot el temps que la mar era d'una transparència excel·lent, en Joseph admirà amb sospirs de tristor la presa inaccessible de la seva golafreria.

Diverses empreses de salvament es proposen treure el vaixell d'aquell entrebanc: el remolcador d'alta mar *Freja*, lluint bandera danesa, equipat d'una tripulació especialitzada i d'un material adequat per a les operacions de desencallament, fa aleshores ofertes de servei a la Companyia, les quals seran valorades pels asseguradors. La Mixta acceptarà les ofertes més raonables de la companyia Charles Schiaffino i el 28 de maig el remolcador d'alta mar *Saint Charles* de 750 cavalls, d'aquell mateix armament, salpà de Marsella, amb bombes potents i caps d'acer, cap al lloc del sinistre. El remolcador, endemés, carregà un equipament de dinamita destinat a la destrucció del penyal on era el navili.

Una volta arribat al lloc, el *Saint Charles* tirà a la popa del paquebot dues àncores grosses, enganxades a dos amarratges que el farà girar damunt popa.

Amb quatre embarcacions de salvament, amarrades de dues en dues per una biga de fusta, la tripulació d'El *Golea* es col·loca, a rem, damunt els escobencs, davant del paquebot. Amb precaució, les dues àncores, d'un pes unitari de 2,5 tones, són davallades entre les dues embarcacions aparellades i fermades sobre les bigues; tot seguit, la tripulació agafa de nou els rem i, amb la força dels braços, transporta àncores i cadenes el més lluny possible de la popa d'El *Golea*. Arribats al lloc adient, es tallen les cordes i es llancen les àncores.

El *Saint Charles* s'enganxa a la popa del navili encallat i es disposa a estirar-lo. S'han encès els focus d'El *Golea* i, a un senyal, el capità ordena al maquinista "enrere a tota màquina". El paquebot vibra mentre la xemeneia tira una fumassa espessa, negra i oliosa.

Al lloc de maniobra de popa, el vigia aixeca les àncores llançades pel remolcador. Els llaços es tensen, cruixen i vibren per l'esforç. Al lloc de maniobra de proa, giren les àncores del navili, les baules pugen una a una i colpegen escobencs.

El *Saint Charles* ha posat tota màquina cap endavant i s'escolta com esbufega la màquina alternativa. Enllaços i cadenes s'han tensat al màxim. Però no li fa res, el vaixell està ben encallat. Les àncores llençades sobre un fons d'arena no s'enganxen i són dutes a bord sense haver trepitjat el fons.

La lluita s'ha acabat, s'apaguen els focus dels dos navilis.

Dos dies més tard, El *Biar* arribat per a socórrer, intenta de la mateixa maniobra, enganxant-se a la popa d'El *Golea*. L'estira amb tota la seva potència, mentre el vaixell encallat posa els motors a tota màquina.

Les enormes hèlices fan bullir les aigües poc profundes i es tornen automàticament de color marró, després vira cap al negre i la forta olor del fang es mescla amb la del fueloil cremat.

En *El Golea* s'ha col·locat tota l'aigua i el combustible a popa, a fi d'alleugerir-ne la proa; les cadenes d'acer que uneixen els dos vaixells són curtes, a fi d'enfonsar la popa del vaixell quan *El Biar* l'estirari.

Les hèlices remouen l'aigua, però només empenen una part de la seva potència.

Al cap d'una hora d'esforços, s'aturen les màquines dels dos navilis: *El Golea* no s'ha mogut en absolut.

Es pren una decisió: una part de la tripulació serà enviada a Marsella, i per això embarca a bord d'*El Biar*, que salparà el mateix dia.

ELS GRANS MITJANS

Els tècnics del *Saint Charles* decideixen fer esclatar el penyal on reposa el vaixell. Un escafandrista baixa per a posar les càrregues de dinamita, però el temps està a punt de canviar i caldrà afanyar-se, doncs s'aixeca vent de nord i agafa força ràpidament. Les càrregues esclaten, però la tempesta ja ha arribat.

La mar torna grossa i una forta maror aixeca *El Golea*.

