

ITSASMUSEUM

German
Elorza Arrieta
El Estrella Cantabria, 1910 -
Bilbao, 1943



El Estrella Cantabria fue el primer barco de vapor de la línea de Elorza Arrieta, que comenzó a operar en 1910. Este barco fue el primero de una serie de buques que formaron la base de la flota de Elorza Arrieta, que se convirtió en una de las principales compañías navieras de España.

El Estrella Cantabria fue el primer barco de vapor de la línea de Elorza Arrieta, que comenzó a operar en 1910. Este barco fue el primero de una serie de buques que formaron la base de la flota de Elorza Arrieta, que se convirtió en una de las principales compañías navieras de España.

Bilbao
B



Bilbao, 1946
El Estrella del Mar, 1946 en Casaldun.
"María Dolores" navegando en Casaldun.
Luchó en la "María Dolores" en Casaldun.
El Estrella del Mar, 1946 en Casaldun.

ITSASOKOAK

MARÍTIMAS



ITSASMUSEUM

Zbk.
05
URT 2022

V

Arnasa

*Itsasontzi baten maketa nire idazmahaiian.
Botilan preso sentitzen naizenean,
edo nasa lehorrean, edo horizonterik gabe marea hiletan,
pieza hori hartzen dut une batez
eta ur tanta bat botatzen diot.
Eta ontziak arnasa hartzen du, memoriaz jabetuta.*

Miren Agur Meabe

Ontziola poemaren V atala.
Gure dikearen 150 urteurrena
ospatzeko propio idatzita.



SARRERA

Pandemia agortzen ari delako zantzuek ematen duten baikortasunarekin ekin diogu 2022ari, eta horrek arintzen du COVIDaren hurrenez hurreneko olatuek metatutako nekea. Argi dago eguneroko jarduerak baldintzatzen jarraitu dezakeela haren eraginak, baina proposamen erakargarriz eta berritasunez betetako urte bati ekin diogu indarrez.

Lehenik eta behin, funtsezko hobekuntzak proposatzen ditugu erakusketa iraunkorrean, Bilboko Kontsulatuaren Aretoa bukatuta; ozeanoetako iraunkortasunari buruzko eremu berria ere badugu, eta itsas salbamenduari eta itsasoko sinesmenei buruzko gunearen hobekuntza hasi da. Aldi baterako erakusketei dagokienez, kalitatezko erakusketak planteatzen ditugu, bestelako diskurtsoak egiteko aukera ere emango digutenak. Bestalde Erainek, escape roomak, hezkuntza-programak, belaontzi handienak, hitzaldi-zikloek, argitalpenek, kultura-ekitaldiek eta abarrek, aurrerantz jarraituko dute, gurutzaldi-abiaduran, eta gogotsu ekingo zaio ahozko memoriaren proiektuari.

Aldizkari honi dagokionez, aldi baterako erakusketen berrikuspenaz gain, beste hiru gai ere lantzen dira: batetik, itsasontzien Lloyd's Erregistroaren bidezko espioitza; bestetik, Zubiriako dike zaharraren eraikuntza, gure museotik oso gertu dagoen leku batean, 1791n, museoa dike horretako zurezko ontzigintzaren tradizioaren oinordekoa baita; eta, azkenik, emakume zirgariak, labur iraun zuen lanbidea izan arren, erabateko basakeriagatik historiara igaro dena. Eduki horiek guztiak interesgarriak dira berez, baina sinatzen dituztenek kalitatea hobetzen dute: Rezero, Recalde eta de la Puerta. Hemendik, euren eskuzabaltasuna eskertzen diegu.

Eta, azkenik, gogoratu behar da 2022ko irailaren 6an 500 urte beteko direla Juan Sebastian Elkanok Juan de Arratia bilbotarraren, Juan de Zubileta barakaldarraren eta Juan de Acurio bermeotarraren ondoan amaitu zuen lehen zirkumnabigaziotik. 1522 hartan ere izurria izan zen munduan. Espero dugu, orduan bezala, egungo pandemia laster gaitzuko dugula eta Itsasmuseumen proposamenak aurrez aurre gozatzeko aukera izango dugula.

Jon Ruigómez Matxin
Itsasmuseum Bilbao

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

Itsasontzien Lloyd's Erregistroa, 1. eta 2. Mundu Gerretako espioitzaren ezkutuko anbizioa

José Antonio Reyero

Duela 260 urte baino gehiago Lloyd's Register elkarteak liburu bat egiten hasi zen, existitzen ziren itsasontzi guztien ezaugarri garrantzitsuenak deskribatzeko, honako alderdi hauei dagokienez: tamaina, propulsiio-mota, tonajea, ontziola eraikitzailea, armadoreak, kapitainaren izena eta abar, baita garai hartan zeramaten defentsa-armamentua ere.

Azkenik, eta ontzi bakoitzeko, sailkapen-ohar bat gehitzen zen, itsasontziaren eraikuntzaren kalitateari eta egoerari buruz, fida-

garritasunari eta segurtasunari zegokienez. Orduetik (XVIII. mendea), **Lloyd's Erregistro Liburua** deitzen zaio.

