



ITSASOKOAK

MARÍTIMAS



ITSASMUSEUM

Zbk.

01

URT 2021

*Ez eman hautatzeko, ni hemen geratuko naiz
Olatu berde eta urdinen artean*

Kirmen Uribe



SARRERA

Marítimas/Itsasokoak Itsasmuseum Bilbaoren buletina aurkezten dugu, Bizkaiko itsas kulturaren eta ondarearen eta gure museo-jardueraren funtsezko gaietan, modu erraz eta dibulgatiboan, sakontzeko plataforma.

Marítimas/Itsasokoak aldizkariaren zenbaki guztiek hainbat atal finko izango dituzte, eta, horietan, Itsasmuseum Bilbaorekin eta, oro har, itsasoarekin lotura zuzena duten gaiak landuko dira behin eta berriz. Gai horretan adituak diren pertsonak idatzitako artikuluek: 1) bilduma osatzen duten piezei buruzko informazioa eskainiko dute, eta, kasu bakoitzean, pieza bat nabarmenduko dute, dela ondare-balioagatik, dela zaharberritua edo dohaintzan emana izateagatik, 2) museoko aldi baterako erakusketak jasoko dituzte eta 3) *Nuevo Anchústegui* ontzian, Bizkaian dagoen tamaina handiko arrantza-ontzi zaharrenean, hain zuzen ere, ibaiertzeko arotzeria berreskuratzeko Erain proiektuaren bidez egiten ari garen zaharberritze-prozesu zientifikoaren aurrerapen teknikoak azalduko dituzte. Eta, 4), amaitzeko, argitalpen horietako bakoitzean, ezagutu nahi ditugun edo azterketa edo hausnarketa merezi duten itsas istorioak, artikulua edo itsasoari estuki lotutako pertsonen egindako elkarrizketak aukeratuko ditugu.

Marítimas/Itsasokoak aldizkariaren lehen ale honekin, Itsasmuseum Bilbaok ilusioz, umiltasunez eta zorrotasunez ekingo dio ibilaldiari, hazten jarraitzeko eta Bilboko itsas museoak egiten duen lana eta misioa transmititzeko.

Abant!

Jon Ruigómez Matxin
Itsasmuseum Bilbao

PIEZA. Itsasmuseumeko itsas bildumari balioa emateko atala, pieza nabarmenduaren, pieza zaharberrituaren edo dohaintzan jasotako ondasunaren bidez

***Artagan Mendi* itsasontziaren maketa**

Izaskun Etxaniz Epelde

Artagan Mendi itsasontziaren maketa Itsasmuseumeko erakusketa iraunkorraren parte da, Bizkaiko Foru Aldundiaren lagapen bati esker. Erakunde hori Aznar

ontzi-enpresaren (Sota y Aznar ontzi-enpresaren oinordekoa) bildumaz arduratu zen. Museoak Bizkaiko ontziolari eta altzairu-ontzigintzari eskaintzen dien gunean dago ikusgai. 1:50 eskalan eraikitako maketa oso bat da, eta zurezko moldurak dituen beira-arasa baten barruan dago.

Artagan Mendi eraiki eta gutxira edo aldi berean egina, ontziaren erreplika leiala da, eta horrek balio tekniko eta dokumental handia ematen dio. Horrelako maketak, askotan, ontziolak eurek egiten zituzten enkarguak izaten ziren, armadoreari edo jabe ziren ontzi-enpresei opari gisa eskaintzeko, eta, sarritan, ontzi-enpresen goi-kargudunen bulegoe-



tan edo bilera-geletan jartzen ziren.