El 15 de juny a migdia, el navili ha abandonat l'escull on havia estat aposentat com un aràcnid d'ençà de 21 dies, i es troba ara encallat sobre una espècie de safata rocosa més a prop de la costa.

Les planxes s'han reventat a diferents punts de la coberta, per tant és necessari actuar amb rapidesa.

L'endemà, la mar està en calma i *El Biar* es col·loca una altra volta devora *El Golea*.

Dos dies més tard, el diari *La Dépêche Algérienne* informava:

Ahir ens vàrem trobar amb M. Gentile, comandant del navili El Biar de la Companyia de Navegació Mixta, el qual, durant la seva travessa Marsella-Alger, va fer escala al cap del Freu per a desembarcar el senyor Gravier, administrador delegat de la Companyia Mixta; el senyor Grand, enginyer; i el senyor Boulpiquante, perit de l'assegurança concernent a l'encallament del vaixell El Golea.

Amablement rebuts pel comandant Gentile, li vàrem demanar de seguida: Què passarà amb El Golea? Arribarem ahir al matí, 16 de juny, devers les 3, al cap del Freu, on vàrem quedar més o menys una hora. Jo vaig tenir temps de donar-me compte de la posició actual d'aquell navili".

El Golea, que tenia, d'ençà del seu encallament, la proa al terra, el 15 de juny a migdia va anar a la deriva cap a un penya-segat, a conseqüència d'un fort vent de nord-est, desplaçant-se per estribord cap el penyal on estava encallat.

Desgraciadament, els explosius col·locats per a destruir el penyal van desestabilitzar la coberta del vaixell, creant-hi fissures. Les xapes se separaren i l'aigua penetrà a l'interior



del vaixell i n'inundà les bodegues 1, 2 i 3, així com la sala de màquines.

El mal temps ha acabat i els escafandres han inspeccionat la situació i no han constatat cap avaria seriosa. Fins i tot sembla que la posició actual del vaixell seria millor que l'anterior. D'ençà que les fuites d'aigua foren taponades, les bombes del Catherine Schiaffino (de fet es tractava del Saint Charles, perquè l'altra era un mercant) buidaren molt ràpidament el navili. Hi havia més o menys 6 metres de profunditat, per tant el vaixell podria flotar, però no hi hauria d'haver una altra tempesta. La situació actual d'El Golea, tot i esser crítica, no era desesperant. Jo he d'afegir, per ésser més precisos, que la situació d'aquell vaixell era 17º a babord.

El comandant Gentile s'ha adonat que no li convé una altra tempesta al *Golea*. Malauradament, al mateix moment que el capità d'*El Biar* estava en roda de premsa, la tempesta de nord-est remuntà i el salvament s'hagué d'abandonar provisionalment, però confiant poder realitzar el rescat. Emperò el temps empitjorà i l'administrador de la Companyia, l'enginyer i el perit de l'assegurança, veien amb impotència el drama.

El Golea és aixecat per la maror i va a la deriva cap a les roques; cops sords i violents desestabilitzen les quadernes disjunctes i noves vies d'aigua s'obren al casc.

La tripulació que quedava a bord és evacuada amb urgència del paquebot, gràcies a la connexió amb la terra. Però el navili es balanceja fortament i els mariners, ja instal·lats en el seient de transport, varen haver de fer grans esforços quan els caps es tensaren; després bussejaren dins l'aigua escumant quan el paquebot virà a estribord.

Quan a la fi són rescatats pels seus companys, que els pugen fins a dalt del penya-segat, estan morts de por.

Malgrat els perills del desembarcament, tot anà bé i es pogueren recuperar tots els homes, que arribaven banyats però feliços d'estar finalment sobre sòl ferm.

La tempesta augmentà amb més violència; aquesta, es farà seu el malaurat paquebot, i aquest, una vegada que ha estat sacsejat, malmenat, vençut per les ones i dut cap a les roques, acaba per trencar-se en dos.