Bistan denez, oso informazio labaina zen itsas eragile guztientzat, batez ere aseguratzaileentzat, eta, beraz, informazio horren hedapena mugatua zen.

Harpidetaz erosi eta haren edukia ia ezkutuan gordetzeko konpromisoa sinatzen zutenek baizik ezin zuten eduki.

Izan ere, harpidedunen batek Erregistroko datuei buruz izandako edozein diskrezio falta atzemanaz gero, edo liburua harpidetuta ez zegoen norbaiten eskuetan aurkituz gero, benetako jabeak zigor gogorra jasotzen zuen.

Bitxia bada ere, eta Lloyd'sen Batzordea horretaz jabetu gabe, Lehen Mundu Gerran kontraespioitzaren itzaleko lanetan rol garrantzitsua jokatu zuten **erregistro liburuek**.

Egia esan, ez da irudimen handirik behar Erregistro Liburuan agertzen ziren datuen garrantziaz jabetzeko, 1870etik aurrerako itsasontzi ia guztiak baitzeuden han jasota (alemanak barne, orduan etsaiak), Lloyd'sek sailkatuta edo sailkatu gabe, beren dimentsioekin, propulsiio-motarekin, potentzia-

rekin, abiadurarekin, tonajearekin, frankobordoarekin eta abarrekin. Gainera, bestalde, Lloyd's Erregistroa eskuetan izanda, ez zen oso zaila herrialde neutral bateko merkantzia-ontziz mozorrotutako ontziak aurkitzea, "arkume-larruz jantzitako otsoak", zinez.

Britainia Handiko "Q" ontzi ospetsuak izan ziren horiek, horrela deituak Queenstownen (Irlanda) zutelako operazio-gunea; Winston Churchillen ideia bati jarraituz, zamaontzi xaloen itxuran nabigatzen zuten (Gerrako Itsas Armadako ofizialek tripulatuta), irismen handiko kanoi kamuflatuak zituztela. Kontua da Alemaniako itsaspekoek zamaontzi kopuru handi bat hondoratzearen ondorioz, eta kaltetutako itsasontzien hondoratzeei, izenei eta ezaugarriei buruzko berrien filtrazio argien ondorioz –Frantziako indiskrezieoi egotziak–, Lloyd's Erregistroaren zirkulazioa eten egin zela.

Erregistroa ezinbestekotzat jotzen zuenez, Almirantego Frantsesak protesta irmoa egin zuen eta, horren eraginez, liburuak berriro zirkulazioan jartzea erabaki zen, baina informazio mugatua-rekin; ez zen zifrarik ez dimentsiorik aipatzen.

Neurri horiek guztiak, ordea, ez ziren oso eraginkorrak izan. Pazientzia handiz, 1915-16 eta 1916-17 urteetako Erregistroetako liburuen ia 1.500 orrialdeetako gutxiei argazkiak egin zizkieten, Lisboa neutralean finkatutako espioi alemanen konplizitatearekin, eta Alemaniako Armadako itsaspekoen komandanteei eman.

Urte mordo bat geroago, BBCK *Altzairuzko marrazoa* dokumentalazabaldtu zuen. Hartan, Von Arnould de La Periere itsaspeko ofizial aleman ospetsua ikusten da, U35 itsaspekoaren tripulazioarekin, Lloyd's Erregistroko orrialdeak kontsultatzen, periskopioak ikuskatu duen eta torpedoz eraso behar dioten merkataritza-ontzibaten izena eta ezaugarriak bilatzeko.



Arnould de La Periere, Lloyd's Liburuako Erregistroa kontsultatzen.

Dokumentaleko irudietan, gainera, La Periere hondoratutako ontziak erregistro-liburuan arkatzez eza-batzen ageri da.

Baina kontua oso bestelakoa izan zen Bigarren Mundu Gerran.

Britainia Handiko Defentsa Nazionalak literalki xurgatu egin zuen Lloyd's Erakundea, eta Gobernuaren esku jarri zuten.

Londresko Cityko bulego nagusia itxi egin zen eta adituak sakabarnatu egin zituzten.

Lehenengo gerran bezala, Erregistroak bigarren gerran ere balio izan zuen, kasu horretan Alemaniako "kortsario-ontzi" ospetsuak aurkitzeko; ontzi horiek, Britainia Handiko Q ontzi zaharrak kopiatuz, merkataritza-ontzi neutralen itxura zuten, baina etsaia begiztatu orduko amuladak jaitsi eta irismen handiko kanoiak erakusten zituzten.

Erregistro Liburua gerraren urteetan argitaratu zen arren, dokumentu sekretua izan zen. (ikusi irudia).