Artagan Mendiren eraikuntza mugarrria izan zen euskal ontzi-gintzaren historian. Bilbon eraiki zuten, Euskalduna Ontziolan, 1917an, eta garaiko aurrerapen teknologiko guztiak zituen; gainera, ordura arte Euskal Herrian eraikitako ontzirik handiena bihurtu zen. Ontziolaren 39. eraikuntza eta harmailan eraiki zen lehen ontzia izan zen, eta, horrela, ontziolaren 1. harmaila estreinatu zen (gaur egun Euskalduna Biltzar eta Musika Jauregia dagoen toki berean kokatua). Euskalduna ontziolako dike lehorreko eraikuntzen amaiera ekarri zuen, eta handik aurrera konponketa lanak egiteko erabiliko ziren. Bere berezitasunen artean, txopan zegoen maskaroia nabarmentzen zen: Begoñako Ama Birjinaren irudi bat bi aingerurekin, merkataritza-ontzietan ezohikoa.

Uretaratzea, 1917ko ekainaren 9an, 30.000 pertsona baino gehiago bildu zituen ekitaldi herrikoi bat izan zen. Garai hartako kronikak diotenez, langile talde batek ontziolako presidentea, Ramón de la Sota y Llano, bizkarrean era-



man zuen. Hark, uretaratzearen goizean bertan, 5 pezetako oparia iragarri zuen langile bakoitzeko, eta soldaten % 15eko igoera.

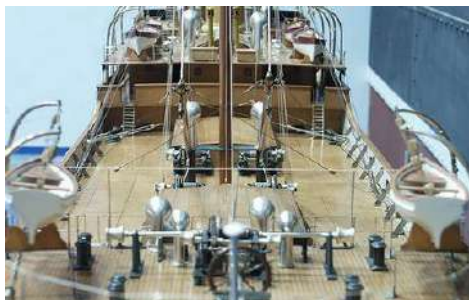
Sota y Aznar ontzi-enpresako hirugarren eta azken eskola-ontzia izan zen, Ama Begoñakoa eta Eretza Mendiren ondoren, non ontzi-enpresako ofizial izango zirenek euren prestakuntza jasoko zuten. Baina merkataritza-ontzia ere bazen, karga lehorrerako ohiko ontzia, lau sotorekin, eta mota guztietako salgaiak garraiatzeko pleitatzan zen. Helize bidezko lurrunontzia zen, altzairuzkoa, eta 2.000 H.P.-ko espantsio hirukoitzeko makina eta 121,9 metroko luzera, 16,31 m-ko erruna, 8,56 m-ko altuera, 5.717,63 tonako erregistro gordina eta 12.000 tonako desplazamendua zituen. Bere eraikuntza 1917ko urriaren

12an amaitu zen, eta, bi egun beranduago, Bilbotik Mozambikerako inaugurazio bidaian abiatu zen, ontzian lehen ikasle-promozioa eramanez.

1936an Gerra Zibila hasi zenean, errepublikanoen babesean eta bandera britainiarrarekin nabigatu zuen denbora batez, Mid-Atlantic Shipping Company konpainia ingelesak administratua. 1939ko maiatzean, Avonmouthen, Bristoleko kanalean, konfinatuta zegoen bitartean, bando nazionalari entregatu eta Bilbora itzuli zuten. Orduetik aurrera, Aznar ontzi-en-

presaren jabetza izatera pasatu zen, eta *Nuria Mendia* izena jarri zioten. Izen horren pean tramp itsasontzi gisa nabigatu zuen kabotaje eta altuera handiko trafikoetan, batez ere ontziratutako gabe-ko kargak garraiatuz, 1964ra arte, Santurtzin desegin zuten arte. ■

[Bildumara joan](#)



ERAIN. Erain proiektuaren eta, zehazki, Antxustegi ontziaren zaharberitzearen bilakaeraren berri emateko atala

***Nuevo Anchústegui* ontziaren egoera**

Erain

Zaharberitze zientifikoaren oinarrietako bat dokumentazioa da. Lan hori Eguneroko Liburu batean eta Urteko Memoretan egiten ari da, eta horien 2018ko eta 2019ko edizioak www.itsas-museum.eus webgunean daude eskegita.