El vaixell es xapà més o menys a dos metres per

davant de la primera xemeneia. La tempesta continuà, el pont de comandament s'enfonsà i desaparegué tot seguit dins les onades escumoses; les bodegues de fuel·loil es clivellen, deixant escapar el seu contingut.

M. Gravier, acompanyat de M. Rolland, director de la Companyia de Ferrocarril de Midi, no pot fer altra cosa que verificar el desastre. No quedava res que es pogués fer per ajudar al vaixell. Els darrers mariners i l'administrador de la Companyia embarcaren a *El Biar*, el qual havia tornat per conduir-los a Marsella, on arribarien el 19 de juny.

Un sol home, un oficial, fou designat per a vigilar les restes i impedir que fos saquejat. Quant al capità Cabaribère, quedarà a Mallorca: les formalitats marítimes exigeixen que ha d'estar a disposició del cònsol de França. Hi ha d'haver una investigació oficial per a constatar la pèrdua del paquebot.

Solament els demolidors agafaran part del que podrà ésser recuperat d'aquest fantàstic navili. El servei d'*El Golea* serà assegurat pel *Governador general Cambon*.

La major part de la tripulació del vaixell quedà fins al darrer moment a bord i envià a M. Gravier una carta de condol molt emotiva per la pèrdua d'un ésser estimat anomenat *El Golea*.

La junta d'investigació estudiarà les causes del sinistre i en traurà les conclusions necessàries quant a responsabilitats.

Està ben clar que la boira espessa fou l'origen d'a-

quest accident. L'errada humana fou a conseqüència a la rutina: canvi de rumb massa aviat i sense control.

La forta corrent que hi havia particularment en aquests paratges i al sud de la conca mediterrània en general, féu derivar imperceptiblement *El Golea* cap a la costa. A pesar de la rapidesa amb què la boira desaparegué aquell vespre i el curt període de temps que passà després fins a l'accident, el capità del vaixell hauria d'haver pres mesures immediates, com per exemple minvar considerablement la velocitat del vaixell.

El tribunal declarà al capità Maximilià Cabaribère responsable del sinistre.

La Companyia no acusà al malaurat capità d'*El Golea* i no l'acomiadà. Per a mantenir-lo en plantilla, se'l traslladà a un vaixell mercant del qual seria el comandant.

Però el comandant Cabaribère era un home acabat, moralment vençut. Problemes familiars s'afegiren a la pèrdua del seu navili, i tot plegat era massa gros per a aquell home bondadós i generós. Alguns mesos més tard, el comandant posà fi a la seva vida.

Aleshores entendreu realment per què els vells aixequen encara els ulls al cel quan se'ls parla d'*El Golea* i del seu capità malaurat.

[Text publicat a: *Revue de l'Association Port-Vendres des Paquebots*, 1992.]

NOTES

¹ El comandant Cabaribère va recollir un refugiat rus anomenat Georges, el va col·locar a la Companyia i se'n va ocupar. En Georges es va convertir en cambrer de cabina del seu protector i capità, al qual professava una vertadera devoció.

² Segons els comentaris dels illencs, aquest penyal, colpejat pels llamps durant una tempesta violenta, s'havia separat del penya-segat poc temps abans.

CARACTERÍSTIQUES

NOM: El Goléa.
HOMÒNIM: Oasi del sud algerià.
POSAT EN SERVEI PER LA COMPANYIA: setembre de 1929.
CONSTRUÏT PER: Forges & Chantiers de la Méditerranée.
A: Seyne sur Mer.
PER A: Companyia de Navegació Mixta.
POSAT EN DRASSANA: 15 de juny de 1928.
SOTA EL NÚMERO: 1198.
AVARADA: 28 de febrer de 1929.
POSAT EN FUNCIONAMENT: setembre de 1929.
MATERIAL: acer.
COMPARTIMENTS: 8.
PONTS: 3.
PALS: 2.
XEMENEIES: 2 (de les quals, una de postissa).
REGISTRE BRUT: 4.840 tones.