Mundu osoan banatutako Lloyd's-en 250 bulego eskusibo guztiek Erregistroaren kopia bana gordetzen zuten kutxa gotorrean. Inork ez zuen bulegotik ateratzeko baimenik, eta norbaitek kontsul-



Erregistro Liburua. Bilboko bulegoa.
1942-1943

taren bat egin nahi izanez gero, hara joan behar zuen. Han, behar ziren kontrolak eginda, bere ohar edo erreferentziatarako liburukia ematen zitzaion.

Gaur egun, CDan edo "Pendrive"-an argitaratutako "Erregistro Liburuak" jabari publikokoak dira, baina harpidetza bidez baino ezin dira eskuratu, eta erosten dituenaren izena edo sozietate-izena zehatz-mehatz kontrolatzen jarraitzen da. ■

[Bildumara joan](#)

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

Bilboko itsasadarreko lehen dikea

Juan María Martín Recalde

1791ko uztailaren 12an, Domingo de Zubiria jaunak, Bilboko hiribilduan bizi zenak, baimena eskatuzion Kontsulatuari “*dike itxi bat egiteko bere jabetzako lursail batean, zeina orain arte Indautxu auzoan, Olabeagan, Abandoko elizatean, dike ireki gisa erabili izan den*”.

Urte bereko uztailaren 21ean, priore eta kontsul jaunek baimena eman zioten, ontziek, matrikula-koek eta atzerritarrek, izango zuten erosotasunagatik, konpontzeko eta karenatzeko, hala behar zenean.

Gaceta de Madridek, 1792ko abenduaren 18ko (asteartea) 101. zenbakian, albistearen berri eman zuen.

«*Bilbo, azaroak 30:*

Portu honen itsasadarrean, eta ontzi handiaren ainguraleku den Olabeaga auzoan, eraiki berria da, hemendik legoa erdi bateko distantziara, dike bat, itsasontzien karenatzeak eta gainerako konponketak erosoagoak izan daitezzen. Domingo de Zubiria jaunaren kontura egin da, eta berak zuzendu du obra osoa Kontsulatu honetako maisu zuzendari Miguel Joseph de Maruri jaunarekin batera. Neurri hauek ditu: luzera, ateetatik arraparaino 124 espainiar erribera-oin; zabalera, sarreran, 34 oin; zabalera, beheko zoladuran, 34 oin; eta altuera, 47, ontzi baten irudi zirkularra osatuz. Ur bizietan 12-13 ur-oin ditu, gutxi gorabehera, mareak igo ahala. Ateek barrurantz irekitzearen berezitasuna dute, eta itxituren ondoren dikea geratzen da itsasaldiko urik sartu gabe; eta behar izanez gero, bi ponpa ditu. Dike horretan 108 gila-oineko ontziak sar daitezke, eta oso erosoak izan daitezke. Gainera, ondoan etxe eta estalpeak daude, langileak eroso egoteko eta tresnak gordetzeko. Horrela, ontziak konpontzera berriaz bidaliz gero, edo ekaitzek gaizki tratatuta portura edo inguruetara iristen badira, aipatutako dikean

jabeek beren gustuko hornidurak aurkituko dituzte, Erresumako beste edozein lekutan aurkitu ahal izango lituzketenak, horien erabilera ohikoa baita hartan, eta, gainera, aurrezpen nabarmena egin gastuetan. Amaitu ondoren, 100 gila-oineko merkataritza horretako fragata bat sartu zen, eta 15 egunen buruan erabat konponduta ateratzen zen.»

SAN JOSEPH izeneko fragatak inauguratu zuen dikea; Bilboko matrikula zuen eta Joseph de Gardoquiren eta Seme-alaben jabetzakoa zen.

Zabalaren alargun andreak, 1848ko azaroaren 18an, baimena eskatu zion Errege Merkataritza Batzarrari, zeinak garai hartan Bilboko Kontsulatua ordezkatzu itsasadarreko obrak eta trafikoa kudeatzen zituen, Olabeagako dikea zabaltzeko, ateak kanporantz irekiz, leku gehiago izateko.

Merkataritza Batzordeak obrarako baimena eman zuen, eta urteko 20 errealeko kanona ezarri zion alargun andreari edo haren oinordekoei.

Bilboko portura sartzeko, "Portugaletako barra" arriskutsua zeharkatu behar zen, non ontzi asko hondoratu baitziren, baina askoz

gehiagok matxura larriak izan zituzten, dike horretan konpondu ahal izan zirenak.

Dikea ez zen konponketarako soilik erabili, garai hartarako tamaina oneko zurezko ontziak ere eraiki zituzten, batez ere Julián de Unzueta maisu eraikitzaile bilbotarrak.