2020. urtea barrualdearekin hasi zen, zubian, baita zuakerretan eta brageretan ere. Brankako kubiertari dagokionez, lehenik eta behin, egurra prestatu zen horretarako, eta oholak moztu eta loditu ziren, eskuairak kasualitatez eta zorionez agertutako zatia bezala errespetatuz.

Jada jarri dira habeak, dagozkien eskuarekin, brankako eremu osoari dagozkionak, zubira iritsi arte. Goiko bragerak zurezko zuntzeko galera nabarmenak zituen tokietan, forma almenadunak dituzten txertaketak egin dira, habeen buruak hartzeko moduan, ahokadura eta itsasontziaren egitura erabat indartuz. Buru horiek eskuz landu dira daramaten miru buztana egin ahal izateko.

Itsasontzian dagoen jatorrizkoaren erreplika zehatza diren bitrenkada berri jarri dira, erriberako arotzeriaren metodologia tradizionala aplikatuta.

Ababorreko bandan, gorde ezin zirenak ordezteko beharrezkoak izan diren ohol guztiak jarri dira. Ez da kendu kontserba daitekeen oholik, nahiz eta lan handia egin behar horretarako, izan txertaketa zein finkapen puntualak egin-



da nahiz horretarako material eta teknika egokiak erabilia.

Berriak jarri diren ohol guztiek xilfagoen kontra babesteko prozesu bat dute aurretik, barruko aldeak margotzen dira eta, behin finkatuta, masilla jartzen da haien artean. Pintatu aurretik, ohol guztiak arretaz lixatzen dira.

Aurten brankako tanbutxuko eta sotoko ertza ere egin da.

Ababorreko hegalean kontrakaelaren barrualdetik indartzeko pieza bat egitea pentsatu da, aurreko etapa batean ontzia eslingekin igotzen saiatzearen ondorioz hondatutako lekuetako bat delako.

Anchústegui ontzia zaharbertzean, une oro, hainbat lan errepikatzen dira bata bestearen atzetik, hala nola hainbat elementuren narriadura duen zura kentzea; horrek berekin dakar herdoildutako iltze guztiak ateratzea, ez baitute ezer indartzen; aitzitik, egurrari kalte konponezina egiten diote. Geratzen diren zuloetan egurrezko zipotzak sartzen dira horiek sendotzeko, eta fungizidak aplikatu, eta es-



malte sintetikoarekin pintatzen dira babesteko.

Lan horiek guztiak pandemia zela-eta konfinamendu-aldia iritsi zen arte egin ziren. Derrigorrezko etenaldiaren ondoren, lanei berrekin zitzaien, baina boluntarioen laguntzarik gabe. Horrek eragina du zaharbertzearen bilakaeran.

“Normaltasunera” itzulita, ontzia zaharbertzeko lanei ekin genien berriro. Oxidoak saneatzen eta zurbia eta haztegiak margotzen hasi ginen. Brankako enbonatua kendu eta saneatu genuen, brankako ha-beak jarri ahal izateko eta kubiarta jartzen hasteko.

Ababorreko bandan, forratu, eta hegal hori ia osorik ixtea lortu da. Lan horretan, forruaren oholak jartzeaz gain, zuakerrak zaharberritu eta pieza berri batzuk jarri behar dira.

Txopa beste kontu bat izan da: oso lan konplexua izan da teknikoki, lau zentimetroko lodierako oholak okertu behar izan baitira, betiere haien antolamendua, banaketa eta jatorrizko forma errespetatuz.

Hozkailua egiteko, Elondoko oholtzarekin forratu dira itsasontziko xede horretarako gunearen aldeak, trenkadak eta sabaia, bere garaian egiten zen bezala.

Istriborreko hegalean trankanilak eta kontrakaela saneatu dira. Gainera, Elondoko oholtzarekin brankako kamaroteko trenkada forratu da.