REGISTRE NET: 2.665 tones.
TRANSPORT DE CÀRREGA: 1.779 tones.
ESLORA COMPLETA: 116 metres.
ESLORA ENTRE PERPENDICULARS: 112,66 m.
MÀNEGA TOTAL: 16,03 m.
PUNTAL: 8,30 m.
EXTRACCIÓ D'AIGUA: 7,25 m.
TRIPULACIÓ: 85 homes.
PASSATGERS: 409 (93 en 1a classe, 78 en 2a, 140 en 3a i 98 en 4a classe).
BODEGUES DAVANTERES: 2.
BODEGUES POSTERIORES: 1.
SENYAL DE BODEGUES: 3.
DIMENSIONS: 6,33 m. x 4 metres; 4,63 m. x 2,80 m.; 4,74 m. x 2,80 m.
AVARAT PER: Forges & Chantiers de la Méditerranée.

Un cas de Dret Marítim

motivats per un naufragi a Mallorca

JOAN LLABRÉS BERNAL

El 12 de setembre de 1929, i en viatge inaugural, va fondejar per primera vegada al nostre port el magnífic paquebot francès *El Golea*, propietat de la Compagnie de Navigation Mixte, de Marsella, que dos anys més tard, el juny de 1931 —com segurament recordarà el lector— es va perdre totalment a la costa nord de la nostra illa.

Servint la línia regular Port Vendres – Alger, per la qual va ser construït especialment, i amb 99 passatgers, càrrega general i correspondència, va embarrancar sobre les 9 del vespre del 25 de maig, amb temps tancat de boira que impedia la visibilitat, en el punt

es veu a la primera fotografia, resultant infructuosos tots els esforços que va fer el seu capità Cabaribere per desfer-se i tornar a la superfície.

El *Djemila* va arribar al seu costat el dia següent, transbordà el passatge i la correspondència, recalà a Palma i sortí cap a Alger el 27, mentre que de Marsella vengueren per dur a terme el salvament els vapors *El Biar* i *Gouverner General Lepine* —aquest darrer per a recollir els passatgers del *Djemila* i portar-los fins a Marsella—, un remolcador de la mateixa companyia, llanxes, enginyers, bussos i altre personal especialitzat. El Consignatari al nostre port de la Navigation



conegut com es Llamp, prop de Cala Agulla i a poc més de mitja milla a l'oest del cap del Freu (Capdepera).

L'estació de ràdio de Muleta (Sóller) va recollir la seva crida de socors a les 11 de la nit, quan el vapor *Djemila*, de la mateixa empresa en viatge d'itinerari Alger-Palma, informat de l'accident, acudia en auxili del seu company.

El Golea va quedar quasi perpendicular a la costa envestida, que era la del predi de Son Jaumell, amb més de la meitat de la quilla recolzada sobre les roques a uns quinze metres del penya-segat, tal com

Mixte era la Casa Schembri, regentada pel nostre amic Enric Manera.

El vaixell accidentat, encara que no fos fàcil treure'l, no tenia cap perill sempre que no sobrevingués temps del nord, el qual indefectiblement originaria la seva pèrdua total.

Tenia *El Golea* —nom amb el qual es denomina un dels oasis més atractius del Sàhara algerià— 4.480 tones de registre brut, 5.076 sota coberta i 2.665 netes; havia estat construït a les drassanes Forges et Chantiers de la Méditerranée, a La Seyne, el 1929 i feia 102 metres d'eslora, 15 de màniga i 7,14 de pun-

tal. Popa de creuer. Era de turbines Parsons, dues hèlices, cremava fueloil i carbó indistintament, i arribava a una velocitat de 19 nussos. Comptava amb modernes i luxoses instal·lacions a les dues cobertes principals i estava dotat de tota classe de serveis. Podia conduir 336 passatgers distribuïts en cinc classes. Es tractava, doncs, d'un esplèndid vaixell ben classificat en el Bureau Veritas. Duia 85 tripulants.

