

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

per David Ribas i Ribas

La matinada del 22 de febrer de 1914 es desfermà sobre les Pitiüses un violent temporal com no es recordava en molts anys, el qual va causar desperfectes de consideració en alguns edificis de la ciutat i molt de mal al camp. Però va ser a la mar on la tempesta va provocar més estralls, fent encallar diversos vaixells a les nostres costes i avariant o destrossant nombroses barques de les que s'usaven per a transportar la sal, així com altres petites embarcacions. Durant molt de temps, aquell any romandria en la memòria de molts eivissencs com *s'any des temporal* i fins i tot alguna cançó popular d'aquella època recordaria en els seus versos els fets esdevenguts (Tur 1992: 22-23).

Recordem que com a conseqüència de la forta tempesta, a la costa de ses Salines havien embarrancat els vapors *PO Haavik* i *Nautik*. A pesar dels intents practicats durant llarg temps per les navilieres propietàries i les asseguradores, no pogueren desencallar els bucs, per la qual cosa decidiren subhastar-los. A darrers de maig, una societat formada per Abel Matutes Torres, Joan Escandell Ferrer i Josep Agulló va comprar el *Nautik*, mentre que els empresaris menorquins Francesc Arguimbau Ferrer i Antoni Alzina Salom adquiriren el *Haavik*, en tots dos casos amb la intenció de reflotar-los. Però totes les accions que es dugueren a terme en aquest sentit durant l'estiu de 1914 foren infructuoses.

Altres temporals que afectaren als bucs

El temps va anar transcorrent sense que les tasques realitzades

fins al moment per extreure els dos vaixells encallats donassin el resultat desitjat, i els bucs del *Nautik* i el *Haavik* continuaren en el mateix lloc, exposats als efectes de les freqüents tempestes postestivals.

En conseqüència, els darrers dies del mes d'octubre un nou temporal a la mar va complicar encara més la difícil situació dels vapors. La matinada del dia 29 el cel s'anà cobrint amenaçant pluja i s'aixecà una forta ventada d'oest i sud-oest que obligà a reforçar les amarres de les embarcacions que hi havia al port.¹ El capità del vapor holandès *Uranus*, que es trobava aquells dies carregant sal a sa Canal, va optar per abandonar el seu lloc d'anoratge i refugiar-se darrere es Trucadors.²

A la zona de ses Salines el temporal va ocasionar multitud de destrosses. Així, per exemple, diverses gavarres romperen les seues amarres i patiren desperfectes, quedant inutilitzades algunes d'elles.³

1. Vegeu *El Resumen*, 29 d'octubre de 1914, p. 2 i 3.

2. L'*Uranus*, de 978 tones, comandat pel capità Wegerner, amb 22 tripulants i llast, procedia de València i va fondejar a l'avantport el dia 27 (*El Resumen*, 28 d'octubre de 1914, p. 3). El dia 3 de novembre va sortir cap a Amsterdam amb carregament de sal (*El Resumen*, 3 de novembre de 1914, p. 3).

3. *El Resumen*, 30 d'octubre de 1914, p. 3: «[...] a pesar de los titánicos esfuerzos de los esforzados y sufridísimos marinos y patrones de gabarras y gabarretas que combatieron a los enfurecidos elementos con voluntad y heroísmo incomparables, las olas rompieron las amarras de la barcaza de hierro nº 14 y, después de propinar una cabezada brutal a la nº 9, a la que averió, lanzóse la 14 velozmente hacia la costa, donde vímosla

També va fer descarrilar i bolcar algunes de les vagonetes del tren destinat a carregar la sal i va provocar nous danys en els vapors embarrancats:

«En la playa, el *Haavik* a cada instante vése cubierto por verdaderas montañas de aguas que le han empujado mucho más hacia la costa; han inutilizado los trabajos de salvamento, realizados, embarrancando mucho más a dicho vapor, de cuya hélice solo queda una pala útil, ya que las dos restantes han quedado tronchadas por terrible golpe contra la roca, dado al caer sobre ella el casco del vapor que, cual ligera pluma, levantó una ola colosal.

Los obreros que trabajaban en este vapor han sido salvados esta mañana por el maestro director de taller D. Juan Marí y otros dos obreros herreros de los talleres de la "Salinera".

Más allá, en el "Freu petit" y con dolorosa ansiedad que es de suponer, lucharon a bordo del *Nautik* durante toda la noche de ayer [dia 29] y parte del día de hoy, 6 obreros marinos que, habiendo resultado inútiles cuantos esfuerzos realizaron para trasladarse a tierra, vieron estrellarse los dos botes de que se disponía de momento, uno de ellos con la máquina de aire destinada al buzo; y hoy, por fin, han podido ser salvados por el remolcador *Salinas*.⁴

hoy enchufada en la playa y con averías irreparables. [...] Dos gabarretas de las de Torrevieja también han sufrido el mismo accidente, y en la playa, unos astillados y otros con averías, aparecen hasta 7 embarcaciones menores.»

