

Conseqüències d'un temporal esdevengut el febrer de 1914: l'encallament dels vapors *Haavik* i *Nautik* (I)

per David Ribas i Ribas

Els efectes del temporal

Com a conseqüència de l'aproximació del centre d'una profunda borrasca provinent del nord-oest d'Irlanda, la matinada del 22 de febrer de 1914 es desfermà un furios temporal sobre les Pitiüses, del qual el diari *El Resumen* va afirmar: «no hay recuerdo de que en 30 años presenciárase otro igual.»¹ Aquesta depressió va afectar bona part de la zona occidental del continent europeu durant el seu desplaçament cap al sud-est, i va provocar al seu pas vents huracanats acompanyats de precipitacions localment molt intenses.

Les tempestes s'estengueren arreu de la Península Ibèrica i les nostres illes fins al dia 26, quan el front s'allunyà cap a la Mediterrània central i anà perdent intensitat. Les pluges foren torrencials en alguns indrets, i feren pujar el cabal de rius i torrents i i ocasionaren inundacions, esfondraments i esclavissades; i la ventada va causar destrosses abundants, com ara la caiguda d'arbres i nombrosos danys en construccions i en les xarxes elèctriques i de comunicació. A la mar, el mal temps va provocar retards i cancel·lacions en la sortida de nombrosos vaixells de línia i la majoria de les embarcacions pesqueres que tenien previst sortir a feinejar hagueren de romandre al port, mentre que les que s'havien fet a la mar havien de buscar refugi en algun port o rada. Amb tot, el temporal marítim va ocasionar no pocs ni gaires acci-

dents marítims i danys en embarcacions. L'efecte més tràgic de les tempestes a l'Estat espanyol fou la desena de víctimes mortals que provocaren, a més de les diverses persones ferides de diversa consideració i d'alguns desapareguts.²

A Eivissa, les fortes ratxes de vent, variable de sud a oest, provocaren greus danys en dos edificis en construcció al passeig de Vara de Rey i alguns desperfectes en altres immobles del nou eixample de la ciutat,³ com ara a l'escorxador⁴ o a

la coberta del Pavelló Serra. També al camp foren abundants els mals provocats pel temporal, que va desfer un molí al pla de ses Salines i causà la caiguda de molts arbres i branques pertot arreu,⁵ especialment cap a la banda de Portmany.

Però va ser a la mar on la tempesta va causar més estralls, i llençà diverses embarcacions contra les costes: A cala Pada, el llaüt de matrícula eivissenca *Antonio Bernat*⁶ va patir l'embat de les onades,

el banquero D. Abel Matutes. [...] También al de los señores Tur acarició el viento, derribando uno de los tabiques de la parte del O. de la nueva construcción. [...] Por la tarde y habiendo adquirido mucha más fuerza el huracán, en una de sus impetuosas ráfagas embistió la fachada principal, correspondiente a la calle del Conde de Rosellón del edificio del Sr. Matutes, la que lanzó a la calle citada. El Cine Serra tampoco se libró por completo de la furia del temporal. Algunas planchas de zinc [sic] fueron levantadas por el viento.»

4. Arxiu Històric d'Eivissa (AHE). Col·lecció històrica d'actes del Ple. Acta de sessió ordinària, 25 de febrer de 1914: «El señor [Antoni] Prats [Tur] hace presente que el temporal reinante ha causado algunos desperfectos en el edificio del matadero de reses, y se acuerda por unanimidad proceder a la inmediata reparación de dichos desperfectos.»

5. «Horroroso temporal». *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 1.

6. La premsa de l'època esmenta un *falutx*, llaüt o simplement *veler* de 42 tones, de nom *Antonio Bernat*, dedicat al transport de càrrega, primerament de la matrícula de Sóller, propietat del comerciant Torres Arancí i patronejat per Josep Joan. Més endavant apareix ja amb matrícula d'Eivissa, patronejant l'embarcació Marià Serra (13 març 1915), Antoni Marí Vich (23 març 1917), Josep Serapio (5 març 1921) i B. Ribas (15 abril 1924). El 12 de gener de 1927 va sortir del port d'Eivissa amb destinació a Cartagena, quan un temporal el sorprengué a la nit, a

1. «Horroroso temporal». *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 1.

2. A partir de la informació obtinguda a la premsa de l'època, hem pogut documentar vuit víctimes mortals provocades directament o indirecta pel temporal desfermat aquells dies: A El Hornillo (Àvila) l'esfondrament d'un trull, a causa de les fortes plugudes, provocà la mort de dos hòmens. A Valladolid el dia 23 aparegué el cadàver d'un home surant al riu Pisuerga, probablement mort per ofegament. El dia 24 el fort vent va arrencar part del mecanisme del rellotge solar de l'església de Sant Agustí de València, que va caure sobre una al·lota que passava pel carrer, la qual va morir a conseqüència del colp. A Almussafes, també al País Valencià, el vent va ocasionar la caiguda de la teulada d'un safareig, i va matar dues bugaderes i ferir-ne set més. A Puertollano (Ciudad Real) el vent fou també el causant de la caiguda mortal d'un miner, mentre que un altre resultà ferit en intentar donar-li socors. A Roquetas de Mar (Almeria) el temporal féu sotsobrar una embarcació i va desaparèixer tota la tripulació. Dies després aparegué mort el seu patró. Finalment, a l'estació de tren d'Alacant un maquinista fou atropellat en travessar la via, quan una ràfega de vent el cegà (vegeu, p. e., les edicions de *La Correspondencia de España* dels dies 22 a 26 de febrer de 1914).

3. «Horroroso temporal». *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 1: «La enorme fuerza del huracán en su impetuosidad lanzó todo el andamiaje contra una de las fachadas laterales, derrumbándola con gran estrépito, del nuevo edificio que en el Ensanche construye

perdé el timó i no s'estavellà «gracias a la prontitud con que los tripulantes y algunos vecinos maniobraron en el falucho, poniendo a éste en franquía.»⁷

Aquells dies, diversos vaixells estrangers havien recalat en aigües eivissenques per a carregar sal.