El salvament d'*El Golea* es fixà mitjançant una de les formes més corrents de celebració del contracte marítim d'assistència, això és sobre la base *no cure no pay* (no hi ha salvament, no hi ha pagament), és a dir subordinada a un resultat fructuós. D'acord amb aquesta forma —mundialment aplicada amb la fórmula del Lloyd's, el contingut de la qual persevera en el contracte com si es transcrivissin les seves pròpies clàusules en el document— si el vaixell o empresa que intenta el salvament fracassa i no arriba a un resultat més o manco útil, està mancat de dret a indemnització, però si contràriament obté èxit, percebrà la indemnització fixada per endavant o la que assenyalin els tribunals o els àrbitres. L'assistent queda amb plena llibertat d'acció i pot fins i tot renunciar a la prossecució dels treballs sense que se'n pugui fer cap recurs en contra. En aquest cas es va estipular que si el salvament fos parcial, principalment de la mercaderia conduïda, el salvador tendria dret a un tant per cent, a determinar pels àrbitres, del preu de venda o del preu d'estimació establert pericialment.

En els darrers dies de maig les impressions del tècnics francesos eren encara optimistes amb respecte a aconseguir la reflatació d'*El Golea* —que es resistia a tot intent de remolc—, ja destruïda amb petites voladures gran part de la roca on descansava i una vegada aconseguida pels bussos la completa estanquitat del casc, que fou desaiuat per bombes potents.

Moltes persones anaren de Palma a Capdepera a presenciar els treballs. S'esperava una forta maregassa que el remogués i, efectivament, aixecada aquesta el 15 de juny, es va creure arribada l'hora de treure el vaixell.

Es donaren els cables al vapor *El Biar* (6.250 tones) i es va iniciar favorablement l'arrossegament ajudat per l'estat de la mar. Malgrat tot la bona marxa de la tasca va ser alterada per un important contratemps. Un fort obstacle que va trobar el vas en el jaç de llengament va fer que es rompessin els remolcs quedant el vaixell a mercè de les ones que l'empenyeren cap al penya-segat, desembarcant llavors, davant l'esdeveniment d'un enfonsament immediat, la tripulació i obrers que feien feina a bord.

El Golea, tupa contínuament contra la costa, va rebre tans forts xocs, que el seu casc va quedar abonyegat per diverses bandes, i embarrancà una altra vegada a la mateixa roca, encara que variant un poc la posició, un xic aproat i quasi paral·lel a terra, de la manera que es veu en els gravats que publicam.

La violència del temporal del nord, persistent al llarg d'un parell de dies, va fer completament impossible alliberar *El Golea* del perill i una matinada va aparèixer amb el pont arrabassat, així com també gran

part de la superestructura, per la força de la mar, basculant més tard i xapant-se a la fi en dos trossos, per la qual cosa els tècnics, els representants de la Navigation Mixte i assegurances, reconegueren el seu estat d'innavegabilitat i el 19 de juny es va acordar donar per acabades les tasques per salvar-lo.

Poc després va començar el seu desarmament i desfeta de tot allò aprofitable a càrrec de les companyies d'assegurances, a les quals va passar la propietat de l'infortunat vapor. El 1955 [sic] es varen vendre les restes a un industrial de Sagunt, el qual el 1942 traspassà el seu dret a un veïnat de Cala Rajada, Maties Esteva Fernández. Encara, en els mesos d'estiu, i malgrat el temps que ja ha passat, qualche busso segueix extraient amb vessa del fons de la mar ferro vell per a la venda.

Al llarg dels primers treballs d'auxili i salvament d'*El Golea*, foren tretes les mercaderies que portava, amb un total de 65 tones de càrrega variada i 754 paquets postals, a més d'altre material i efectes de bord, que foren portats a Alger, port de la seva destinació.

Aprovat el conveni pel qual es va acordar sotmetre les qüestions derivades de l'assistència a un arbitratge, es va designar el misser E. Audouin, conegut especialista en Dret Marítim, i L. Bigard, agent de noliejament, els quals dictaren la corresponent sentència arbitral en la qual es desplega la següent doctrina, recollida per les publicacions professionals, i que aclareix el punt sobre si han de contribuir els paquets postals, malgrat la seva especial naturalesa, a la indemnització per assistència d'un vaixell damnificat: Si bé el règim particular al qual estan sotmesos els paquets postals, tant per la legislació francesa com pels convenis internacionals, no permet aplicar les regles que regeixen els transports marítims, això passa únicament en la mesura en què aquestes normes estan en oposició amb la reglamentació especial de tals enviaments.