4. Dies després, el diari *El Resumen*, 2 de novembre de 1914, p. 3, afegia que tant els obrers salvats per la tripulació del *Salinas* com la resta dels mariners «no padecieron

—El *Nautik* —dijonos un testigo presencial— ha roto dos calabrotes de metal y las olas le levantaron echándole en la fonera a unos 6 metros más al levante de donde se hallaba. Ha quedado con la proa al aire, sobre una roca y la popa metida en el sitio donde antes se hallaba la proa del barco. Casi es seguro —nos añadieron— que, si se hubiere hallado sin amarras, el mar le hubiese desembarrancado; pero invariablemente lo habría lanzado a sitio donde el mar destrozaría el casco del buque, imposibilitando el salvamento.»⁵

El vapor *Nautik* entrant en el port de Barcelona.
(Museu Marítim de Barcelona.
Fotografia extreta de la revista *Marina*, núm. 19, 1 de novembre de 1915, p. 241).



Mesos després, quan es complia just un any del temporal que provocà l'embarcament dels vapors *Nautik* i *Haavik*, una forta tempesta va tocar de nou les costes de les nostres illes entre els dies 20 i 23 de febrer de 1915,⁶ posant en perill diverses embarcacions i obligant a reforçar les amarres a tots els ports i rades.

El vapor *Lulio*, que havia de realitzar la línia amb Barcelona, va suspendre la sortida i va haver de restar aquells dies amarrat al port de Vila.⁷ També va ajornar la seua partida de Palma el vapor *Cataluña*, que havia de fer escala a Eivissa per continuar després la ruta cap a Alacant. A causa del fort vent, la Comandància de Marina va decidir finalment tancar el port de Vila el dia 22.⁸ En conseqüència, les Pitiüses quedaren pràcticament incomunicades per via marítima des del dia 20, mentre que la comunicació telefònica va patir alguns retards a

causa de les interrupcions en el servei.⁹

En alguns punts de la costa el temporal era imponent; l'onatge batria les roques i escombrava les platges. A la zona de ses Salines, un vapor estranger que es trobava a sa Canal carregant sal —tal vegada el vapor holandès *Castor*, que havia arribat el dia 20—,¹⁰ va buscar refugi a la badia de Vila i fondejà a l'avantport.¹¹ Per la seua banda, els dos vaixells embarrancats des de l'any anterior en aquell indret lluitaven amb la força de les onades. En el cas del *Haavik*, amb el buc ja molt malmès, l'efecte de la forta maror li obrí un gran forat en el costat de babord i es temia que «como continúe el temporal quedará el casco destrozado por completo.»¹²

Finalment, el dia 24 la tempesta va amainar, la qual cosa va permetre aquella matinada l'arribada del vapor *Cataluña* procedent de Palma, que seguidament continuà el trajecte cap a Alacant, i que el vapor *Lulio* es fes a la mar rumb a Barcelona.¹³

El naufragi del pailebot *Comercio* i el final del *Haavik*

Esgotats sense èxit tots els intents de salvament i a causa del mal estat en què es trobava el buc, a la fi els propietaris del *Haavik* resolgueren que es procedís al seu desballestament en el mateix lloc on romania embarrancat. Amb aquesta finalitat, va salpar del port de Ciutadella el 14 d'abril amb destinació a Eivissa el pailebot *Comercio*, patronejat per Antoni Serra Fluixà i tripulat per set persones més. Entre aquesta tripulació viatjaven quatre operaris «que debían ocuparse en desmontar el casco del vapor *Haavich* [sic].»¹⁴

por falta de alimentación, ya que a bordo del *Nautik* aun quedan víveres de sobra para alimentar durante dos días a doble número de hombres de los que trabajan en el salvamento de dicho vapor.»

5. *El Resumen*, 30 d'octubre de 1914, p. 3.

6. Vegeu els diaris *El Resumen*, 20 de febrer de 1915, p. 3; 22 de febrer, p. 3; 23 de febrer, p. 3; *Diario de Ibiza*, 23 de febrer de 1915, p. 1 i 3.

7. *El Resumen*, 20 de febrer de 1915, p. 3 i *Diario de Ibiza*, 23 de febrer de 1915, p. 1. Segons informava aquest darrer, «la cadena del ancla del *Lulio* se rompió y el vapor de la Isleña se vio en el caso de reforzar las amarras por la parte de proa».

8. «Temporales». *Diario de Ibiza*, 23 de febrer de 1915, p. 1.

9. *El Resumen*, 22 de febrer de 1915, p. 3, i «Temporales». *Diario de Ibiza*, 23 de febrer de 1915, p. 1.

10. *El Resumen*, 20 de febrer de 1915, p. 3, i *Diario de Ibiza*, 20 de febrer de 1915, p. 2.

11. *El Resumen*, 22 de febrer de 1915, p. 3

12. «Temporales». *Diario de Ibiza*, 23 de febrer de 1915, p. 1: «[...] el *Haavik*, a consecuencia de los fuertes golpes que ha recibido por efecto de la gran marejada se le ha abierto un boquete enorme en el lado de babor y es de creer que como continúe el temporal quedará el casco destrozado por completo». Cf. *El Resumen*, 22 de febrer de 1915, p. 3, i *La Almudaina*, 26 de febrer de 1915, p. 1.

13. *Diario de Ibiza*, 24 de febrer de 1915, p. 2.