Així, el dia 20 de febrer havia fondejat a l'avantport d'Eivissa, procedent d'Alger, el vapor de pavelló francès *Aline Montreuil*, que comandava el capità Emile Mette.⁸ Es tractava d'un buc de càrrega de 1.646 T de registre brut⁹ i 955 net, que havia estat construït a les drassanes Strand Slipway Co. de Monkwearmouth (Sunderland, Anglaterra) i avarat l'any 1900. Pertanyia a la naviliera Montreuil & Co. de Rouen (França) i les seues mides eren 78'9 m d'eslora per 11'2 m de mànega.¹⁰



El vapor *Haavik* encallat a l'indret conegut com l'embarcador del Bisbe (CRAI, Universitat Pompeu Fabra. Fotografia extreta del diari *El Día Gráfico*, 3 de març de 1914, p. 9)

poques milles de Formentera. Li destrossà el velam, i deixà l'embarcació sense govern i obligà la tripulació a abandonar-la en una llanxa amb què pogueren arribar a aquella illa. A pesar de les feines posteriors de recerca, no es va saber res més de la nau, que sembla que acabà al fons de la mar. Aleshores n'era l'armador Josep Chorat (diversos nòm. de *Diario de Ibiza*, *El Resumen* i *La Voz de Ibiza*, entre maig de 1912 i març de 1927). Sabem que l'Antonio Bernat havia arribat el dia 8 de febrer de 1914 al port d'Eivissa, procedent d'Alacant, amb una càrrega de bren i guano (*El Resumen*, 9 de febrer de 1914, p. 3).

7. *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 1 i *La Almudaina*, 24 de febrer de 1914, p. 2. Probablement es devia tractar del mateix *veler* que s'esmenta en un telegrama que el batle d'Eivissa trameté al governador civil de Balears, encara que en aquest es diu que estava refugiat a cala Llonga: «un velero de esta matrícula refugiado en "Cala Llonga" ha sufrido averías creyéndose perdido totalmente» (*La Almudaina*, 23 de febrer de 1914, p. 1).

8. *El Resumen*, 20 de febrer de 1914, p. 2.

9. Altres fonts diuen 1.624 T.

10. Dades consultades a SS *Aline Montreuil* (+ 1917). *Sitio Pecios* [en xarxa] dins: <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?15577> [consulta: 20 febrer 2013]; *Miramar Ship Index* [en xarxa] dins: <http://miramarshipindex.org.nz/ship/list> [consulta: 20 febrer 2013]; H., J. *Pages 14-18* [en xarxa] dins: http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/aline-montreuil-sujet_253_1.htm [consulta: 20 febrer 2013]; *Aline Montreuil. Naufrages & epaves au ponant* [en xarxa] dins: <http://www.archeosousmarine.net/bdd/fichetech.php?id=12614> [consulta: 8 juny 2013]. En aquest darrer enllaç trobareu també una imatge del vaixell.

El temporal marítim desencadenat la matinada del dia 22 de febrer va fer recular aquest vaixell des del punt de l'avantport on restava ancorat i el va empenyer fins fer-lo embarrancar en el pas conegut com es Freuet,¹¹ entre les antigues illes Plana i Grossa, just davant la platja des Duros.

A sa Canal es trobava el vapor noruec *P. O. Haavik*, que havia arribat a Eivissa per carregar sal el dia 16 provinent de Cartagena.¹² Era un vaixell de càrrega amb el buc de ferro, de 1.358 T d'arqueig brut¹³ i 823 T net, que havia estat construït el 1882 a les drassanes de John Priestman & Co., a Southwick (Sunderland, Anglaterra). Tenia unes dimensions de 76'3 m d'eslora per 10'5 m de mànega i 5'3 m de puntal, i aleshores era propietat de l'armador Andreas Simonsen, de la ciutat noruega de Haugesund, qui l'havia adquirit l'any anterior.¹⁴

Pel que sembla, com a conseqüència de la terrible tempesta desfermada aquella matinada, el vaixell *P. O. Haavik* havia romput amarres¹⁵ i els forts embats de la mar l'empenyeren fins que anà a encallar a la raconada rocallosa coneguda com l'embarcador del Bisbe,¹⁶ de tal manera que quedà «arrinconado y casi dejado en seco

[en xarxa] dins: <http://www.lardex.net/oslo/fredolsen3/skipstekst/1900jeannedarc.htm> [consulta: 20 febrer 2013]. Segons les citades fonts, el *P. O. Haavik* va ser construït el 1882 a Southwick (Sunderland, Anglaterra) i el seu primer nom fou *Acaster*. Després de passar per diverses mans, el 1896 fou venut a un navilier d'Oslo (Noruega) i rebatejat amb el nom de *Jeanne d'Arc*. Va canviar d'armador en dues ocasions més, els anys 1908 i 1912. Coincidint amb aquesta darrera venda, li fou canviat altra volta el nom, i passà a anomenar-se *Granli*. Finalment, l'any 1913 fou adquirit per l'empresari Andreas Simonsen (Haugesund, Noruega) i rebatejat amb el nom de *P. O. Haavik*, que era el que portava quan embarrancà a les costes d'Eivissa, el 22 de febrer de 1914.

15. La Guàrdia Civil, en un telegrama adreçat al governador civil provincial Ignacio Martínez Campos, informava: «En Cala Canal rompió amarras varando playa vapor noruego "P. O. Haavik"» (*La Almudaina*, 24 de febrer de 1914, p. 2).

16. Actualment aquest tram de costa és conegut popularment amb el nom de *platja des Salines* (vegeu la veu «Bisbe, embarcador del», a *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* –EEiF–, v. 2, p. 32).

11. Vegeu RIBES (2006: 242-244).

12. *El Resumen*, 16 de febrer de 1914, p. 2.

13. 1.343 T segons altres fonts.

14. Informació obtinguda a SS *P. O. Haavik* (+ 1914). *Sitio Pecios* [en xarxa] dins: <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?180006> [consulta: 20 febrer 2013]; *Miramar Ship Index* [en xarxa] dins: http://miramarshipindex.org.nz/ship/list?IDNo=1086946&search_op=OR [consulta: 20 febrer 2013]; *Lardex*



En primer terme, la raconada rocallosa de costa coneguda com l'embarcador del Bisbe. Al fons, assenyalat amb una fletxa, el freu Petit (fotografia: David Ribas).

por las olas; que lo barrían de popa a proa».¹⁷

Prop d'allí, al freu Petit¹⁸, el temporal marítim havia provocat l'embarcament vora en Caragoler, d'una altre buc arribat a Eivissa dies abans per carregar sal, el vapor danès *Nautik*.

Es tractava d'un vaixell de càrrega construït el 1897 a les drassanes Carmichael, McLean & Co. de Greenock (Escòcia). Feia 68,8 m d'eslora per 10,4 m de mànega i pertanyia a la naviliera J. Lauritzen.¹⁹

17. *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 1.