Istriborreko alboak saneatu da, eta zinta-ohol berriak jartzearekin zaio. Horretarako, desinfektatzeko eta babesteko ohiko prozedura erabili da, eta zuaker berriak jarri dira.

Azkenik, azpimarratu behar da zaharberritze zientifikoaren prozesu osoa Bizkaiko Foru Aldundiaren ekarpenei esker gauzatzen ari dela, bai eta Itsasmuseumeko gainerako patronoei eta enpresa eta elkarte hauen lankidetzari esker ere: Baskegur (Euskadiko

zuraren euskal basogintza-sektorearen ordezkari den elkarte profesionala), Gondra Barandiarán Fundazioa, Juno pinturak, Otxarki Fundazioa eta Itsaslagun Elkartea. Gainera, bigarren urtez, Eusko Jaurlaritzaren Itsas Ondareari balioa emateko diru-laguntza eskuratu dugu. Eta nola ez, esker-tu nahi dugu Nuevo Anchústegui itsasontzia zaharberritzeko sortutako diziplina anitzeko taldearen parte-hartzea.



[Eraini buruz gehiago](#)

ALDI BATERAKOA.
Uneko aldi baterako
erakusketarekin zerikusia
duen alderdiren batean
sakontzeko atala

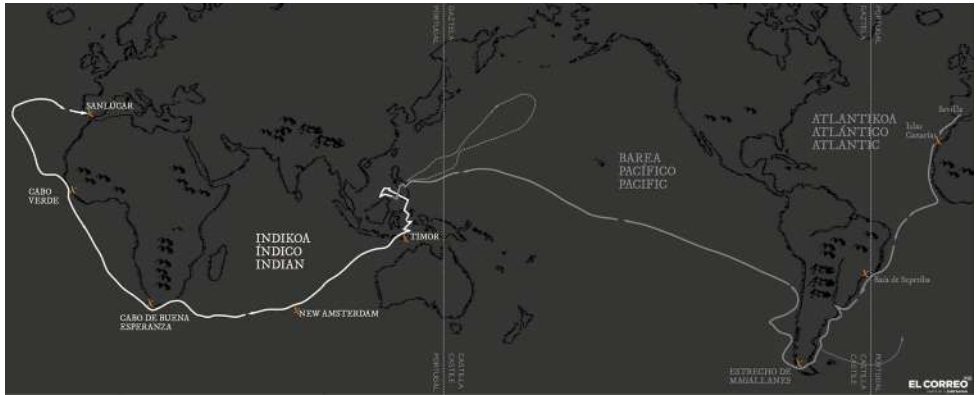
Ez ziren 18

Julián Díaz Alonso

Duela bi urte Itsasmuseum Bilbaon “*J. S. Elcano. Azarnaren bila*” erakusketa ekoizten hasi ginean, Getariako itsasgizon ospetsuaren eskutik arrakastaz amaitu zen abentura handi haren izaera kolektiboa zen transmititu nahi genuen irizpideetako bat. *Victoria* nao bakartia ez zatekeen inoiz Sevillara iritsiko, bidaiaren zati handi bat beste lau itsasontzien laguntzarekin (kontserban nabigatzea, esaten zen orduan) egin izan ez balu. Are gehiago, inoiz ez zukeen espedizio hura pentsatu ere egingo, baldin eta lehenago beste nabigatzaile askok bidea egin ez balute Rio de la Plata urrunera iritsi arte.

Eta, nahiz eta zirkumnabigazioa Gaztelako koroaren eta bere nabigatzaileen lorpen ukaezina izan, portugaldar itsasgizon zailduak Indietako Ibilian izandako esperientzia probidentziala izan zen espedizioaren arrakastarako. Hau da, bi koroen, Gaztela eta Portugalen, aurretiko nabigazioetan parte hartu zuten milaka eta milaka marinelek euren alea jarri zuten *Victoria* itsasontziak bere helburua lortzeko. Eta bidegabea da horiek ez gogoratzea.