14. *Diario de Ibiza*, 19 d'abril de 1915, p. 2. Confirma aquesta informació la notícia sobre el naufragi del pailebot *Comercio* apareguda al diari menorquí *El Bien Público*, 19 d'abril de 1915, p. 2, en la qual es diu que aquesta embarcació ja havia participat feia poc en l'extracció de les restes del vapor francès *General Chanzy*, naufragat la matinada del 10 de febrer de 1910 a la costa nord de l'illa de Menorca. Per aquest motiu, diu *El Bien Público*, «pensaron sus armadores en destinarlo a llevar a cabo algunos viajes entre Ibiza y Ciudadela para transportar restos también de otro vapor naufragado en aquella isla, adquirido por ellos. El *Comercio* para destinarlo a estos viajes fue reparado convenientemente y el jueves pasado [dia 15] salió con lastre de Ciudadela al mando de su patrón don Antonio Serra llevando además cuatro tripulantes y tres obreros para ser empleados en la extracción de restos del vapor mencionado». Amb tot, pensam que s'equivoca aquest diari en el nombre de treballadors, ja que segons va assegurar el corresponsal a Eivissa del diari palmesà *La Almudaina*, 20 d'abril de 1915, p. 1, «Llevaba cuatro pasajeros, entre ellos un ita-

La complicada situació marítima que va trobar el *Comercio* en aquella primera jornada de navegació l'obligà a fer arribada forçosa al port de Palma el vespre del dia 15. A primera hora del matí següent va reprendre el viatge, i trobà forta maregassa en la travessia cap a Eivissa. Passades les sis de la tarda, quan ja s'albirava terra, una espessa boira va anar enfosquint per complet l'horitzó. Navegaren amb molt escassa visibilitat fins que, ja passada la mitjanit, «un gran rumor de olas seguido de un horroroso crugido [sic] producido por el formidable choque del casco del pailebot *Comercio* con las rocas llenó de espanto el ánimo de los infelices tripulantes y pasajeros del mismo. Una ola monstruosa levantó de nuevo el pailebot y con fuerza inconcebible lanzólo contra las peñas, destrozándolo».¹⁵ El naufragi es produí a la costa de llevant de s'Espardell i com a conseqüència moriren quatre dels tripulants de l'embarcació, entre ells el seu patró. A pesar dels colps i magolaments fruit de l'accident, els altres quatre hòmens que viatjaven en el *Comercio* aconseguiren enfilarse per les penyes. Tots ells romangueren a l'intempèrie i sense aliments en aquella illa deshabitada durant un dia i mig, encara que només tres aconseguiren sobreviure fins al dia 18, en què foren salvats per un llaüt, el *San Roque*, que passava prop d'allí.¹⁶ No aprofundirem més en tot el que envolta aquest tràgic succés, que deixam per a un proper article perquè s'excedeix de l'objectiu d'aquest treball. Només afegirem que arran d'aquest accident s'obriren subscripcions i es realitzaren dife-

rents actes benèfics a favor dels supervivents i, sobretot, de les famílies dels morts en aquell naufragi.

Com a conseqüència de la pèrdua del *Comercio*, Antoni Arguimbau (fill de Francesc) i Antoni Alzina, que s'havien desplaçat a la nostra illa per preparar els treballs de desballestament del *Haavik*,¹⁷ hagueren de gestionar al port d'Eivissa la contractació d'una altra embarcació per al transport dels metalls i la resta de materials que s'extraguessin de l'esmentat buc.¹⁸

Sabem que les feines de desballestament s'allargaren fins a darrers d'aquell estiu. En elles va prendre part una brigada d'obrers dirigida personalment pels senyors Arguimbau i Alzina.¹⁹ Sembla que els materials provinents del desmuntatge s'anaren traslladant després a Barcelona.

A mitjan mes de setembre els diaris locals informaven que els treballs estaven gairebé enllestits.²⁰ No obstant això, el dia 23 d'aquell mes partia des de ses Salines rumb a Barcelona el pailebot *Menorca*, propietat també de Francesc Arguimbau, amb carregament de ferro; segurament materials provinents del desballestament del *Haavik*.²¹ Encara el matí del dia 20 d'octubre va

amarrar al moll d'Eivissa el pailebot de matrícula sollerica *Providencia*, que, segons es deia, havia venut «para tomar un cargamento de hierro, procedente del desguace del vapor *Haavich* [sic].»²²

El desembarcament del *Nautik*

Pel que fa al *Nautik*, sabem que cap a començaments de l'estiu un grup de persones format per Vicent Serra, Josep Vinyes, Joan Marí Marí *Morna*, Joan Mariano, Joan Torres, Bartomeu Herrero i Vicent Torres Torres, al capdavant del qual hi havia el mestre d'aixa Josep Cardona –Pepe de Costura–, es féu càrrec de les operacions de desembarcament, junt a una brigada d'operaris dirigida personalment per un dels propietaris del buc, Nito Escandell Ferrer.²³