18. Als periòdics de l'època, l'esmentat pas on embarrancà el *Nautik*, apareix sempre amb la denominació de *freu Petit* i, concretament, el diari *El Resumen*, 23 febrer 1914, p. 1, informa que el vaixell es trobava «materialmente clavado entre el escuy Caragolé [sic] y la isleta del freu petit [en referència a l'escull d'en Terra]». Segons ens aclareix Enric Ribes, el freu Gros és el que separa es Penjats de s'Espalmador. El freu d'Enmig, també conegut com freu Mitjà o Petit, és el que separa en Caragoler des Penjats. I el freu Petit (una altra volta) o pas Petit, separa en Caragoler de l'escull d'en Terra. El pas d'en Terra separa l'escull d'en Terra d'Eivissa. Per a Ribes, la confusió de noms podria ser causada pel fet que els formenters no coneguin els freus més propers a Eivissa. Així, mentre els eivissencs solen anomenar freu Petit al que separa en Caragoler de l'escull d'en Terra, els formenters solen dir-li freu Petit al que separa es Penjats d'en Caragoler, que els eivissencs coneixen normalment com freu d'Enmig o Mitjà.

19. *Miramar Ship Index* [en xarxa] dins: http://miramarshipindex.org.nz/ship/list?IDNo=5600998&search_op=OR [consulta: 20 febrer 2013]. Segons el *Diario de Ibiza*, 3 de setembre de 1927, p. 2, les característiques tècniques del *Nautik* eren: «eslora 66'67 me-

Un quart vaixell de càrrega, el *Nelly*, també danès, que sembla que havia de partir rumb a Reykjavík una volta estibades de sal les seues bodegues, aconseguí escapar de la fúria de la tempesta després d'una «lucha titánica con los desencadenados elementos»²⁰ durant tota la tarda i buscà refugi a l'avantport d'Eivissa, on finalment va poder fondejar sense avaries devers la una de la matinada.²¹

A ses Salines, el temporal també va destrossar diverses gavarres de les que es feien servir per al transport de la sal, així com algunes altres petites embarcacions, i va pro-

tros, manga 10'36, puntal 4'88. Tonelaje de registro bruto 1.081 toneladas y neto 686. Carga máxima 1.500. Fuerza de máquina 114 HP, nominales.» Igualment, a l'article on apareixen aquestes dades, es repassa la història del vaixell des del seu embarrancament en aigües d'Eivissa, el 1914, fins aquell moment. Així, el *Nautik*, una vegada salvat, va ser adquirit (1915) per l'empresari català Tomàs Mallol Bosch i rebatejat amb el nom d'*Enriqueta Mallol*. Més tard canviaria diverses vegades de propietari i de nom, i rebria les denominacions de *Santiago Mumburú* (1917), *Iturri-Ederra* (1918), *Castellón* (1927), *Mari Eli* (1931), *Castellón* (1938), *Castillo de Cuéllar* (1939), *Mari Eli* (1941) i *Punta Almina* (1941). Va ser desballestat l'any 1960 a Bilbao.

20. *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 1. Segons *El Resumen*, 19 de febrer de 1914, p. 2, aquest vaixell hauria quedat despatxat el mateix dia 19 de febrer cap a la capital islandesa, «después de cargar la cantidad de sal que se le tenía preparada en "La Cana"».

21. *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 1 i 2.

vocar danys i avaries en altres tanques.²²

Les feines de desencallament posteriors

En auxili de l'*Aline Montreuil*, va acudir la tarda del 22 el petit vapor *Formentera*, de la naviliera Isleña Marítima que, per les seues característiques constructives —en origen era un remolcador—, ja havia col·laborat en les tasques de desencallament i remolc d'alguns bucs, com és el cas del *Mallorca*, un vaixell de línia pertanyent també a La Isleña que havia embarrancat a la llosa de Santa Eulària tot just feia un any (RIBAS 2013). En el *Formentera* embarcaren, a més del seu capità Miquel Leopoldo Pasqual i la tripulació habitual, el pràctic del port de Vila Francesc Costa Torres, el comandant de Marina Fernando Rodríguez Thévenot i l'agent consular francès Ignasi Wallis Llobet, entre d'altres.²³

Les feines de desembarrancament s'allargaren durant tota la tarda sense resultat, per la qual cosa el *Formentera* va regressar al

22. Segons explica el periodista del diari *El Resumen* (23 febrer 1914, p. 1), que es traslladà a ses Salines la tarda del dia 22, «olas enormes [...] batían encrespadas con furia indecible los cascos de tres vapores, 5 gabarras grandes, 5 pequeñas y algunas embarcaciones menores fondeadas en la rada, yendo a estrellarse después con estruendo ensordecedor sobre el Guafe, rocas y playa de la extensa costa». Més endavant, l'esmentat periodista descriu les feines de salvament que es dugueren a terme aquell dia i l'estat en el que quedaren les embarcacions a causa del temporal (*ibídem*, p. 2): «En la playa quedaron en seco una gabarreta sin averías de consideración; otra con ellas; astillados un bote que estaba destinado al traslado de los obreros que trabajan en la carga de los vapores; una lancha, una chalupa y una chalana. La gabarra número 13 quedó completamente destrozada y sus restos flotando sobre las olas.» Per altra banda, en un telegrama de la una de la matinada del dia 23, enviat pel corresponsal del diari *La Almudaina* a la nostra illa (*La Almudaina*, 24 febrer 1914, p. 3), es diu: «A causa del temporal reinante en las Salinas embarrancaron los vapores *Haavik* y *Nautik*. El temporal además destruyó una gabarra, dos gabarras pequeñas y tres embarcaciones menores, si bien afortunadamente no ocurrieron desgracias personales.»

23. *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 2.

port aquella nit amb la intenció de retornar al lloc de l'accident a primera hora del matí següent.