Hala ere, marinel talde baten ahanztura bereziki mingarria da. Cabo Verde uhartean preso geratu ziren *Victoria* itsasontziko 12 tripulatzaileak dira. Nahikoa da zirkumnabigazioko edozein mapa kontsultatzea, Cabo Verden munduari bira eman ziotela ziurtatzeko, beti Mendebalderantz bidaiatuz. Han konturatu ziren egun batean akats bat gertatu zela, lurrerako bira egin zutelako, baina oraindik ez zekiten zein ziren desfase horren arrazoi zehatzak. Gutxi balitz bezala, Juan Sebastianek, pena handiz, lagundu ezin izan zituen hamabi marinel horiek dira, batelarekin zenbait bidai egin ondoren, *Victoria* itsasontzian



geratu zirenei elikagai freskoak izateko aukera eman zieten elikagaiak ekarri zituztenak. Haiek gabe, ezinezkoa zatekeen denak akabatzeko eskorbutoaren mehatxutik ihes egitea.

Garai hartan ez zen alderik egin hemezortzi eta hamabien artean. Izan ere, Martín Mendezek, eskribau eta kontulariak, harrapatuta geratu ziren hamabietako bat izan zenak, enperadorearengandik J.S. Elkanoren antzeko titulu bat jaso zuen, bera ere lehen zirkumnabigatzaile izendatzen duena.

Gainera, kontratazio-etxeak presatu zituen nominen paketea aztertuz gero, ikusiko dugu bi taldeak nahastuta daudela eta tratamendu bera jasotzen duten hogeita hamar gizoneko sorta osatzen dute-

la. Horiei guztiei "1522ko irailaren 8ra arte" kontatzen zaie soldata, nominekin hitzez hitz esaten duten bezala.

Ondoriozta daiteke, beraz, Cabo Verdeko hamabien ahanztura geroago gertatu zela (esan dezagun, bide batez, egiazki hamahiru gizon geratu zirela preso, baina hamahirugarrena Iltzearen uharreetako bertakoa zen, eta, horrenbestez, zirkumnabigazioaren ondorioetarako ez dugu kontuan hartzen, begi-bistako arrazoiengatik, itzulerako bidaiak bakarrik egin zuelako).

Egun batean, kasualitate batzuenatik, Guinness World Records enpresak munduari bira emateko errekorren bat erregistratuta ote zuten ikustera joan nintzen, eta



harritu egin nintzen, lehen zirkumnabigaziorako atal bat zeukalako.

Atal horretan, *Victoria* itsasontziaren errekorra agertzen zen, munduari bira eman zion lehen itsasontzi gisa, baina ez ziren agertzen bidaia amaitu zuten itsasgizonak. Errekorra itxita bezala ageri zen garai hartan. Hau da, ez zen proposamen berririk onartzen.

Elkano Fundazioan gaia eztabaiatu genuen eta Guinness enpresak Victoria itsasontziko bidaia osatu zuten nabigatzaileen errekorra onar zezan saiatzea erabaki genuen, eta, bide batez, beste hamabien zeregina aldarrikatzea erabaki genuen. Horretarako, ezinbestekotzat jotzen dugun dokumentazioa prestatu genuen. Garrantzitsuenak, haietako bakoitzaren nomi-

nak eta lehen zirkumnabigaziorako mapa bat ziren. Urte batzuk lehenago, asepsia bermatzeko gure proiektuarekin inolako loturarik ez zuen ospe handiko historialari batek, Juan Gilek, argitaratu zuen aipatutako mapa.

Prozesua ezin hobeto gidatu zuten Fundazioko profesionalek, eta lortu nahi zen helburua arrakastaz erdietsi zen. Hemendik aurrera, ez dira hemezortzi izango munduari bira eman ziotenak, hogeita hamar baizik.