De fet, la premsa ens informa que durant tot aquell estiu es treballà activament en el salvament del *Nautik*, «abrigándose esperanzas fundadas de que en breve, y una vez reparado convenientemente, volverá dicho vapor a navegar».²⁴ Els bons presagis alimentaven l'optimisme,²⁵ com recollia un article del diari *El Resumen* del dia 4 de juliol, signat amb el pseudònim d'*Espartaco* i en el que es relata una visita a ses Salines per observar els treballs que s'hi realitzaven:

«Antes de llegar [a la torre de ses Portes] ya distinguimos los palos, la chimenea y parte del casco del *Nautik*, embarrancado há cerca de año y medio en el *freuet* y sobre su cubierta atareadísimos, unas docenas de hombres que trabajan a diario

liano, y se dirigía a esta para ayudar a los trabajos de desgüase [sic] del vapor noruego *P. O. Haavik* en cuyo trabajo tenían ocupación los antedichos pasajeros» (Cf. *La Voz de Menorca*, 19 abril 1915, p. 2).

15. «Naufragio del pailebot *Comercio*». *El Resumen*, 19 d'abril de 1915, p. 2.

16. Moriren el patró Antoni Serra Fluixà i quatre persones que viatjaven a bord de l'embarcació: Bernardí Capó, Esteve Sintès, Jaume Camps i Remigio Samma. Els supervivents foren Miquel Arana Melis, Josep Valls Clara i Francesc Pons Olives.

17. *El Resumen*, 15 d'abril de 1915, p. 3. Sabem que Francesc Arguimbau havia arribat a Eivissa el matí del dia 15 d'abril en el vapor *Lulio*.

18. *El Resumen*, 5 de maig de 1915, p. 3, i 11 de maig, p. 5.

19. A l'article signat per Espartaco, «Excursiones domingueras: La de ayer a las Salinas», *El Resumen*, 5 de juliol de 1915, p. 3, es parla de les feines que es realitzaren durant aquell estiu en els bucs encallats a ses Salines. Pel que fa al *Haavik*, l'articulista diu el següent: «[...] el esqueleto del otro vapor, el *P. O. Haavick* [sic], al que desguazan con rapidez un enjambre de obreros dirigidos por los dueños del vapor embarrancado en la *platja del bisbe*, Srs. Arguimbau y Alzina.

»Curioseado el *Haavick* [sic] y ya en tierra, visitamos... ¿cómo lo titulamos amigo Arguimbau? El *palacio de verano*?... ¿la barraca?... ¿caseta?... Sí, caseta improvisada en la playa [...]» (podria tractar-se d'algun tipus de construcció temporal per desar-hi eines).

20. *El Resumen*, 13 de setembre de 1915, p. 3.

21. *El Resumen*, 24 de setembre de 1915, p. 3.

22. *El Resumen*, 20 d'octubre de 1915, p. 3, i *La Almudaina*, 24 d'octubre de 1915, p. 1.

23. «El *Nautik* desembarcadero». *Diario de Ibiza*, 2 de setembre de 1915, p. 2; i Tur, M. «El *Nautik* salvado». *El Resumen*, 2 de setembre de 1915, p. 2.

24. *El Resumen*, 18 de juny de 1915, p. 3, i *La Almudaina*, 22 de juny de 1915, p. 2.

25. *Diario de Ibiza*, 20 d'agost de 1915, p. 3. Segons deia el corresponsal de *La Almudaina*, 24 d'agost de 1915, p. 2, «El vapor *Nautik* embarrancado en los Freos, hoy propiedad de don Abel Matutes, está a punto de ser puesto a flote según se dice. Se trabaja en él con gran actividad y es casi seguro que se logrará ponerlo a flote.»

—cuando los elementos lo permiten— en el salvamento de dicho vapor.

Permanecimos dos horas esperando pacientemente y al ver que la *cosa iba para largo*, nos dirigimos [sic] a *La Canal* [...]. Pero antes quisimos cerciorarnos de que el buque no saldría de “su lecho de piedra” durante la tarde de ayer, e hicimos varias preguntas que nos convencieron de ello aunque sí quedamos optimistamente impresionados respecto al salvamento; pues vimos oscilar el vapor varias veces en diferentes sentidos, y “barco que flota, barco salvado”. Más pronto o más tarde verémosle fondeado en el puerto...»²⁶

Segons recull Vilàs (1989: 55-56), abans d'abandonar definitivament les feines de salvament de la nau i procedir al seu desballestament per vendre-la com a ferralla, els propietaris consultaren amb el mestre d'aixa Pepe de Costura, el qual, després d'examinar el lloc on restava encallada, «va manar emmotlar dues cadenes de considerable gruix amb les seues respectives àncores i, a l'interior del vaixell, va construir ell mateix, a la cambra on hi havia una via d'aigua oberta, una mena de caixó amb taules calafatejades, apuntalat de tal manera contra la part interior del buc, que li donava bones condicions d'estanquitat. A partir d'aquell dia i durant alguns mesos, es va procedir a cobrar de les cadenes una baula diària», fins que un dia, al cap d'un temps de realitzar diàriament la mateixa operació, el *Nautik*, gràcies al seu propi pes i a l'ajuda d'un colp de mar, «fue sacado de su lecho de roca y arena y separado de los escollos más de 30 metros.»²⁷

En efecte, després d'assidus treballs de salvament durant llarg temps, devers les cinc de la tarda



El moll de sa Canal fou usat com a base d'operacions per les naus que participaren en l'intent de salvament del *Nautik* (fotografia: Enric Ribes).

del dia 1 de setembre el *Nautik* va ser alliberat de les roques que el retenien. De seguida s'informà de la notícia a la ciutat per via telefònica²⁸ i el petit remolcador *Salinas*, comandat pel capità Miquel Planells,²⁹ es disposà a fer-se a la mar tan aviat com tengueren prou pressió les seues calderes —devers les vuit del solpost— per dirigir-se a ses Salines a fi de remolcar el *Nautik* fins al port d'Eivissa.