Finalment, poc abans del migdia del dia 23 s'aconseguí posar en franquia el vapor francès.²⁴

Setmanes després, la junta de govern de la Isleña Marítima acordà remetre la quantitat de 400 pesetes als tripulants del *Formentera* «para que sean repartidas proporcionalmente al sueldo que disfruta la tripulación de dicho vapor», en recompensa pels serveis que prestaren a l'*Aline Montreuil*.²⁵

Pel que fa als dos vapors embarcats la matinada del 22 a ses Salines, un nombrós grup de persones, format, entre d'altres, pel pràctic del port d'Eivissa i altres treballadors de la Comandància, personal de la Salinera Espanyola, un destacament de carrabiners, vesins de sa Canal i diversos voluntaris, assistia des de bon matí en les tasques de salvament d'aquests vaixells i de les seues tripulacions.²⁶ A pesar del vent huracanat i la pluja persistent,

que dificultaven aquests treballs i posaven en perill la vida dels tripulants i dels salvadors, al llarg d'aquell dia s'aconseguí traslladar a terra en bots a la quinzena de persones que formaven la tripulació del *Haavik*, que foren ateses immediatament als casaments de la rodalia. Els darrers en abandonar el vaixell foren el seu pilot i el capità. Val la pena que reproduïm aquí la part del relat del periodista d'*El Resumen* que narra el salvament:

«Da grima ver a estos esforzados y caritativos hombres resistir sin haber ingerido alimento alguno desde las 6 de la mañana, la terrible lucha para arrancar a la tempestad 15 víctimas, y con entusiasmo digno de todo encomio trabajar, no cejando hasta que ven en salvo a toda la tripulación.

Por la tarde coadyuvaron al salvamento el joven Butigas [sic]; don José Agulló, Vista de Aduanas; D. Matías Ferrer que sacó del bote a una mujer y un joven, cubriendo el cuerpo de ella con su propio abrigo, del que se despojó al efecto, y acompañólos luego hasta Can Sastre, donde Hildur Anneta Lorssun y Stuerter Edward Vilspen Kok fueron asistidos; secadas sus ropas al calor del hogar y se les sirvieron comida en abundancia, vino y licores, por los dueños de la casa José Torres (Sastre) y su esposa María Serra, que con solicitud paternal facilitaron a los naufragos ropas y cuanto desearon.»²⁷

Si la situació del *Haavik* era difícil, la del vapor danès *Nautik* encara era més compromesa, embarcat sense llast sobre les roques en el freu Petit,²⁸ raó per la qual es temia que la força del temporal el pogués fer naufragar amb els seus tripulants a bord. A més, l'estat de la mar era tan alterat que impedia qualsevol intent d'aproximació al vaixell, per la qual cosa es feia impossible auxiliar-ne la tripulació. Encara que són escasses les informacions de què disposam, pensam que degué ser a darreres hores d'a-

quell dia o ja al llarg del matí següent quan finalment va poder realitzar-se el salvament sense que haguessin de lamentar-se desgràcies personals.²⁹

Una part dels esforços desplegats aquell dia se centraren també en el salvament de les barques destinades al carregament de la sal, que juntament amb altres petites embarcacions, havien romput amarres i combatien l'embat de les onades. Com ja hem vist, algunes pogueren salvar-se, però d'altres patiren avaries o acabaren destrossades després d'estavellar-se contra les roques.³⁰

Les autoritats locals mantengueren en tot moment el contacte telegràfic amb Palma per informar dels esdeveniments, especialment al go-

24. *Ibidem*. Cf. *La Última Hora*, 23 de febrer de 1914, p. 2.

25. *El Resumen*, 14 de març de 1914, p. 3. La tripulació del *Formentera* va fer arribar per mediació del diari el seu agraïment a la junta de govern «por su filantrópico donativo».

26. *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 2: «Verificanse los trabajos de salvamento y en esta operación se ocupan –según nos dicen– desde por la mañana los tres hermanos Srs. Miguel, José y Antonio Tur Torres (Gabriels); D. Bartolomé Ribas Ribas Rvdo. Cura de S. Carlos; don Juan Marí (Morna), Jefe de Talleres de la Salinera, la tripulación del vapor, un capataz cuyo nombre no pudimos averiguar; Llusíá [sic], Sastre, Tancas [sic], Escandell y el yerno de Grimalt; el cabo de Carabineros D. Diego Carmona, el preferente don Antonio Torres Costa y el carabiniere D. Pedro Cardona. [...] Por la tarde coadyuvaron al salvamento el joven Butigas [sic]; don José Agulló, Vista de Aduanas; D. Matías Ferrer [...]. Prestaron su valioso concurso al salvamento además [...] muchos otros cuyos nombres no pudimos adquirir, D. Mariano y D. Juan Tur Roig, don Juan Escandell Ferrer (Nito), D. Juan Torri, práctico; los obreros de los talleres mecánicos de la Salinera con su jefe Sr. Marí a la cabeza y cuantos vecinos de la Canal se hallaron en condiciones de prestar socorro. Los distinguidos médico de Sanidad D. Juan Riera Pujol e intérprete D. José Buades, se trasladaron a La Canal por si eran necesarios sus servicios prodigarlos altruistamente.»

27. *Ibidem*, p. 3.

28. *La Voz de Menorca*, 27 de febrer de 1914, p. 2.

29. Almanco això és el que deduïm per dos telegrams enviats des d'Eivissa i transcrits pels diaris de Palma, ja que l'únic mitjà de les Pitiüses en aquell moment, *El Resumen*, curiosament no recull cap dada sobre aquest fet en les edicions del dia 23 de febrer i posteriors: «Ibiza 22. 5'40 n. Tripulación abandonó vapor embarrancado playa Obispo. El otro de Freos está gran peligro tripulación y buque sin poder recibir auxilios. Vapor *Formentera* trata sacar a flote vapor embarrancado en el antepuerto» (*La Última Hora*, 23 de febrer de 1914, p. 2). Per la seua banda, *La Almudaina*, 23 de febrer de 1914, p. 1, recollia la informació següent: «Anoche el señor Gobernador civil recibió nuevos telegramas de Ibiza comunicándole detalles de los vapores embarrancados. [...] El vapor danés *Nautik* [sic], que está embarrancado en *Los Freos* [...] está en situación difícilísima, á causa de la imposibilidad de acudir en su auxilio por lo imponente del temporal en aquel sitio. Está muy en peligro tanto el barco como la tripulación.» No obstant això, els telegrams del dia 23 que apareixen als principals diaris estatals del dia següent, ja informaven del salvament de la tripulació del *Nautik*. És el cas del diari *La Correspondencia de España*, 24 de febrer de 1914, p. 1: «PALMA MALLORCA, 23. Comandante Marina de Ibiza telegrafía que están en salvo las tripulaciones de los tres vapores que estaban en peligro, desconfiándose salvar el vapor embarrancado en los Freos, que es el danés *Nautik*.» Per altra banda, les dades que aporta el diari palmesà *La Última Hora*, 23 de febrer de 1914, p. 2, ens permeten precisar un poc més: «Esta mañana se han recibido nuevos telegramas diciendo que los vapores continúan en el mismo estado y que el *Nautik* se halla en situación algo apurada. Las tripulaciones se hallan a salvo.»