ITSAS ISTORIOAK. Itsas gaietako artikuluak edo itsasoarekin zerikusia duten pertsonen elkarrizketak dituen atala

***Ibaizabal*, Bilboko banderapean jarritako lehen baporea**

Juan María Martín Recalde

Bilboko banderapean jarritako lehen baporea (1852ko maiatza) Pedro Antonio de Errazquin jaunak erosi zion Baionan (Frantzia), *Javien N° 2* izenarekin, Enrique Pauc jaunari, "Pauc Hermanos" jaunen bazkide gisa. Azken horiek, Bordelen erosi zioten Ezpeletako F. X. jaunari eta baporearen kapitaina zen Picón jaunari, non Garona ibaian bidaiatzeko zerbitzua ematen baitzuen *Clemence Isaure* izenarekin.

Izen horrekin, *Clemence Isaure* izenarekin, bataiatu zuen, hots handiz, Tolosako gotzainak, Garona ibaian, 1843ko maiatzean.

Erosketan, jasota geratu zen Pauc jaunaren kontura izango zela baporea Baionatik Bilbora eramatea, Urteko ontziolan kroskoa, gal-dara eta makina zehatz-mehatz aztertu ondoren, eta konponketaren bat egin behar izanez gero, saltzailearen kontura izango zirela gastuak. Baporea berriro margotu zen, eta oihalak eta tapizak aldatu zitzaizkion.

Bilboko banderapean jarri zen Bilbotik Portugaletera bidaiatzeko zerbitzua egiteko, eta Errazquin jaunak *Ibaizabal* izena jarri zion. Ontzian zeramatzan bidaiariez gain, beti ikusten zen Itsasadarrean gora eta behera txalupa batzuk zeramatzala atoian.

Erosketa Errazquin jaunaren ize-nean egin zen arren, benetako jabeak 25etik gora ziren, konpainia eta partikularren artean, Bilboko merkataritzakoak guztiak, hala nola Epalza e Hijos, Ybarra Mier y Cº, Luciano Urigüen, Joaquín Mazas, etab.

Enrique Pauc jaunak konpromisoa hartu zuen maiatzaren hasieran eramango zuela baporea Bilbora, eta bera izango zela ontziaren



Roberto Hernández-en akuarela

gobernalaren arduraduna. Bilbotik Portugaleterako bidaiak egingo zituen 15 edo 20 egunez, hura ordezkatzeko kapitain bat eta makinista bat trebatu arte.

Ontzia lurrun-txalupilo edo -karroza bat zen, bi ganberarekin, bata brankan eta bestea popan eta makina erdian, eta 20 kintaleko 24 eta erdi tona neurtzen zituen (kintala, Gaztelako 100 liberaren, hau da, 46 kiloren baliokidea zen, eta, beraz, tonak 920 kilo zituen). Bere prezioa 64.100 erreal kuartokoa izan zen.

Oso sakonera txikia zuen, eta horrek oso egokia egiten zuen ibai-nabigaziorako, batez ere Bilbon, Txurroen arazoetatik (Botika Zaharrean zeuden errekarrietako hondo garaiei Txurroak esaten zieten), baina sakonera urri hori

zela-eta ez zen oso segurua itsaso zabalean nabigatzeko.

Baionatik etorri zenean, matxura bat izan zuen Lekeitio parean, eta, horren ondorioz, ia hondoratu egin zen. Hala, porturatu egin behar izan zuen, txalupa-arrantzaleen laguntzarekin.

Arazoak izan ziren Bilboko bantzerapean jartzean, aduana kontuengatik, baina azkenean Bilbo eta Portugalete artean hasi zen zerbitzua ematen, larunbat eta igandeetan eta jai seinalatuetan. Bidaiak 4 erreal balio zuen txopako ganbaran eta 3 erreal brankakoan, eta ordubete pasatxo irauten zuen. Zirgan eta arraunean bidai bera egiten zuten karrozek, berriz, 3 ordu ematen zituzten.