Es justifica, per tant, la reclamació d'una indemnització d'assistència pel salvament dels paquets postals, ja que el contracte d'assistència estipulava que "els serveis prestats seran acceptats com serveis de salvament sobre la base *no cure no pay*, i en cas de salvament parcial, principalment de la càrrega, el salvador tindrà dret al tant per cent fixat pels pèrits".

No hi ha dubte, idò, que en la comuna intenció de les parts contractants, el terme "carregament" significava —en oposició al mateix vaixell— tots els efectes de qualsevol mena que transportava el vapor, fossin o no objecte de coneixement emesos pel Capità, i si en l'esperit dels capitans o armadors els paquets postals no havien de ser inclosos sota tal denominació, la seva obligació hagués estat advertir-ho als salvadors abans de subscriure'n el contracte.

[Text publicat a: *Boletín de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación*, 566, 1946.]

HISTÒRIA VERTADERA DEL VAIXELL *EL GOLEA*

JOAN CABALGANTE GUASP



La primavera de l'any 1931 El Golea, un buc-correu que sortia de Port-Vendres rumb cap a Alger, mai no va arribar a port. A una vella postal apareix la imatge del vaixell i en descriu l'embarrancament en aigües de Capdepera, a Sa Mesquida (tot i que el lloc que indica la postal, Cala Agulla, és erroni). El nom d'*El Golea* ve d'un poble del desert del Sahara, nom donat pels francesos pel seu domini del territori a l'època colonial.

A la postal també hi ha el nom de la companyia del vaixell; la Compagnie de Navigation Mixte S.A., (La Seyne, France), la varen fundar, a Marsella l'any 1850, els enginyers auxiliars, que li donaven el nom a la companyia, per cobrir el servei de passatgers entre Marsella i el Nord d'Àfrica. El 1853, les operacions s'estengueren a Amèrica del Sud, però cessaren l'any 1857. Inauguraren un servei a la costa oest d'Àfrica el 1894, però l'esfera significativa d'operacions va ser el Mediterrani. Brown Boweri, l'empresa que fabricà les turbines del vaixell era del Regne Unit. A les xemeneies hi ha dues sigles, NM, que signifiquen *navigation mixte*, això és que transportaven càrrega i passatge. El Golea surt a les llistes dels vaixells de l'empresa; no obstant això, només hi ha una nota amb les dades del tonelatge, i de la seva curta

existència, de 1929 a 1931, quan naufragà a les "Balearic Islands":

L'empresa només té un breu apunt dedicat a *El Golea*, mentre que d'altres naus té reportatges il·lustrats. *El Golea* podia dur un passatge de noranta-vuit en primera classe, cent trenta-dos en segona classe i cent passatgers de tercera classe. Pesava 4'840 tones, i el construí Forges & Chantiers de la Méditerranée per a la Compagnie de Navigation Mixte. La data del naufragi de la postal és el 26 de maig de 1931. Diuen que mentre navegava cap a Alger, colpejà contra les roques de Cala Mesquida en una tempesta i quedà xapat per la meitat. Però aquesta data no és la mateixa que surt publicada en un article aparegut en el número 217 de la revista local *Cap Vermell* de Capdepera-Cala Rajada, el mes de gener de 2001, on Es padrí maleter afirmava que aquest vapor embarrancà dia 8 de març de 1930, devers Sa Mesquida, a dins Es Llamp, just devora Es riu de sa fusta. A més, afegia: "Vengueren tots els remolcadors que en aquell temps hi havia a Mallorca, Menorca, Eivissa, però, així i tot, no el pogueren arrabassar de damunt aquell llisar, on havia embarrancat un vespre de boira, durant el trajecte que feia cada setmana des de Marsella a Alger".