30. «Horroroso temporal». *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 1-2.

vernador civil provincial, Ignacio Martínez Campos.³¹ Aquest, en tenir coneixement dels accidents marítims provocats pel temporal a Eivissa, s'entrevistà amb el comandant de Marina de Mallorca Francesc Ensenyat Morell per veure si calia enviar ajuda. Ensenyat, que abans de ser destinat a la Comandància de Mallorca ho havia estat a la de les Pitiüses —entre 1910 i 1912—, l'informà que a Eivissa disposaven de dos remolcadors molt aptes per coadjuvar en aquest tipus de successos, el *Formentera* i el *Salinas*, però que de tota manera comunicaria amb la Comandància d'Eivissa i Formentera per si requerien algun auxili.³²

El dia 23 va amainar el temporal,³³ el que permeté prosseguir amb les tasques de salvament dels vapors que continuaven embarrancats. Unes feines en les quals va prendre part, gairebé segur, el petit remolcador *Salinas*, propietat de la companyia Salinera Espanyola, i que també va patir les conseqüències de la revifada del temporal aquella nit durant el seu regrés al port d'Eivissa, quan «una ola monstruosa embistiólo, hundiéndole las puertas y cristales de la cámara y un cajón y además de causarle desperfectos de importancia, penetró el agua en la Cámara y departamento de máquinas en tanta cantidad, que dificultaba los trabajos al maquinista y fogonero.»³⁴

Però en vista de la impossibilitat d'extreure els vapors encallats amb els mitjans disponibles, el comandant de Marina de les Pitiüses Fernando Rodríguez Thévenot finalment sol·licità l'enviament a Eivissa d'un remolcador més potent i

del canoner encarregat de les tasques de guardacostes.³⁵

A pesar que aquells dies s'havia especulat amb la idea que el vaixell de línia *Isleño*,³⁶ que arribà el matí del dia 26 procedent de Barcelona,³⁷ fos substituït per un altre vapor a fi que aquest col·laboràs en el salvament dels bucs estrangers encallats a ses Salines, el cert és que l'*Isleño* va salpar aquell mateix dia cap a Palma en viatge d'itinerari.³⁸

Per altra banda, el diari *El Resumen* donava compte de l'arribada aquella mateixa tarda a Eivissa del vapor danès *Ellen*, de 443 tones, «provisto de los aparatos necesarios para intentar el salvamento de los vapores *Nautik* y *P. O. Haavik*».³⁹

A més, el dia següent va arribar a Eivissa un altre vaixell de bandera danesa, el *Valkyrien*. Es tractava d'un remolcador de la companyia de salvament marítim Em[il] Z[euthen] Sviter Bjergnings Enterprise, de 46'1 m d'eslora per 7'6 m de mànega i d'un tonatge de 336 T,⁴⁰

que anava comandat pel capità Jorgen Christensen. Aquest buc va sortir el mateix matí cap a sa Canal «para proceder a los preliminares de salvamento», retornà aquella tarda al port de Vila,⁴¹ i durant unes quantes jornades va assistir en les feines de desembarrancament.⁴²

Per la seua part, l'*Ellen* quedà despatxat amb carregament de sal el dia 4 de març cap al port islandès de Seydisfjörður.⁴³

A partir del 2 de març, i durant almanco dos dies, va participar també en les tasques de desencallament el canoner de l'Armada espanyola *Temerario*,⁴⁴ el qual acabava de ser destinat a la vigilància de les costes de les Balears i Pitiüses.⁴⁵

denominació que conservaria fins a la seua retirada del servei i posterior desballestament el 1974.

41. *El Resumen*, 27 de febrer de 1914, p. 3.

42. *Ibidem*, 3 de març de 1914, p. 3: «Salió esta mañana para "La Canal" el remolcador *Valkyrien*» *Ibid.*, 9 de març de 1914, p. 3: «Entró a las 2 de la tarde el remolcador *Valkyrien*, volviendo a salir a las 5».

43. *Ibid.*, 4 de març de 1914, p. 3.

44. *Ibid.*, 2 març 1914, p. 3: «Eché anclas en el puerto a las 4 y media el cañonero *Temerario* procedente de Palma.» *Ibid.*, 3 de març de 1914, p. 3: «Esta mañana a las 8 y media ha salido para las Salinas, el crucero *Temerario*, habiendo vuelto al puerto a las 12,15 de la misma». Sabem de la participació d'aquest buc en les feines de salvament gràcies a un telegrama enviat pel comandant de Marina de les Pitiüses al governador civil de la província i reproduït a *La Última Hora*, 23 de febrer de 1914, p. 2. Deia així: «Convendría enviarse V. E. potente remolcador y cañonero. [...] Se ha dispuesto que el cañonero *Temerario* salga para Ibiza a fin de prestar socorro». La informació va ser recollida dies després pel diari *La Voz de Menorca*, 27 febrer 1914, p. 2: «El comandante de Marina de Ibiza telegrafió al gobernador pidiéndole un potente remolcador y un cañonero para prestar salvamento. [...] Marchó el cañonero *Temerario* a prestar salvamento a los buques».

45. *El Resumen*, 13 de febrer de 1914, p. 3. El canoner torpediner *Temerario* va ser construït a l'Arsenal de Cartagena i avarat el 1889, i entrà en servei a darrers de 1891. El seu buc era d'acer, feia 58 m d'eslora per 7 m de mànega i desplaçava 571 T. No arribà a prendre part en el conflicte de 1898 amb els Estats Units de Nord-Amèrica per problemes que li impediren navegar. Una volta reparat, ja finalitzada la guerra, fou reformat i se li substituï l'artilleria, i passà a prestar el servei de guardacostes en aigües de la Mediterrània fins que fou donat de baixa per l'Armada espanyola i venut, l'any 1916.

31. Vegeu *La Última Hora*, 23 de febrer de 1914, p. 2 i *La Almudaina*, 23 de febrer de 1914, p. 1 i 24 de febrer de 1914, p. 2.

32. *La Almudaina*, 23 de febrer de 1914, p. 1.

33. *El Resumen*, 23 de febrer de 1914, p. 2.

34. *El Resumen*, 24 de febrer de 1914, p. 2. A l'arribada accidentada del *Salinas*, a causa del temporal marítim, se li afegí el problema de la manca d'enllumenat del port de Vila, que provocà la caiguda a l'aigua del fogoner de la nau, Bartomeu Ros, que, en caure, es dislocà un canell.