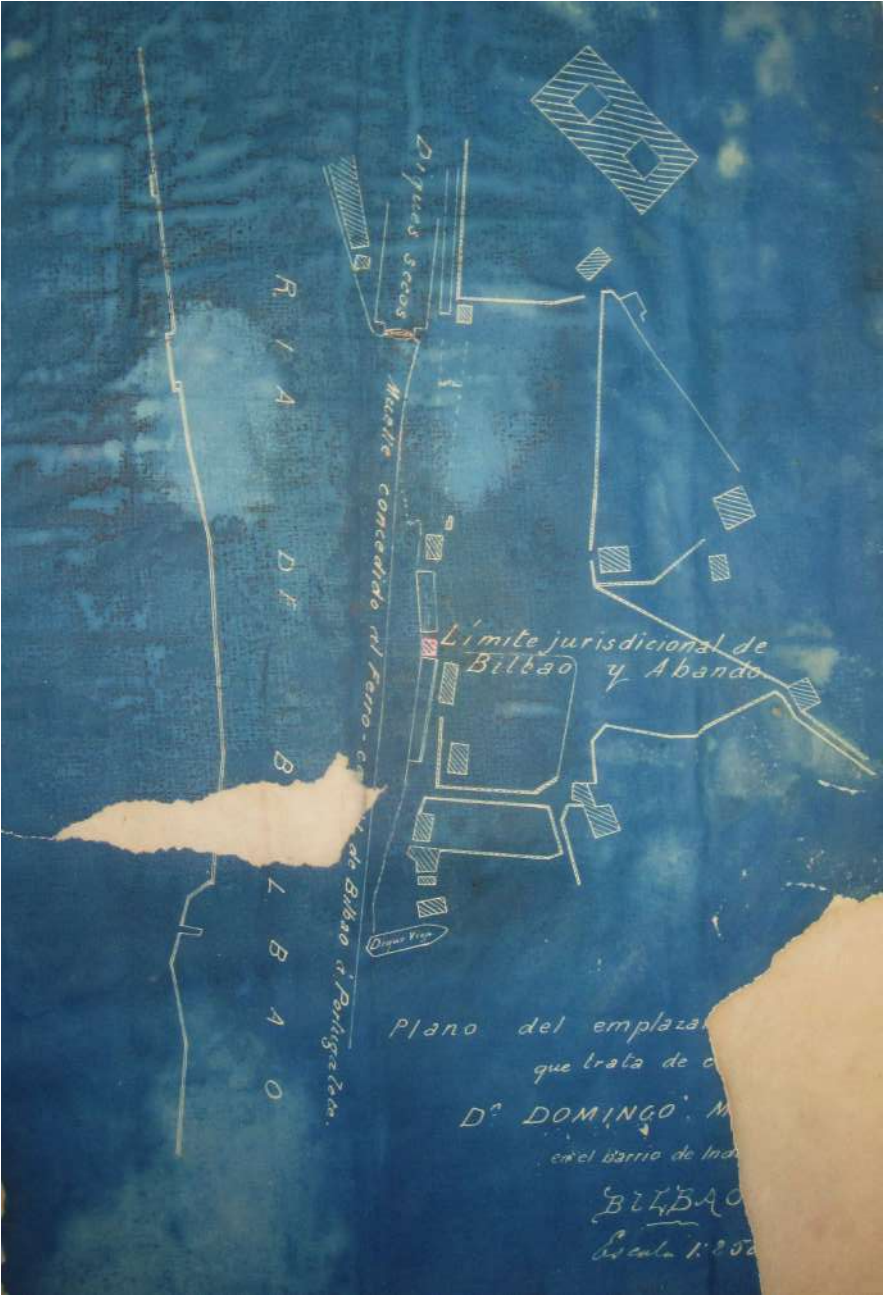
1868. urtean "Bilboko Dike Lehorrak" inauguratu zirenean, lehen dike horri "**Dike Zaharra**" deitu zioten herritarrek.

1888-1889ko Portuko Obra Batzordearen Txostenak, 33. orrialdean, honela dio:

"Administrazioak dragatua... ondoren, Olabeagan dagoen eta jada ezertarako baliagarria ez den karentzeko dike zaharraren eta San Mames azpian dagoen berriagoaren arteko itsasadar zatia dragatzera eramantzen zen".



[Eraini buruz gehiago](#)



Bizkaiko Foru Artxiboa. Funtsa: kontsulatua. Signatura: JCR0181/009

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

18 urte erakusketak **eskaintzen**

Izaskun Etxaniz Epelde

Aldi baterako erakusketek erakusketa iraunkorrean daudenen hurbilko gaiak lantzeko aukera ematen dute, museoaren misioa modu osagarrian betetzen laguntzen dute, ikusle-mota ezberdinak erakartzen dituzte, eta, betiere, kultura modu erakargarri eta dinamikoan sustatzen dute.

Gure museoak erakutsi zuen lehen erakusketa ateak ireki baino are lehenago egin zen, 2000. urtean, San Nikolasen, eta "Itsasadarra, izateko arrazoi bat" izenburua izan zuen. Lehen mailako aditu-talde bat ibili zen tartean.

Eta 18 urteko ibilbide honetan, Itsasmuseumek aldi baterako ehun

erakusketa baino gehiago aurkeztu ditu. Horiei errebaso laburra egingo diegu, denak aipatzeko asmorik gabe, lan aspergarria izango baiditzateke. Hartara, jorratutako gaiak eta esparru bakoitzeko adibide batzuk soilik aipatuko ditugu.