Bidaia horien benetako iraupena zalantzazkoa zen, galdara eta makinaren etengabeko matxurengatik, nahikoa lan eginda baitzeuden. Horrek, konponketarako, jarduerarik gabeko garaiak ekarri zituen, eta jendeak, irudimenez eta maitasunez, *Manusar* (Manu zaharra) ezizena jarri zion. Ibaizabal baporeari jarri zioten ezizen horrek ekarri du artikulugile batzuek bi

bapore ezberdin zirela uste izatea. Ez Bizkaiko Itsas Eskribautzan, ez Bilboko Itsas Kapitaintzan, ez dago Manusar izeneko bapore baten erregistrorik. Argi eta garbi agertzen da 1853ko apirilaren 30eko (larunbata) El Avisador Bilbaíno egunkariaren artikuluan.

Gure Ibaizabal Bilbora iritsi zenean, Santanderren banderapean jarri zuten Duque de la Conquista baporea, han Maliaño deitzen zutena. Santanderretik Donostiara asetero egiten zuen bidaiaria, Santoñan, Castro Urdialesen eta Bilbon eskalak eginez, eta, barra arrisku-tsua igaro ondoren, bere armadoreak pentsatu zuen ideia ona izango zela Portugaleten eskala txiki bat egitea, bidaiariak jaso eta Bilbora eramateko, eta, itzultzean, gauza bera egin, eta Portugaleten uztea. Bizimodua ateratzeko modu bat zenez, gure Ibaizabali konpetentzia eginez, jendeak Bisimodu deitu zion.

1857ko ekainean, baporearen makinistak, Eduardo Lubray frantziarrak, Joaquín de Mazarredo jaunari 1,500 erreal kuartoko erreklamatu zizkion Ibaizabalen konpontzeagatik. Horrek esan nahi du Bilbon

ez zegoela zeregin horretarako prestatutako langilerik.

1857ko maiatzean enkantera ataratu zen, eta Fructuoso José de Belloqui jaunak, Bilboko bizilagunak, erosi zuen. Hark baimena eskatu zuen txartelak saltzeko etxola bat jartzeko eta farola bat ipintzeko, baporearen ontziralekuan, lorategi handitik gertu.

1858ko uztailaren 17an Portugaleteko barra pasa zuten, Bilboko banderapean jartzeko, Nervion eta Vizcaino Montañas baporeak, lehena Manusarren zerbitzu bera emateko eta bigarrena Santanderrera bidaiak egiteko. 1858ko abuztuaren 24ko gauean, Olabeagan, bi baporeek, Manusarrek eta Nervionek, talka egin zuten, dirudienegatik, Manusar argirik gabe joateagatik. Azken hau hain egoera txarrean geratu zen, non kendu egin zuten.

Honek bere krosko berdea ibai-ko tokiren batean zokoratuta eta ahaztuta geratzea eragin zuen. ■

[Artikulu osoa irakurri](#)

J. S. ELKANO. AZTARNAREN BILA



Apirilaren 11ra arte

ZURA ETA URA



Irailaren 26ra arte

**Eman alta Itsasmuseum Komunitatean
eta harpidetu gure newsletterrean!**

www.itsasmuseum.eus

ORDUTEGIA

Astartetik igandera
11:00 - 19:00

NEGUKO JARDUERAK

Familientzako bisita gidatuak
(12 urtetik gorako adingabeak)
Larunbat eta igandeetan, 17:00etatik 18:00etara

JARRAITU GAITZAZU!



Haurrentzako tailerrak (4-11 urte)
Larunbat eta igandeetan, 12:00etatik 13:30era

"Nabigazioaren historia"
Playmobil erakusketa
2021eko apirilaren 11ra arte

ITSASMUSEUM BILBAO