35. *La Última Hora*, 23 de febrer de 1914, p. 1: «El comandante de Marina [de les Pitiüses] ha enviado el siguiente despacho: "Convendría enviarse V. E. potente remolcador y cañonero. [...] Se ha dispuesto que el cañonero *Temerario* salga para Ibiza a fin de prestar socorro"».

36. *El Resumen*, 25 febrer 1914, p. 3.

37. El vapor *Isleño* havia sortit d'Eivissa el dia 21 de febrer amb destinació a Barcelona (*El Resumen*, 21 de febrer de 1914, p. 3) i sortí de tornada des d'aquest port la nit del dia 25 (*La Vanguardia*, 26 de febrer de 1914, p. 14), i arribà el matí següent a la nostra illa (*El Resumen*, 26 de febrer de 1914, p. 2).

38. *El Resumen*, 26 de febrer de 1914, p. 2.

39. *El Resumen*, 26 de febrer de 1914, p. 3. Segons recollia aquest diari, el vapor *Ellen* procedia del port murcià d'Águilas, anava comandat pel capità H. Hoft i venia amb llast. Cf. *La Almudaina*, 3 de març de 1914, p. 2.

40. Vegeu *Miramar Ship Index* [en xarxa] dins: <http://miramarshipindex.org.nz/ship/show?nameid=38531&shipid=96778> [consulta: 30 juny 2013]. Segons la informació recollida en aquesta pàgina, el remolcador *Valkyrien* va ser construït el 1907 a les drassanes de Burmeister & Wain, a Copenhaguen. Va pertànyer a la companyia de salvament marítim danesa Em. Z. Svitzer Bjergnings Enterprise, encara que entre 1940 i 1946 va servir per al govern britànic. L'any 1948 fou reconvertit en vaixell de càrrega i rebatejat amb el nom de *Knudshoved*. Venut el 1954, passà a anomenar-se *Ingela*,

Malgrat tot, els presagis no eren massa optimistes quant al salvament dels dos vaixells i la premsa ja afirmava que «a pesar de la actividad desplegada y la potencia del remolcador que vino expresamente de Marsella [es refereix al *Valkyrien*], no podrán ponerlos de nuevo a flote».⁴⁶

El dia 11 de març el *Valkyrien* va quedar despatxat cap a Palma «con objeto de adquirir en la capital material de maniobra adecuado para sacar al *Nautik*». Aleshores ja es deia que el *Haavik* seria abandonat, «pues además de tener ya muy viejo el casco y difícil de desembarrancar en la posición en que se halla, importaría más los trabajos de salvamento que el valor intrínseco del barco.»⁴⁷

Sabem que el *Valkyrien* tornà a Eivissa el 27 d'abril procedent del port de Barcelona, ja que, segons afirmava el diari *El Resumen*, anteriorment aquest remolcador «ha salvado el vapor *Turia* de la Compañía Vinuesa y otro vapor que embarrancaron cerca la costa de Valencia, y ha pasado a Ibiza para intentar el salvamento del vapor danés *Haavik* [vol dir el *Nautik*] que se halla enbarrancado [sic] en las rocas del *freu petit*».⁴⁸

Les empreses propietàries i les asseguradores dugueren a terme els darrers intents de salvament del



El vapor *Nautik* en el punt on va quedar encallat, en el pas del freu Petit (CRAI; Universitat Pompeu Fabra. Fotografia extreta del diari *El Día Gráfico*, 3 de març de 1914, p. 9)

Nautik, mentre que l'altre vaixell, el *Haavik*, ja es donava per perdut.

La venda dels bucs

Davant la impossibilitat tècnica d'extreure els vaixells del seu llit de roca, a pesar de la quantitat de mitjans desplegats i dels esforços que s'havien realitzat, les companyies propietàries decidiren desfer-se dels bucs i subhastar-los.

A la darrereria de maig de 1914 la premsa local donava compte de la compra del *Nautik* per part d'una societat formada principalment pel financer i empresari navilier Abel Matutes Torres, en la qual participaven també el tenidor de la Salinera Espanyola Joan (*Nito*) Escandell Ferrer i l'administrador de duanes Josep Agulló,⁴⁹ que adquiriren el vaixell en pública subhasta per la quantitat de 12.000 pessetes.⁵⁰

De seguida, els nous propietaris reprengueren les feines per intentar desembarrancar el vaixell, que primerament se centraren en ex-

treure'n de l'interior tots aquells efectes que poguessin ajudar a alleugerir el seu buc, els quals eren traslladats després al port d'Eivissa.⁵¹ Sembla que durant tot l'estiu es va treballar activament per aconseguir reflotar el *Nautik*, fins i tot «habiendo para ello tenido que volar una gran roca sobre la que se hallaba incrustado», per la qual cosa s'albergava un cert optimisme i, ja a finals d'octubre, s'esperava que en breu pogués ser remolcat al port per a la seua reparació.⁵²

Per les mateixes dates que el *Nautik*, sabem que el *Haavik* fou adquirit pels empresaris naviliers ciutadellencs Francesc Arguimbau Ferrer⁵³ i Antoni Alzina Salom,⁵⁴

46. *El Resumen*, 4 de març de 1914, p. 2. Cf. *La Almudaina*, 8 de març de 1914, p. 1.

47. *El Resumen*, 11 de març de 1914, p. 3. Cf. *La Almudaina*, 15 de març de 1914, p. 1.

48. *El Resumen*, 28 d'abril de 1914, p. 3. Cf. *La Almudaina*, 1 de maig de 1914, p. 1. Sembla que es refereixi al vapor *Túria*, pertanyent a la naviliera barcelonina Línia de Vapors Tintoré –i no a la sevillana Compañía Anónima de Vapores Vinuesa, com diu la informació del diari *El Resumen*–, que el 9 de març de 1914 embarrancà en el cap de Sant Antoni, entre Dénia i Xàbia, al País Valencià, mentre realitzava la ruta entre els ports de Barcelona i Alacant. Malgrat tot, no hem pogut comprovar la participació del *Valkyrien* en aquelles feines de desembarrancament. Sí sabem que participà, per exemple, en el salvament del buc *Alfonso XIII*, de la Trasatlántica Española, naufragat a Santander el 5 de febrer de 1915, i en el del vapor francès *Tijditt*, encallat en aigües de l'estret de Gibraltar el juliol d'aquell mateix any.

49. *Diario de Ibiza*, 30 de maig de 1914, p. 2; *El Resumen*, 30 de maig de 1914, p. 3 i *La Almudaina*, 2 de juny de 1914, p. 1.

50. «El *Nautik* embarrancado». *Diario de Ibiza*, 2 de setembre de 1915, p. 2.