Una volta amarrat el buc del *Nautik* amb el *Salinas* mitjançant un fort cable, s'iniciaren les maniobres de remolc. En arribar a l'avantport, pujà a bord el pràctic Joan Torri Marí per donar les oportunes disposicions per a l'amarrament del *Nautik*.

Malgrat ser tard, multitud de persones —entre les quals hi havia

els propietaris Abel Matutes i Joan Escandell, amb les seues famílies— s'havien reunit a l'espigó del port, al moll i els seus voltants per esperar l'arribada de les dues embarcacions. L'entusiasme popular esclatà quan el *Salinas* va passar per endret de l'espigó portant a remolc el *Nautik*, devers les onze de la nit. Aleshores es proferiren visques al vaixell i als seus salvadors, que foren correspostes fent sonar les sirenes de les dues naus. Les maniobres d'amarratge finalitzaren prop de la mitjanit.³⁰

L'endemà al migdia se celebrà un àpat a bord del *Nautik* —que lluita empavesada per a l'ocasió, igual que la resta d'embarcacions que es trobaven al port—, amb el qual els propietaris del buc volgueren agrair la feina feta a totes les persones que havien fet possible el seu salvament.³¹

Sens dubte, després d'haver-se servit sense èxit durant molt temps d'un gran desplegament de mitjans humans i materials, especialment de l'ajuda de potents remolcadors,

26. Espartaco. «Excursiones domingueras: La de ayer a las Salinas». *El Resumen*, 5 de juliol de 1915, p. 3: «[...] lamentando que el vapor *Nautik* quedase aun en el *freuet*... Pero no se apuren: hállase el vapor en buenas condiciones para ser salvado. No opinan Vds. lo mismo Srs. Abel, Nito, y Marí que Espartaco?»

27. Tur Tur, M. «El *Nautik* salvado». *El Resumen*, 2 de setembre de 1915, p. 2.

28. Aleshores l'única línia telefònica existent a les Pitiüses era la que unia la casa on hi havia la direcció de ses Salines, a sa Canal, amb les oficines que Salinera Espanyola tenia al port d'Eivissa.

29. Segons recull Tur Tur, M. «El *Nautik* salvado». *El Resumen*, 2 de setembre de 1915, p. 3, la tripulació del *Salinas* estava formada per, Bartomeu Ros (fogoner), Joan Clapers (maquinista), i Antoni Ferrer i Antoni Marí Vic (mariners), a més del seu capità Miquel Planells.

30. *Ibidem*.

31. «El *Nautik* desembarrancado». *Diario de Ibiza*, 2 de setembre de 1915, p. 2.



En la imatge, al fons, la zona de l'encallament, a la dreta de la torre de ses Portes (fotografia: Enric Ribes).

la consecució del desembarrancament quan ja es donava el vaixell gairebé per perdut fou interpretada com tot una gesta que, fins i tot, inspirà uns versos al mestre, periodista i poeta eivissenc Pere Escanelles Sunyer (1852-1936) —el poema titulat *En el salvamento del vapor Nautik*.³²

El vaixell va restar amarrat davant l'edifici de l'Eléctrica Ibicenca, paral·lel a l'inici de la carretera de Sant Joan,³³ fins que uns dies després fou remolcat a la Barra, on va ser encallat per procedir a taponar amb ciment pòrtland la part de la sentina on, a causa de l'embarrancament, se li havien obert vies d'aigua que dificultaven la seua flotació. A més, amb aquesta operació es volia facilitar la feina dels operaris que treballaven a bord, i evitar que s'hagués de treure contínuament aigua de l'interior.³⁴

32. El poema fou escrit per Escanelles arran del salvament del vapor *Nautik* aquell setembre de 1915 i, encara que no el reproduïm en aquest article a causa de la seua extensió, fou recollit per Josep Marí Ribas (1997: 78-79) en l'obra que dedicà al fill il·lustre Josepí.

33. *El Resumen*, 3 de setembre de 1915, p. 3: l'interès generat per la notícia del salvament va fer que l'edició del diari del dia anterior s'esgotàs «no obstante haber sido aumentada».

34. *El Resumen*, 6 de setembre de 1915, p.