I. Lehen erakusketa-multzoak itsas espedizio handiak eta legendazko bidaldiak ditu aipagai, "Juan Sebastian Elkano, aztarnaren bila" erakusketako zirkumnabigaziotik hasita; hura gertatu zela eta Lurraren birari buelta osoa eman ziotela 500 urte beteko dira laster. Ekoizpen propioko erakusketa izan zen, Julián Diaz komisario zela. Museoko sail guzti-guztiak bildu zituen, eta Donostiako Aquariumarekin batera egin genuen. Baina Shackletoni buruz ere hitz egin dugu, "Izotzetan harrapatuta" erakusketaren bidez, eta Amundseni buruz, berriz, "Cold recall. Oroimen Izoztua" erakusketarekin, *Titanici* buruz bitan, lehena formatu handian eta bigarrena José Antonio Reyero hondoratzearen benetako arrazoiei buruz egindako ikerketa jasoz. Baita "Ahanzturaren historia. Ozeano Bareko espedizio zientifikoa. 1862-1865", eta "Terranova, terra dos bacalhaus" ere. Oroitzapen berezia merezi du "Montserrat, askatasu-

naren bila” erakusketak, beren es-
kuekin eraikitako ontzi batean etor-
kizun hobe baten bila abiatutako
bederatziz gazte haien ondorengoak
erakarri baitzituen.

II. Bigarrenik, arte-erakusketak
nabarmenak dira, Agustin Iba-
rrolaren gaur egungo erakusketa-
tik hasita, formatu handiko hoge
olio-margolanekin eta beste hain-
beste marrazkirekin, industriaren,
portuen eta itsasoaren mundua bil-
duz hizkuntza estetiko oso berezia-
rekin, bere garai aldarrikatzaile-
enetik geroagoko naturako arterako
igarobidea izan zena. Mugarri bat
jarri zuen “Itsasoa artean, itsas-
oaren artea”k ere, Bilboko Arte
Ederren Museak eskuzabaltasun
handiz utzitako lanekin. Une hartan
Javier Viar izan zen, eta orain Mi-
guel Zugazak jarraitzen du aurrera
obra gonbidatuaren programare-
kin. Horri esker, Quintín de Torreren
El Timonelez, Tellaecheren eta Laz-
kanoren koadroez eta etorriko di-
ren beste batzuez goza dezakegu.
Horrez gain, Alfredo Bikondoaren
“Itsas-hilerria”, Andrew Gangoi-
tiren “The Last voyage. Eretza
Mendi. Andres Gangoiti”, Konrado
Mugertzaren “Zura eta Ura” arga-
ki-literaturako proiektua, Kirmen
Urbe, Arantxa Urretabizkaia, Lei-

re Bilbao, Miren Agur Meaberen
ekarpenekin... Esperanza Yuntaren
“Encuentros”, “#colordehierro” An-
tonio Aldama, Jose Abel eta Enrike
Zubiarekin, Carlos Purroyren “Bur-
dina, Bilboren lagun hori”, Cristina
Ortizzen “Itsasoaren soinuak, sire-
nen kantua”, eta beste asko, Pablo
Ugartetxearekin, Arantza Saez de
Lafuenterekin, Cecilio Aguirrerekin
eta abarrekin.

III. Hirugarrenik, kalitate handiko
erakusketa historikoak egin dira,
hala nola “Euskadi, Flandestik
eta Europatik ikusita. XVI. eta XVII.
mendeetako kartografia”, “Este-
reoskopiko”, XX. mendearen ha-
sierako Bilbo 3D-n erakutsiz, “Kon-
tsulatuaren 500 urte”, ahaztu gabe
Urbietako Ontzi-hondarra hartu
genuela, XV. mendekoa, eta orain
Arkeologi Museoak erakusgai du-
ena; “Modelismoa: artea eta lanbi-
dea” eta “Maisu modelistak” era-
kusketak, eta, jakina, portuari eta
haren lanbideei buruzko erakuske-
ta ugari: “Bilboko Portua, oroimen
bisuala”, “Bilboko Portua, Atzo eta
gaur” eta atoiontziei, suhiltzaileei,
portuek historian izandako zeregi-
nari buruzko beste batzuk, “Portu-
ko urak, bizitzaren aterpe”, “Burdi-
nazko kaia” eta abar.

IV. Kirolarekiko grina arraunari bu-

ruzko erakusketan islatu da, adibidez: "Boga, itsasoarekin lehian. El desafío con el mar"; baita surfari buruzko beste zenbaitetan ere, hala nola "Mende bat surf", "Surfboard: Master Pieces"; belari buruzkoa, "24 ordu bidaian", "Amerika Kopa", "Tribute to Sir Peter Blake", Sail IN Festival-en eskutik; edo futbolarari buruzkoa, "Athletic gabarra" erakusketarekin.