51. Vegeu *El Resumen*, 1 de juny de 1914, p. 3, 11 de juny, p. 3 i 24 de juny, p. 3.

52. *El Resumen*, 26 d'octubre de 1914, p. 3.

53. Francesc Arguimbau Ferrer (Ciutadella de Menorca, 1866? – 1934). Armador i navilier establert a Barcelona, on durant molts anys va dirigir una agència comercial. Formava part de la família de comerciants ciutadellencs de can Botilla. El seu germà Joan regentava el negoci en el port de Ciutadella. Francesc va comandar els vaixells *Ciudad de Ciudadela* (1891) i *León de Oro*, que va cobrir la ruta entre els ports de Ciutadella, Sóller i Barcelona (1892-1893). Juntament amb un altre armador d'origen menorquí,



Una vista des Freus des de la punta de ses Portes, en la qual apareix assenyalat el punt on va embarrancar el *Nautik*, a l'estret conegut com freu Petit, entre l'escull d'en Terra (a la dreta) i en Caragoler (l'illa al centre de la imatge) (fotografia: David Ribas).

que decidiren igualment reprendre les feines de desembarrancament del vaixell.

Així, el dia 7 de juliol arribava a Eivissa el pailebot *Comercio* per auxiliar en els treballs de salvament

del *Haavik*.⁵⁵ Aquesta embarcació, de la matrícula de Ciutadella i d'una quarantena de tones, ja havia participat anteriorment en el salvament i també en el desballestament d'altres naus, carregant els materials per al seu posterior trasllat, normalment al port Barcelona.⁵⁶

Aprofitant les esmentades tasques de salvament del vaixell, s'organitzà per a darrers de mes la realització d'una visita a ses Salines oberta a totes aquelles persones que les volguessin contemplar. La curiosa notícia fou recollida el dia 29 per la premsa local:

«Nuestro amigo el Sr. López⁵⁷ ha contratado el falucho a motor de D. Carlos Román [el *Santa Eulalia*], para trasladarse el próximo viernes [dia 31 de juliol] a la Canal, con motivo de sacar a flote el vapor *P. O. Haavik* embarrancado en dicho sitio; el cual admitirá pasajeros bajo las siguientes condiciones:

Ida y vuelta: comida en las mismas salinas –5 pts.

El menú se compondrá de lo siguiente: Paella –Pollo o pescado asado –vino –postres y café.

La salida será a las 6 de la mañana.

Francesc Amengual Pons, comprà l'any 1904 a Marsella el petit vapor *Violette*, al qual se li adaptaren les bodegues, per al transport de peix fresc i com a viver per a peix i marisc viu. Arguimbau també va comandar aquest vapor, rebatejat com *Violeta*, que també podia dur passatge i càrrega general. Entre els anys 1907 i 1909, gràcies en part a una subvenció estatal, va participar en un interessant projecte d'exploració de la costa africana del Sàhara espanyol amb la finalitat de detectar i estudiar els caladors pesquers d'aquella zona. Arguimbau va dirigir dues expedicions durant les quals es realitzaren memòries descriptives de les costes i dels seus habitants, que serviren, a més, per comprovar la riquesa pesquera d'aquelles aigües. Fruit d'aquest estudi fou la creació de la Societat de Pesqueries del Sàhara Espanyol, societat domiciliada a Barcelona en la qual participaren com a accionistes Arguimbau i Amengual. El primer, com a director tècnic, va dirigir la pesca de la llagosta en aquelles aigües i el segon va impulsar la instal·lació de pontons a ports com Alacant, Barcelona i Marsella, en els quals va posar a disposició del públic peix viu, que era transportat fins aquests ports en vaixells estanc de la companyia. A fi d'afavorir aquest tipus d'activitats, el govern espanyol va donar a la societat la concessió per cinquanta anys de la badia de Gorrey, per a poder utilitzar-la com a refugi per a les seues embarcacions, així com per establir-hi indústries destinades a la conservació i tota classe d'aprofitament del peix. A més del vapor *Violeta*, s'anaren reformant altres embarcacions amb la finalitat de destinar-les a la pesca i al transport de llagosta, peix viu, fresc, sec i salat, destinats als mercats de Barcelona, Marsella o Gènova. A pesar de les bones perspectives i dels esforços realitzats, la societat declarà fallida l'abril de 1909. Sabem que també va dur a terme un intent per explotar la indústria de l'esponja i el corall a les costes gironines (1908). Adquirí o participà com a socia en la compra de diverses embarcacions, que foren dedicades al transport de mercaderies i també de persones. Igualment, va comprar vaixells que portà al port de Ciutadella per al seu desballestament, i embarcà la ferralla cap a Barcelona. D'altres embarcacions, com el pailebot *Comercio*, foren destinades al salvament dels derelictes del *General Chanzy* i del *Torre del Oro*, i al trasllat a Barcelona de tots els materials que pogueren recuperar-se. De la mateixa manera, s'encarregà de desballestar el vapor *Nautik* en el lloc on embarrancà. Fou així mateix un important consignatari d'embarcacions destinades al transport de càrrega des del port de Barcelona. Francesc Arguimbau va estar casat amb Valentina Amengual Sancho i, a la seua mort, l'empresa passà a mans dels seus fills Hilari i Llorenç, sota les sigles H. F. A., de *Hijos de Francisco Arguimbau* (diversos números d'*El Bien Público* i *La Voz de Menorca* entre 1890 i 1934; *Vida Marítima*, núm. 201, 30 de juliol de 1907, p. 5-6 i 9; Cabrisas, L. Un armador olvidado: Juan Arguimbau. *Baixamar* [en xarxa] dins: <http://www.baixamar.com/176-armador-olvidado-juan-arguimbau.htm> [consulta: 28 maig 2013]).

54. En el diari *El Resumen*, 30 de maig de 1914, p. 3, s'assegurava que el *Haavik* havia estat comprat per «un forastero que llegó hoy de Valencia». No obstant això, malgrat l'escassa informació disponible i que els noms de Francesc Arguimbau i Antoni Alzina no apareguin associats a aquest vapor en els mitjans locals del moment –*El Resumen* i *Diario de Ibiza*– fins l'abril de 1915, la prova de l'adquisició del *Haavik* per part dels armadors ciutadellencs, la trobam en l'arribada a Eivissa del pailebot *Comercio* – propietat de Llorenç Arguimbau – el dia 7 de juliol de 1914 per coadjuvar en les feines de salvament del vapor embarrancat. Amb tot, és a l'edició del diari *El Bien Público*, 16 de juliol de 1914, p. 2, on trobam la prova concloent: «Procedente de Ciudadela ha fondeado en Ibiza el pailebot a motor *Comercio*, de aquella matrícula, de 40 toneladas. El *Comercio* se dedicará a auxiliar [en] los trabajos de salvamento del vapor embarrancado en la playa del Bisbe, nombrado *Haavik* que ha sido adquirido por los señores Arguimbau».