A l'indret on havia embarrancat encara restaven diversos calabrots i amarres, a més de les àncores i altres elements del vapor, que foren transportats al port d'Eivissa.³⁵

Els propietaris reberen algunes ofertes de compra pel *Nautik*, que restava avarat a la Barra «en espera de ser trasladado al dique de Barcelona por quien lo adquiera».³⁶ De fet, el 17 de setembre *Diario de Ibiza* informava de l'arribada a la nostra illa del capità del mateix vapor *Nautik* que, segons sembla, havia vingut per gestionar la compra del vaixell.³⁷ Poc després, el mateix diari informava del viatge a Barcelona de l'empresari Abel Matutes, que es reuní amb una empresa estrangera per tractar la venda del buc.³⁸ Per aquest motiu, cap al

3: «Ayer tarde, a eso de las tres, fue remolcado hasta fuera del puerto y luego encallado en la barra, el vapor *Nautik*». Cf. *La Almudaina*, 9 de setembre de 1915, p. 1.

35. *El Resumen*, 13 de setembre de 1915, p. 3: «Cálculase en dos mil duros el valor de calabrotos y amarres que había tendidos en el sitio del embarrancamiento y que han sido traídos al puerto». Cf. *La Almudaina*, 16 de setembre de 1915, p. 2.

36. *El Resumen*, 17 de setembre de 1915, p. 3.

37. *Diario de Ibiza*, 17 de setembre de 1915, p. 3, i *La Almudaina*, 21 de setembre de 1915, p. 2.

38. *El Resumen*, 8 d'octubre de 1915, p. 2: «Marcharon últimamente a Palma, para

dia 11 d'octubre el *Nautik* va ser desencallat de la Barra i amarrat altra volta endret de la carretera de Sant Joan,³⁹ a punt per a la visita que realitzaren l'endemà al vaixell «unos señores extranjeros» procedents de Barcelona, en companyia de l'empresari Abel Matutes,⁴⁰ els quals l'inspeccionaren detengudament. Pel que sembla, es tractaria dels representants en aquella ciutat «de una poderosa Casa inglesa»,⁴¹ que venien amb el director d'una companyia d'assegurances marítimes, probablement amb la finalitat d'assessorar-los en aquelles gestions.⁴²

El dia 16 Abel Matutes tornava a sortir cap a Barcelona en companyia de Joan Escandell. Uns dies després, el dia 19, la premsa local anunciava finalment la venda del *Nautik* a una companyia barcelonina propietat de l'empresari navilier Tomàs Mallol Bosch⁴³ per la suma

luego seguir viaje a Barcelona, nuestros amigos D. Abel Matutes y D. José Viñas Torres». Cf. *Diario de Ibiza*, 6 d'octubre de 1915, p. 3. Matutes retornà a Eivissa el dia 12 d'aquell mes (*El Resumen*, 12 d'octubre de 1915, p. 3).

39. *Diario de Ibiza*, 11 d'octubre de 1915, p. 3.

40. *Ibidem*; *El Resumen*, 11 d'octubre de 1915, p. 3; *Diario de Ibiza*, 12 d'octubre de 1915, p. 2, i *El Resumen*, 12 d'octubre de 1915, p. 3.

41. *Diario de Ibiza*, 15 d'octubre de 1915, p. 3.

42. *El Resumen*, 12 d'octubre de 1915, p. 3: «Dícennos que esta mañana llegaron varios extranjeros con objeto de adquirir el vapor *Nautik*. A estos acompaña el director de una Compañía de Seguros Marítimos». El cert és que, d'entre la llista de passatgers arribats de Barcelona en el vapor *Isleño*, l'esmentat diari cita un tal M. Duncan Buchanan, que bé podria ser un d'aquests interessats en la compra del *Nautik*, o, tal volta, l'expert assegurador. Va marxar d'Eivissa amb el vapor de València, la nit del dia 15 (*Diario de Ibiza*, 16 d'octubre de 1915, p. 3). Per la seua banda, el corresponsal de *La Almudaina*, 12 d'octubre de 1915, p. 1, assegurava: «han venido un extranjero y dos españoles con objeto de practicar gestiones para la adquisición del vapor *Nautik*».

43. Tomàs Mallol Bosch (Tarragona?, ? – Barcelona, 1935) va ser un navilier i consignatari que tenia la seu al passeig de Colom, a Barcelona. Encara que la dispersió de les dades fa difícil un seguiment de la seua vida, sabem que va ser agent de diverses companyies, com ara la East Asiatic Company de

de 200.000 pessetes.⁴⁴ Mallol va arribar a Eivissa aquell mateix dia acompanyat per Joan Escandell, amb l'objectiu de formalitzar la compra amb la societat propietària del vaixell –formada per Matutes, Escandell i Agulló–, havent adquirit el compromís d'abonar una meitat de l'import al comptat i la resta en el termini de tres mesos. Igualment, des d'aquell dia passava a fer-se càrrec de totes les despeses de manteniment del buc.⁴⁵ Tomàs Mallol i Joan Escandell marxaren la mateixa nit cap a Barcelona via Palma.⁴⁶

El dia 23 arribà a l'illa d'Eivissa en el vapor correu de València el capità de la marina mercant Martí Soler per fer-se càrrec del *Nautik*.⁴⁷