V. Kontzientziaziora bideratutako erakusketek multzo handi bat osatzen dute, museoaren balioetan oinarrituta edo ikuspegi sozial batekin, hala nola "Itsasadarraren magia", "Skeleton Sea", "Mugan, entre tierra, mar y aire", "Women Bi", "WC, hainbat errealitate", "Begurada txiki handiak itsasadarraren bi aldeetara", "Aita Mari"-ren erakusketa, Azterkostaren "Etorri eta eza-gutu", "Santurtziko Baleak Bizkaiko Golkoan", Gorabiderekin, Caritasekin eta inklusioa, irisgarritasuna, jasangarritasuna eta genero-berdintasuna sustatzen dituzten beste elkarte ugarirekin izandako lankidetzak ahaztu gabe.

VI. Hezkuntza-programa indartsua izanik, asko izan dira familientzako proposamenak, hala nola haurrei hainbeste gustatzen zaizkien piratei buruzko erakusketak, Bizkai-

ko Belenzaleen Elkartek urtero ekartzen digun Itsas Jaiotza, "Bilbon atrakatuak: 50 urte Akordeoien Orkestra Sinfonikoarekin" erakusketa, eta, nola ez, Playmobilen bidez egindako zenbait erakusketa, betiere hezkuntza- eta didaktismo-espirituarekin baina, aldi berean, dibertigarri.

VII. Eta zazpigarrenik eta azkenekoz, berrikuntzarako denbora ere egon da. Esther Pizarroren "Argizko Larruazala"tik, Shanghaiko Expo Unibertsalean Bilbo ordezkatu zue-na 2010ean, "Osedax", "Bakailao, zentzumenen sugestioa", Jaio de la Puerta, Azti eta Josean Alijarekin, komisario-lanetan zela antolatua, eta portuko edukiontziekin egindako Instalazio Artistikoen Deialdira-ino, EHUrekin batera sustatua, eta dagoeneko 8. ediziora iritsia.

Guztira, 100 erakusketa baino gehiagok lagundu diote Itsasmuseumi itsasoa herritarrei hurbiltzeko misioa betetzen, Bilboko eta Bizkaiko itsas kultura eta ondarea hedatuz eta babestuz, haiek ikertuz eta kontserbatuz, eta itsas kultura etorkizuneko belaunaldiei transmitzen laguntzen. ■

[Aldi baterako erakusketak ikusi](#)

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

Zirga-bidea Bilboko Itsasadarraren eskuinaldean¹

Jaio de la Puerta Rueda

Dikearen eta kaiaren arteko aldea da dikeak urari eusteko hormak dira, eta kaiak, berriz, itsasontziak porturatzen diren tokiak. Itsasadarra barrurantz sartzen den itsaso zati bat da; beraz, ur gazia du eta mareen mende dago. Ibaia, berriz, euri- eta elur-ura da, eta, beraz, ur geza. Ezkerraldea ibaien bokalera edo itsasadarrera begira ezkerretara geratzen zaiguna da. Bilboko itsasadarra San Antongo zubitik goraino da itsasadar, San Kristo-

bal uhartea izan zeneraino, marreak igartzen diren tokiraino. Bilboko itsasadarrean, itsasontziek kaietan atrakatzen zuten ezker-ralde osoan, eta inolako oztoporik gabe uzten zuten eskuinaldea; horri esker, alde horretatik "zirga" bidez eraman zitzaizketen gabarrak eta ontziak, idiek lehorretik arrastatuta, eta, oso amaieran, pertsonak ere bai. Beraz, itsasadarraren eskuinaldean, etenik gabeko horma bat zegoen, Areetatik Bilbora, "zirga-bidea" deitua. Hau da, zirga BETI egin zen itsasadarraren eskuinaldetik. Ezkerraldean, 1969an eraiki zen eta Sestao eta Barakaldoko fabrikak lotzen zituen tarteari soilik deitu zitzaion "zirga-bidea", hau da, Galindo ibaiaren gaineko zubitik bi lantegien barne-zerbitzurako erabiltzen zenari².

Portugaleteko barra zeharkatzea lortzen zutenean, itsasadarrean gora egiten zuten ontziek mareen kontra egiten zuten, ontzia ondo gobernatu ahal izateko. Churrucaren lanen aurretik, Bilbora igotzen ziren ontziek hiru metroko

¹. Artikulu hau egileak bere doktore-tesirako egindako ikerketaren zati bat da, eta liburu honetan aurkitu daiteke: "El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Bizkaia, 1857-1913", Nati de la Puerta Rueda. A Fortiori Editorial argitaletxearen berrargitalpena, 2010. 49 orrialdea eta hurrengoak.

². Foru Artxiboa, BFA, Labe Garaian Funtsak, AHV 0694/003.

sakonera baino ezin zuten izan ur bizien itsasgoran, eta 1,80 metrokoa ur hilen itsasgoran. 600 tona arteko ontziak Olabeagara-ino igo zitezkeen itsasgoran, eta han ezker aldean ainguratu eta salgaiak gabarretara eramaten zituzten, Bilbora igotzeko³. Horrek garraioaren kostu handiagoa zekarren, halako moldez non 1869an kontsul britainiarra kexu zen Londresetik Liverpoolera doan pleitasariaren erdia adinakoa zelako gabarretara deskargatzea eta itsasadarrean gora igotzea⁴.