55. *El Resumen*, 7 de juliol de 1914, p. 3.

Los vales para dicho viaje se expenderán en la conserjería del “Círculo Artístico”, hasta las cuatro de la tarde del próximo jueves». ⁵⁸

Segons els mateixos mitjans, foren moltes les persones que es traslladaren fins a ses Salines per presenciar les maniobres de desembarcament del *P.O. Haavik*, realitzades per un vapor anglès –segurament el *Briardene*– ⁵ que es trobava aquells dies a sa Canal carregant sal, amb l’ajuda del petit remolcador *Salinas*. Però, a pesar dels reiterats intents realitzats durant aquell dia i les primeres hores del següent, no s’aconseguí moure el vaixell del lloc on estava avarat. ⁶⁰



El *Nautik*, una vegada que fou desembarcat, va ser remolcat fins al port d’Eivissa, on va quedar amarrat el dia primer de setembre de 1915 (fotografia extreta de la revista *Mundo Gráfico*, núm. 203, 15 de setembre de 1915, s. p.).

Bibliografia

BUENAVENTURA, Alfonso (1998). *Naufragios y siniestros en la costa de Menorca*. Maó: Editorial Menorca, 361 p. (1995-). *Enciclopèdia d’Eivissa i Formentera*. Eivissa: Consell Insular d’Eivissa i Formentera. Palma: Universitat de les Illes Balears.
GARCIA, Enric (2007). *80 anys de construcció naval a Tarragona, 1918-1998 (Astilleros de Tarragona S. A.)*. Tarragona: Centre d’Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona, 167 p.
MARÍ, Josep (1997). *Pere Escanellas Sunyer, fill il·lustre de Sant Josep*.

Eivissa: Consell Insular d’Eivissa i Formentera, 91 p.
MIR, Miquel Àngel (1992). *El naufragio del «General Chanzy»*. Ciutadella de Menorca: El Iris, 32 p.
RIBAS, David (2013). *17 de gener de 1913: La darrera travessia del vapor Mallorca*. Eivissa: Mediterrània-Eivissa, 199 p.
RIBES, Enric (2006). *La toponímia costanera del municipi d’Eivissa*. Eivissa: Mediterrània-Eivissa, 574 p.

VILÀS, Pere (1989). *Notes per a la història marítima d’Eivissa i Formentera*. Eivissa: Institut d’Estudis Eivissencs, 97 p.

Hemeroteca:

ABC, La Almudaina, El Bien Público, La Correspondencia de España, El Día Gráfico, Diario de Ibiza, Marina, Mundo Gráfico, El Resumen, La Última Hora, La Vanguardia, Vida Marítima, La Voz de Ibiza, La Voz de Menorca.

Pàgines web:

<http://www.archeosousmarine.net/>
<http://www.clydesite.co.uk/>
<http://www.baixamar.com/>
<http://www.lardex.net/joomla/>
<http://miramarshipindex.org.nz/http://www.pages14-18.com/>
<http://www.wrecksite.eu/Wreck-site.aspx>

Agraïments:

David Albert Vázquez, historiador; biblioteca Fundació Bartomeu March; CRAI Universitat Pompeu Fabra; CRAI Universitat de Barcelona; Documentació i Préstec Interbibliotecari Universitat de les Illes Balears; Enric Garcia Domingo, cap del Centre de Documentació Marítima del Museu Marítim de Barcelona; Enric Ribes i Marí, filòleg.

DAVID RIBAS RIBAS

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS ■

56. Vegeu la nota núm. 53.

57. Pensam que podria tractar-se de Josep Sixt López Cabanillas (? , 1870? – Eivissa, 1921), representant comercial i diplomàtic. Fill de José López Tolosa i d’Isabel Cabanillas, els primers anys del s. XX el trobam com a agent a la nostra illa de la casa de calçat de goma i impermeables Boston Rubber Shoes Co. A partir de mitjan 1904 va passar a regentar per algun temps el Teatre Pereira i devers 1920 sabem que era representant a Eivissa de la naviliera Pinillos Izquierdo y Cia., que realitzava viatges a l’Havana. Ocupà el càrrec diplomàtic de vicecònsol del Regne Unit a les Pitiüses d’ençà del juliol de 1908 i fins a la seua mort.

58. *Diario de Ibiza*, 29 de juliol de 1914, p. 2, i *El Resumen*, 29 de juliol de 1914, p. 3.

59. Tal vegada es tractava del vapor anglès *Briardene*, que havia arribat a Eivissa el dia 19 de juliol, procedent de Barcelona, amb 28 tripulants i llast, i comandat pel capità Joseph E. Faulkner (*El Resumen*, 20 de juliol de 1914, p. 2). Aquest vaixell abandonà Eivissa el mateix dia 1 d’agost, en haver carregat sal, en direcció al port canadenc de Halifax (*El Resumen*, 2 d’agost de 1914, p. 1-2). El *Briardene* era un vapor amb el buc de ferro, de 1.701 tones d’arqueig brut (altres fonts diuen que 2.642 T), i que tenia les següents dimensions: 102’1 m d’eslora, per 11’9 m de mànega i 8’2 m de calat. Havia estat construït el 1882 a les drassanes Scott & Co. de Greenock (Anglaterra) i fins a 1897 havia portat el nom de *Clan MacDonald*. Aquell any fou adquirit per la naviliera Overseas Shipping Co., de Halifax (Canadà), que fou la seua darrera propietària i la que el batejà amb el nom de *Briardene*. L’1 de desembre de 1916, mentre realitzava la ruta entre Nova York i Londres amb un carregament de pomes, fou enfonsat pel submarí alemany UB 29, a unes 12’5 milles al sud-est de Bishop Rock, a l’entrada del canal de la Mànega. Se salvà tota la tripulació (podeu veure una fotografia d’aquest vapor en la següent web: www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=18866). També trobareu més informació en aquestes adreces web: www.miramarshipindex.org.nz/ship/list?IDNo=1085914&search_op=OR; www.wrecksite.eu/wreck.aspx?81535.

60. *Diario de Ibiza*, 1 d’agost de 1914, p. 1, i *El Resumen*, 1 d’agost de 1914, p. 1.