Copenhaguen (que mantenia un servei regular amb l'Argentina, Xile, Perú, el Pacífic nord, Austràlia, la Xina i el Japó), la naviera d'Adolfo Pardo de Santander (amb servei per i cap a l'Amèrica del Nord) i la Bull Line (amb servei regular entre els ports del Regne Unit i Barcelona). Fou vocal i director general en el primer Consell d'Administració de la companyia Astilleros de Tarragona, el 1918. També va ser un dels fundadors de l'Associació de Consignataris de Barcelona i vocal en la seua primera junta directiva, constituïda el maig de 1920. A la premsa de l'època podem trobar alguns llistats dels vaixells consignats per Mallol, que donen una certa idea del volum de treball i de la situació de la companyia en el sector. Pel que fa al seu paper com a armador, sabem que va adquirir, entre d'altres, el vapor danès *Nautik* (1915), que rebatejà amb el nom d'*Enriqueta Mallol*; l'*Emilia de Mallol*; o el vaixell anomenat *La Sabinosa*, del qual féu d'armador amb Josep Bonet. A més, trobam a Mallol implicat en negocis financers com a vocal en el primer Consell d'Administració del Banc de Catalunya –antiga casa Fàbregas i Requesens– i al primer Consell d'Administració del Banc Comercial de Tarragona. Finalment, apareix relacionat amb Astilleros Minguell, de Barcelona, possiblement com a accionista. Sembla que cap el 1934 els seus negocis feren fallida, en circumstàncies que ara per ara no podem precisar. Tomàs Mallol estava casat però no va tenir fills i va morir el 1935 (informació facilitada per Enric Garcia Domingo, cap del Centre de Documentació Marítima del Museu Marítim de Barcelona, a partir de les dades extretes de la seua obra *80 anys de construcció naval a Tarragona, 1918-1998 (Astilleros de Tarragona S. A.)*).

44. *Diario de Ibiza*, 19 d'octubre de 1915, p. 3: «Según nos dicen ha sido vendido el vapor *Nautik* a una compañía de Barcelona por la cantidad de 40.000 duros».

45. *El Resumen*, 19 d'octubre de 1915, p. 2.

46. *Ibidem*, p. 1 i 2.

Aleshores els bussos feien feina taponant els forats del buc: «El *Nautik* tiene recompuesto ya el timón y los buzos catalanes trabajan en la recomposición provisional de las averías que tiene en la parte inferior del casco, junto a la quilla, en la parte de popa y en sentina, por donde entra aun el agua del mar.»⁴⁸ Allí es construïa un bloc «que recubre unos 4 metros cuadrados en el fondo de la bodega, en la parte de popa, o sea desde la palletía de tablonas (con las rendijas entre unos y otros calafateadas) hasta la sentina del buque. Para evitar que quedasen filtraciones, a consecuencia de la presión del agua en el trozo citado, dificultando los trabajos de construcción de dicho bloque, bajo el cual han colocado tubos encajados en los orificios de los desgarros de la parte inferior externa del buque, permitiendo asegurar bien el bloque en la parte de popa y fondo de la bodega citados anteriormente».⁴⁹

El dia primer de novembre ja podien considerar-se gairebé enllestides les feines a bord del *Nautik*, una volta taponades les vies d'aigua i realitzades la resta de feines descrites, i la tripulació i els obrers que treballaven des de feia dos mesos en el buc es dedicaven, sota la direcció del capità Martí Soler, a embarcar carbó, llast i diversos efectes, a l'espera que pogués ser remolcat fins al port de Barcelona.⁵⁰

A fi de realitzar aquesta tasca, havia sortit el migdia del dia 31 d'octubre del port italià de Gènova rumb a Eivissa el vapor *Emilia*.⁵¹

47. *El Resumen*, 23 d'octubre de 1915, 2, i 25 d'octubre de 1915, p. 3.

48. *El Resumen*, 23 d'octubre de 1915, p. 3, i *La Almudaina*, 26 d'octubre de 1915, p. 2.

49. «El *Nautik* y el *Emilia*». *El Resumen*, 1 de novembre de 1915, p. 2-3. Cf. *El Resumen*, 26 d'octubre de 1915, p. 3.

50. «El *Nautik* y el *Emilia*». *El Resumen*, 1 de novembre de 1915, p. 3.

51. Construït el 1890 a les drassanes E. Whithy & Co. de Middleton (Hartlepool, Anglaterra), feia 83'8 m d'eslora per 11'1 m de mànega, tenia un tonatge brut de 2.009 T i portava una màquina de tres cilindres de triple expansió que li donava una força de 180 CV. Va navegar sota pavelló anglès amb el nom de *Sandfield* fins al 1913. Aquest any fou adquirit per l'empresari navilier barce-

propietat igualment de Tomàs Mallol. Es tractava d'un vaixell que desplaçava un tonatge brut de 2.009 T i net de 1.292 T, que tripulaven 30 persones i que comandava el capità M. Valdés. Va arribar a Eivissa devers les set i mitja del matí del dia 3 de novembre i quedà fondejat a l'avantport.⁵² Encara que estava previst que es fes a la mar en direcció a Barcelona el dia següent amb el *Nautik* a remolc, a causa del mal temps que regnava aquells dies, va haver d'esperar al dia 5.⁵³