Zirga zerbitzua portuko ingeniariaren mende zegoen eta kontrata enkante bidez egiten zen. 1850eko maiatzaren 23an, Kontsulatuak 1821ean egindako ontzi-zirgaren azken kontrata apirilean amaitu ondoren, bide-ingeniariak zerbitzu horretarako baldintzak eta tarifak aldatzea eta lizitaziora ateratzea



proposatu zion Instrukzio, Merkataritza eta Herri Lan Ministerioari. Baldintza horiek onartu eta enkantea bost urterako egiaztatzeko agindu zen⁵.

1871ko urriaren 28an, Adolfo de Ibarretak, portuko ingeniariak, enkantea egiteko baldintza-ageria bidali zion Aholku Batzordeari, une horretan indarrean zegoen 5 urterako kontrata urte horretako abenduaren 28an amaitzen baitzen. Bilboko portuko ontzien arraste-zerbitzuaren kontratistak gutun bat bidalia zion Ibarretari, esanez uko egiten ziola itsasadarrean sartzen ziren ontziei

³. Gabezia horri probetxua atera zion pertsonaia multzo handi batek: txalupariak, zirgariak, gabarrariak, lepakariak, benakeroak, zamaketariak, itzainek eta abarrek...

⁴. YOUNG, H., PP, CR, 1869, LXV, 268. or. 1871an, Manuel Allende jn.ak, in "Memoria descriptiva del proyecto del ferrocarril minero mercantil de Bilbao a Portugalete", 6. or., zioen gabarra bidezko itsasadarreko garraioaren kostua 6 eta 8 erreal kuarto artekoa zela tonako. Churrucak, 1878an, kalkulatu zuen gabarrak zirgara igotzeko kostua 1,25 eta 1,75 pezeta artean zegoela tonako, hau da, 5 eta 7 erreal kuarto artean.

⁵. AHN, Funts Garaikideen Atala, Obra Publikoak, Portuen Espedienteak, 15204. paper-sorta. "Memoria en que se manifiestan las razones por las que el ingeniero encargado del puerto realiza las funciones de capitán del puerto", Pablo Alzola, 1871ko ekainaren 1a. Ez ditut hurrengo urteetako enkanteak aurkitu.

zirga-zerbitzua ematen jarraitzeari, eta egina zuen 1.500 pezetako gordailua itzultzeko eskatuz, zegozkion interesekin⁶.

Zirga-zerbitzuaren kontrata zue-
nak zerbitzu horretarako une oro
34 idi-pare prest edukitzeko be-
tebeharra zuen, eta kontratua
ezartzean aurkeztu behar zituen,
ingeniariak horretarako izenda-
tutako albatariak ezagut zitzan.
Gainera, beti izan behar zituen
eskuragarri, egunsentitik iluntze-
ra, etengabe eskuineko ertzean,
Bilbon, Olabeagan eta Axpeko ha-
rrobietan zain egongo ziren hiru
idi-pare, eta 37,5 pezetako isuna
jartzen zitzaion baldintza hori be-
tetzen ez zuen aldiro. Idi-pareen
gidariek gizonezkoak izan behar
zuten, 24 urtekoak gutxienez, eta
irakurtzen eta idazten jakin behar



zuten. Egun berean 34 idi-pareak
beharrezkoak baldin baziren eta
kontratastak eskaintzen ez baldin
bazituen, 50 pezetako isuna ezar-
tzen zitzaion hori gertatzen den
aldi bakoitzean.

Gainera, beste 50 pezetako isuna
ez jasotzeko, lau ordezkari eduki
behar zituen Bilbon, Olabeagan,
Desertun eta Portugaleten, kapi-
tainek eta ontzi-patroiek aingura-
lekuko buruen bidez egiten zituz-
ten idi-pareen eskaeren abisuak
jasotzeko. Abisu horiek irten baino
sei ordu lehenago egin behar zi-
ren, salbu eta idi-pareak berehala
aurkeztea ezinbestekoa zen ka-
suetan; kasu horretan, ontziko ka-
pitainak idi-pare bat eskatzen zion
kontratastaren ordezkariaren bati,
eta hark berehala eman behar zi-
zkion.

Ordezkariek itzainari ematen zio-
ten papera, kapitainek behar be-
zala betea, eta hark berarekin era-
maten zuen eta ontzia gelditzen
zen ainguralekuko buruari ema-
ten zion. Hark markatzen zituen
egindako kilometroak eta itsason-
tziak ordaindu beharreko karguak,
erabilitako idi-pare kopuruaren

⁶. AHN, Funtz Garaikideen Atala, Obra Publikoak, Portuen Espedienteak, 15204. paper-sorta. Gor-
dailua 1.550 pezetakoa izan zen.

arabera. Ontziak eskatu zituen idi-pareak erabiltzen ez bazituen, kontratistari “pleita faltsua” ordaindu behar zion. Kapitainak eskura ordaintzen zion itzainari ainguralekuko buruak adierazitako zenbatekoa.

Kontratista behartua zegoen, urtero eta kontratak irauten zuen bitartean, 100 idi-pare eta haien gidariak eskaintzera, hala itsasadarrean nola portura sartzean hondoratzeko arriskuan zeuden ontziak salbatzeko, zerbitzu hori kobratzeko eskubiderik gabe.

Itsasontziak zirgan arrastatzeko tarifa, 1865az geroztik, honako hau zen: bi idi-pare eta itsasadarreko kilometro bakoitzeko, bi noranzkoetan, igotzekoan zein jaistekoan, 0,45 pezeta; “pleita faltsua” zela eta, 1,74 pezeta.

Azken gerra karlistaren amaierarekin eta Portuko Obren Batzordeak itsasadarreko hobekuntza-lanak hastearekin batera zabaldu zen meatze-jarduera Trianoko mendietan, eta askoz errentagarriagoa zen idiak han erabiltzea minerala garraiatzeko,

zirgan eramateko erabiltzea baino. Ondorioz, inor ez zen aurkeztu zirgaren kontratara. Zenbait atoiontzi-konpainia zeuden, jabetza pribatukoak, eta zirgan eraman behar ziren ontzien zerbitzua haiek ematen zuten; 1876an, Atoiontzien Konpainia (Compañía de Remolcadores) honako bapore hauen jabe zen⁷: *Volador*, *Portugalete*, *Algorta*, *San Nicolás* eta *Héctor*. 1879an, lurrunezko nabigazioa (alboko paletak zeuzkan lehen baporea 1851n iritsi zen itsasadarrera) eta atoiontzien zerbitzua zirela-eta, ia ez zen zerbitzu hori erabiltzen. Zirga-bidea errepi-derako gaitu zen, baina, hala ere, zirga egiten zenean, emakumeek edo gizonek egiten zuten, berdin batzuek zein besteek.

Ez zuen urte askoan iraun emakumeek egindako zerbitzari-lan gogor horrek, baina argi geratu zen haren bortizkeria, bai zenbait olio-margolanetan, Gineak egindakoan adibidez, nola prentsaren salaketan⁸.

Azken asteleheneko arratsaldeko itsasgoran, zenbait emakume ga-

⁷. AGMAB, Sección Puertos, Generalidad, Leg. 5639

⁸. El Noticiero Bilbaíno. Bilbo, 1879ko martxoaren 14a. Capítulo de brutalidades (gehiegikeriei biruzko atala).

*barroi bati zerbitzua ematen ari ziren Deustuko La Botica auzoaren aurrean, eta horietako bati tirantea hautsi zitzaion okerren zihoanean, eta petrilaren gainetik uretara erori zen. Bere trebetasunari, lasaitasunari eta asmo onari esker, gaba-rrariak sokaz lagundu, ontzira igo eta hura hartuta kaian atrakatzea lortu zuen. Ondo-ondoko errementari baten etxera eraman zuten, eta han aldatu, oheratu eta laguntza maitekor eta eraginkorrenak eman zizkioten, bai errementariaren familia onak, bai auzoko andre eta emakume onak, ardura handienarekin laguntzera joan baitziren. Uste dugu, beraz, ezbehar hartatik sus-
to handi bat hartzea beste kalterik gabe libratu zela. [...] Emakumeek egindako zirga-lana, gogortasunagatik eta higienearen aurkako baldintzengatik ez ezik, abere-lana izateagatik ere bada nazkagarri. [...] Higienek, gizartearen begira-
menak eta giza duintasunaren sentimenduek eskatzen dute erabat galarazita egon dadila emakumeek zirga-lan bortitzean erabiltzea, lan horretan zamariak eta idiak baino ez bailirateke erabili behar.*

Hala ere, 1900ean, artean ere, Zabalguneko sorospen-etxean artatu zuten 18 urteko mutiko baten berri jaso zen, bizkarreko lotailuen dis-tentsioa izan baitzuen, gabarra bat zirgan eramatean egindako ahal-egin handi baten ondorioz⁹. ■

⁹. El Nervión. Bilbo, 1900eko abenduaren 14a

ITSAS MUSEUM BILBAO



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

www.itsasmuseum.eus

ORDUTEGIA

Astartetik igandera

11:00 - 19:00

JARRAITU GAITZAZU!



ITSASMUSEUM BILBAO

NEGUKO JARDUERAK

Familienzako bisita gidatuak

(12 urtetik gorako adingabeak)

Larunbatak (gaztelaniaz) eta igandeak
(euskaraz), 17:00etatik 18:00etara

Haurrentzako itsas tailerrak elebitan (4-11 urte)

Larunbatak (ingelesez) eta igandeak
(euskaraz eta gaztelaniaz), 12:00etatik
13:30era