Du Tremblay	1851-1869	scrapped	360
El Bihar	1927-1944	torpedoed and sunk by enemy aircraft.	4,564
El Djezair (1)	1933-1943	seized by Italy renamed Cassino, 1944 bombed and sunk	5,790
El Djezair (2)	1951-1969	sold to Sovereign Cruises, Cyprus renamed Floriana	7,599
El Golea	1929-1931	wrecked on Balearic Islands.	4,840
El Kantara	1932-1943	seized by Italy renamed Aquino, 1943 bombed and sunk	5,079
El Mansour	1932-1944	scuttled by Germans, 1946 salvaged	5,818
Emir	1882-1911	sunk in collision with British s/s SILVERTON	1,322

Segons he pogut aclarir, el naufragi va ser un vespre de boira. Embarrancà prop des Freu de sa Mesquida, dins es Llamp com s'ha dit abans, i encara conserven objectes a moltes cases del poble, ferro i llautó sobretot. El fet va tenir ressò a nivell social. Per als pobles de la comarca aquest enfonsament va ser tot un esdeveniment; la gent va venir d'Artà, de Son Servera i d'altres indrets de l'illa a veure el succeït. Hi havia moments en que hi havia més de cent persones en els penya-segats, on no hi havia pins, només mates, car el salitre de la mar no els deixava créixer. Això feia que el poguessin contemplar des d'enfora.

El capità del vaixell, a cada trajecte, quan anava i quan venia d'Alger, executava les tres pitades de salutació i acabava amb una quarta pitada curta. Curiosament, hi havia un altre vaixell que cobria el mateix trajecte, però que passava arran de les costes de Mallorca per la part de sa Dragonera que també efectuava les tres pitades. També tocava la sirena en cas de boira. El dia del naufragi la mar estava completament en calma. El vaixell feia la seva singladura voltant es cap des Freu. Les barques de pescadors que hi havia a prop hi feien els calamars. Les barques sortien a pescar davant des Freu i *El Golea* desvià uns quants graus la seva trajectòria i la ruta que habitualment feia lluny de la costa, la va fer per dins, vora es Freu, on la nau quedà varada, amb la proa elevada uns quants metres. Afortunadament, no hi va haver cap baixa, els passatgers van quedar en el poble i al matí següent, ja hi havia els auxiliars francesos. Els remolcadors el varen intentar treure però rompien els cables cada vegada que ho intentaven, i en els vint-i-un dies d'haver embarrancat entrà el vent de nord. El temporal dificultà la tasca dels remolcadors, i el vaixell quedà xapat. Els diaris de l'època no varen treure cap notícia sobre aquest fet. Els pescadors, si feia bon temps, anaven a treure ferro d'*El Golea*, començaven el matí. Va estar vigilat perquè no s'emportassin el material, però així i tot varen treure més d'un mirall i altres objectes. La casa asseguradora es va fer càrrec de molts d'objectes de valor. Així i tot dins el vaixell encara quedaven coses de vàlua, entre d'altres, quinqués. N'hi hagué que varen treure aram, bronze, llautó, i ferro sobretot. S'endugueren també els llits, car encara n'hi havia que dormien en llits de palla. Els carrabiners feren màniga ampla, ja que en aquella època cobrien les necessitats del poble. Un testimoni contava haver vist l'excusat d'*El Golea* en una possessió (tot un privilegi en aquella època). Els passatgers foren repatriats en un vaixell francès. El vaixell va sortir a subhasta i el comprà un tal Abrisqueta, que va venir a Cala Rajada i s'hospedà a una casa de Son Moll. Era un empresari basc que va adquirir part del material i que tenia un hotel a Cas Català. En el País Basc hi havia un alt grau de concentració de les empreses siderúrgiques, on varen aparèixer els forns especialitzats; a partir d'aquesta indústria, consolidaren una xarxa d'empreses de construccions mecàniques i navals. L'*Àguila* era el vaixell d'Abrisqueta, els mariners depositaven el ferro damunt el moll i venien camions de Palma i duïen la ferralla a Fundición

Mallorquina. Posteriorment la família "Blancus" s'encarregà d'aquest vaixell; compraren les peces per al desballestament. Portaven el ferro en el magatzem de davant Can Morey. Allà hi tenien una màquina de tallar ferro i feien trinxes.

Varen treure ferralla durant vint anys, aproximadament, que enviaven a Bilbao a fondre. Les calderes del vaixell també les varen treure i eren fetes d'un ferro diferent. La comercialització del ferro, tot i que funcionà un quant temps, després acabà. La recerca del material fou clau a l'època de l'autarquia franquista. El bussejador que dinamità el vaixell era Joan Capllonch (Joan de "s'Aigo"), de Pollença; el seu fill Jordi l'auxiliava en la tasca de bombeig de l'aire. Només hi havia un bussejador que vestia una escafandra que presentava la complicació de la pressió de l'aigua, ja que obria els porus. Tenia càmara de descompressió. El vestit era de lona folrat d'amiant; també portava una guia i una corda. En el cap duïa una vàlvula i de tant en tant estrenyia per amollar aire, perquè si no el vestit podia esclatar. Posteriorment hi hagué un altra bussejador: Pere Gomila "Sopa".

Un dia, duent la barca que transportava el ferro al port, on tallaven el material, brandà i el ferro va quedar dins Cala Gat. Un altre succés lamentable fou que el fill del propietari per una imprudència va anar a prop del vaixell i un aparell (sembla ser que un eix) va caure sobre el seu bot i el va matar.

El quizenari *Llevant* en un article signat sota el pseudònim de Blancaflor ens presenta una descripció literària dels pescadors de Cala Rajada de l'època: "(...) en un poble de pescadors de cara vermella, mirada atrevida, de conversa brusca, que contaven llurs aventures mentre repassaven les xarxes amb el trinxet a la mà". Ara fa 75 anys del naufragi, i encara hi ha restes de ferro en el fons de la mar.

Fonts

1. Converses amb Gabriel Bagur "Vadó", Tomeu "Barraqueta", Tòfol Ferrer "Sagristà", Nicolau Nadal, Tomeu Esteva "Blancus", Toni Garau "Bombu" i Camilo Isern, de Can March.
2. Quizenari catòlic mallorquí *Llevant* (10/10/1929).
3. Article aparegut en el número 217 de la revista local *Cap Vermell* de Capdepera-Cala Rajada, el mes de de gener de 2001.
4. Article de Nicolau Nadal en el número 239 en periòdic independent *Faxdepera*, del 23 de març de 2002.
5. Entrevista a Sebastià Ferrer Pasqual 25 de Setembre de 2004.
6. Correu electrònic amb Don Hazeldine (Passenger Ship History Service); Jean Winslow i Ted Finch (C. Navegation Mixte) 30,31 de Juny de 2003.
7. Fotografies d'Andreu Muntaner Darder.

[Publicat a *Cap Vermell*, núm. 264, març 2005]



Foto de Miquel Flaquer "Coix", única imatge que conservam feta per un gabellí, en la qual surt fotografada la seva esposa, Bàrbara Obrador "Gatona", pares d'Antoni Flaquer Obrador "Coix".



BIBLIOGRAFIA GENERAL

- ALTERNATIVA [A.R.F.V.]. "Caminant per Mallorca (LXVIII). El Golea". *Urxella*, 9 maig 2010. [<http://alternativa.baleaerweb.net/post/86378>]
- BERNADAC, Bernard (1985). *Histoire de la Compagnie de Navigation Mixte et de les relations maritimes France/Afrique du Nord de 1850 à 1969*. Marsella: Édition Payan.
- CABALGANTE GUASP, Joan (2004) "Història vertadera del vaixell *El Golea*". A: *Cap Vermell* (març). [<http://golea.baleaerweb.net/post/25970>]
- GABORIT, Émilie (2005). *La Compagnie de Navigation Mixte: l'histoire d'une compagnie maritime de la reussite a la decadence*. Universitat de Perpinyà: Comunicació al seminari de CRHiSM.



CAN CREU
Pla d'en Cosset, 2
CAPDEPERA

**Inauguració
i presentació**
17 juny, 21 h

Exposició
18 i 19 de juny,
de 20 a 22 h