Aquell dia a primera hora del matí el *Formentera* va remolcar el *Nautik* fins a l'avantport. Allí esperava fondejat l'*Emilia*, al qual va ser amarrat. Cap al migdia salpaven amb destinació al port de Barcelona,⁵⁴ on arribaren devers les quatre de la tarda del dia següent.⁵⁵

En el *Nautik*, a més del capità Martí Soler, embarcaren com a tripulants molts dels qui havien fet feina en l'esmentat vapor durant aquells mesos.⁵⁶ Així, formaven part

Ioní Tomàs Mallol Bosch, qui el va rebatjar com *Emilia* i, posteriorment, *Emilia de Mallol*, el 1917. El dia 26 de maig d'aquell any feia la ruta entre els ports d'Avilés (Astúries) i Barcelona amb una càrrega de 3.000 tones de carbó quan embarrancà en el baix O Garrido, al NE del cap Tourián, a la costa de La Corunya (Galícia). El capità M. Valdés i la tripulació, formada per 26 persones, varen abandonar la nau en constatar que no la podien desembarrancar. El buc fou venut, a causa de la impossibilitat tècnica d'extreure'l de la llosa on havia quedat embarrancat (vegeu: *Miramar Ship Index* [en xarxa] dins: <http://miramarshipindex.org.nz/ship/show?naimed=241&shipid=103089> [consulta: 15 maig 2013]; SS Emilia Mallol (+1917). *Sitio Pecios* [en xarxa] dins: <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?151316> [consulta: 11 juliol 2013]).

52. «El *Emilia* y el *Nautik*». *El Resumen*, 3 de novembre de 1915, p. 2; *Diario de Ibiza*, 3 de novembre de 1915, p. 3; *La Almudaina*, 8 de novembre de 1915, p. 1.

53. *El Resumen*, 3 de novembre de 1915, p. 2.

54. *Ibidem*, 5 de novembre de 1915, p. 3. Cf. *Diario de Ibiza*, 5 de novembre de 1915, p. 3.

55. *El Resumen*, 8 de novembre de 1915, p. 3 i *La Almudaina*, 9 de novembre de 1915, p. 3.

56. Segons havia anunciat la premsa (*El Resumen*, 23 d'octubre de 1915, p. 3, i 29 d'octubre de 1915, p. 3), el propietari s'havia compromès a contractar com a tripulació del *Nautik* les persones que havien participat



En la imatge, el lloc on es va produir l'embarrancament, as Freus, concretament al freu Petit (fotografia: Enric Ribes).

de la tripulació, entre d'altres, Aurelio Mensua, primer maquinista; Patrocini Escandell Ferrer, motorista; Amadeu Cornellà, fogoner; i els mariners Domingo Hero, Antoni Ribas, Joan Ribas i Joan Torres.⁵⁷

Al port de Barcelona, es procedí a la total reparació del *Nautik* i a la neteja del seu fons. Després fou rebatejat amb el nom d'*Enriqueta Mallol*, «honrando con ello a una preciosa joven de 16 años hermana del Sr. Mallol», i fou destinat al transport de fruita cap a Anglaterra i de carbó anglès per al consum dels bucs de la companyia.⁵⁸ D'aleshores ençà, aquest vaixell va canviar de propietaris i de nom en diverses ocasions –*Santiago Mumbrú* (1917), *Iturri-Ederra* (1918), *Castellón* (1927), *Mari Eli* (1931), *Castellón* (1938), *Castillo de Cuéllar* (1939), *Mari Eli* (1941) i *Punta Almina* (1941)– al llarg de gairebé mig segle més de navegació fins al seu desballestament, l'any 1960, a Bilbao.⁵⁹

durant aquells mesos en les tasques de des-embarrancament i reparació de la nau. A més, segons recollia el corresponçal de *La Almudaina*, 2 de novembre de 1915, p. 1, «Se asegura que tan pronto esté en condiciones para navegar el vapor *Nautik*, embarcará en el mismo en calidad de Oficial nuestro paisano el Piloto de la Marina mercante don Antonio Prats Marí».

57. *El Resumen*, 3 de novembre de 1915, p. 2.

58. «El *Nautik* y el *Emilia*». *El Resumen*, 1 de novembre de 1915, p. 3.

59. Vegeu nota núm. 19.

Bibliografia

BUENAVENTURA, Alfonso (1998). *Naufragios y siniestros en la costa de Menorca*. Maó: Editorial Menorca, 361 p.

BUSTO Y MANDALUNIZ, LUIS MARÍA DEL (2011). *Un siglo con la marina mercante, 1895-1995* (t. III). Bilbao: Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante, 680 p.

Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera (1995-). 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.

LLOBET, Lluís (2007). *Unas páginas del pasado de Dalt Vila*. València: Lluís Llobet, 164 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.

TUR, Vicent (1992). *Arrels de refranys i dites*. Eivissa: Mediterrània-Eivissa, 64 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/Wrecksite.aspx>

Agraïments

David Albert Vázquez, historiador; Biblioteca Pública Insular d'Eivissa; 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; Fanny Tur Riera, directora de l'Arxiu Històric d'Eivissa.

DAVID RIBAS RIBAS
 UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS ■