

La conservació de vaixells. Realitats i reflexions

Bard Kollveit. Director del Museu Marítim d'Oslo
Noruega

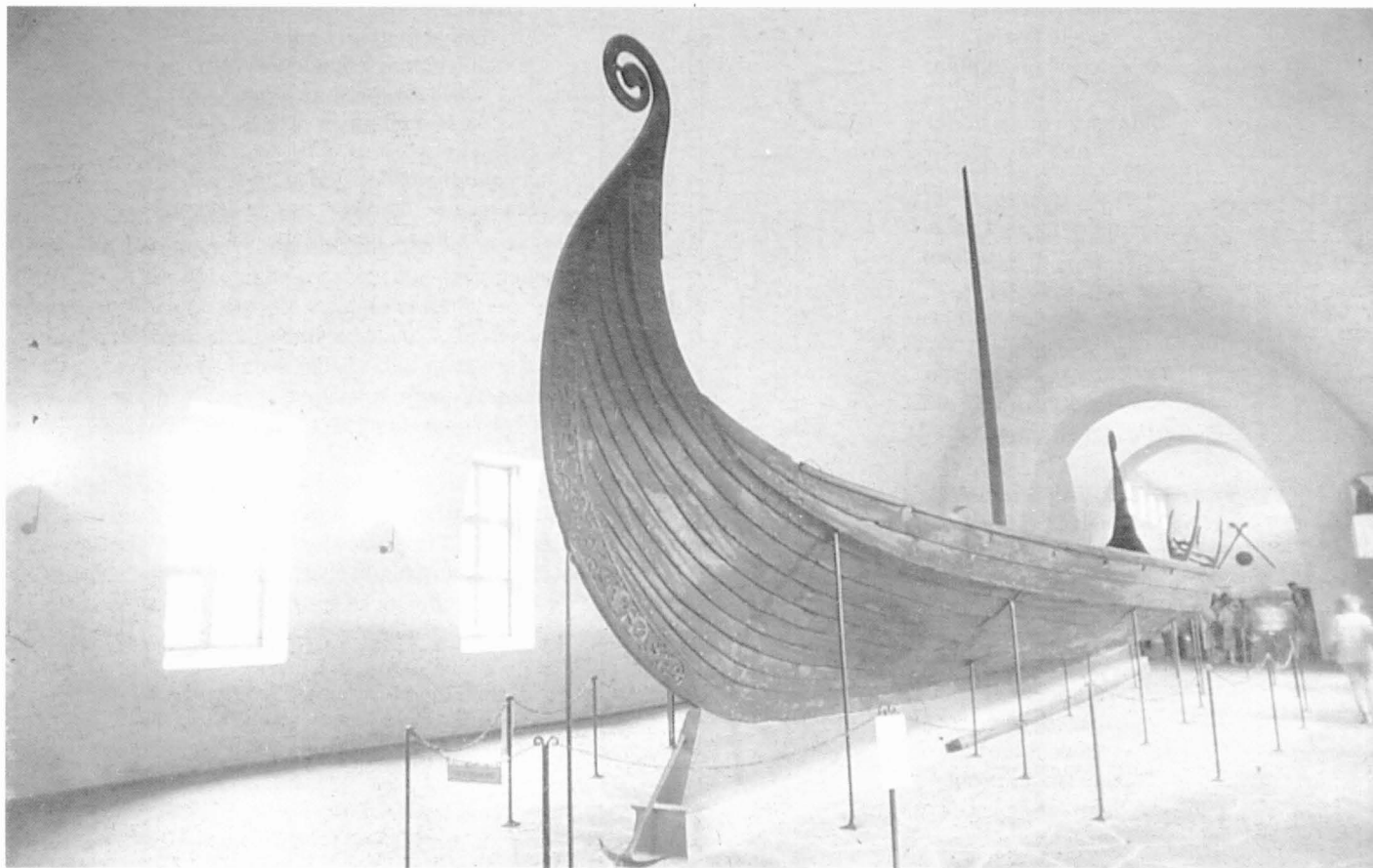
Des dels vaixells veterans fins als documents històrics

Fa només unes dècades, la típica imatge dels *vaixells veterans* era la dels *vaixells alts* reunits a port al començament o al final d'una regata internacional de vaixells-escola. Cert, aquests esdeveniments han contribuït i encara contribueixen molt a difondre la bellesa dels vaixells de vela i la necessitat de conservar els que encara queden. Però la idea actual sobre la conservació de vaixells és molt més complexa i s'ha d'enfrontar amb

escenes com aquesta. Hem après molt sobre els reptes i les limitacions.

Estrictament, la *conservació de vaixells* és un fet molt antic, però el motiu per conservar era bastant diferent aleshores. El vaixell del faraó Keops a Gizé, Egipte, o el vaixell viking d'Oseberg, Noruega, van ser enterrats per oferir als sobirans morts un viatge segur a través de l'eternitat, i no per al gaudi dels arqueòlegs alguns mil·lennis més tard. Però de la comparació, per exemple,

El vaixell viking d'Oseberg, conservat al Museu de Vaixells Vikings d'Oslo



del vaixell viking amb l'artesanía noruega de fusta actual, podem extreure que les tècniques dels artesans, perfeccionades durant milers d'anys, han sobreviscut passant dels mestres als aprenents d'una generació a la següent. Passar aquestes tècniques a les futures generacions és potser un dels més grans reptes del patrimoni marítim amb els quals ens hem d'enfrontar actualment.

Monuments amb una història gloriosa

El motiu principal per conservar vaixells com a objectes històrics era el seu valor simbòlic, com a monuments amb un gran passat. Els vaixells navals evoquen sentiments de glòria i heroisme. Tot i el gran i creixent esforç per conservar i mantenir-los per raons documentals, és el seu valor com a monuments històrics el que els fa preservar. L'HMS Victory i l'USS Constitution, encara en servei actiu a les forces navals anglesa i nord-americana respectivament, han aconseguit la *vida eterna* perquè estan associats amb batalles navals decisives de la història de les seves respectives nacions.

A part dels vaixells amb mèrits militars, en un principi, l'interès per conservar vaixells es va adreçar a episodis heroics de l'exploració polar, com per exemple, el Discovery a la Gran Bretanya i el Fram i el Gjoa a Noruega, i el St. Roch a Canadà.

Gran Bretanya ha estat la capdavantera en la conservació de vaixells històrics. L'any 1997 marca el 40è aniversari de l'obertura al públic del clipper Cutty Sark, restaurat a l'exterior del Museu Nacional Marítim de Greenwich. Tot i no ser famós per cap episodi especial, la seva conservació ha estat certament motivada pel seu atractiu com a un dels vaixells aparellats en creu més ràpids que mai no s'han construït.

Conservació passiva - exterior / interior

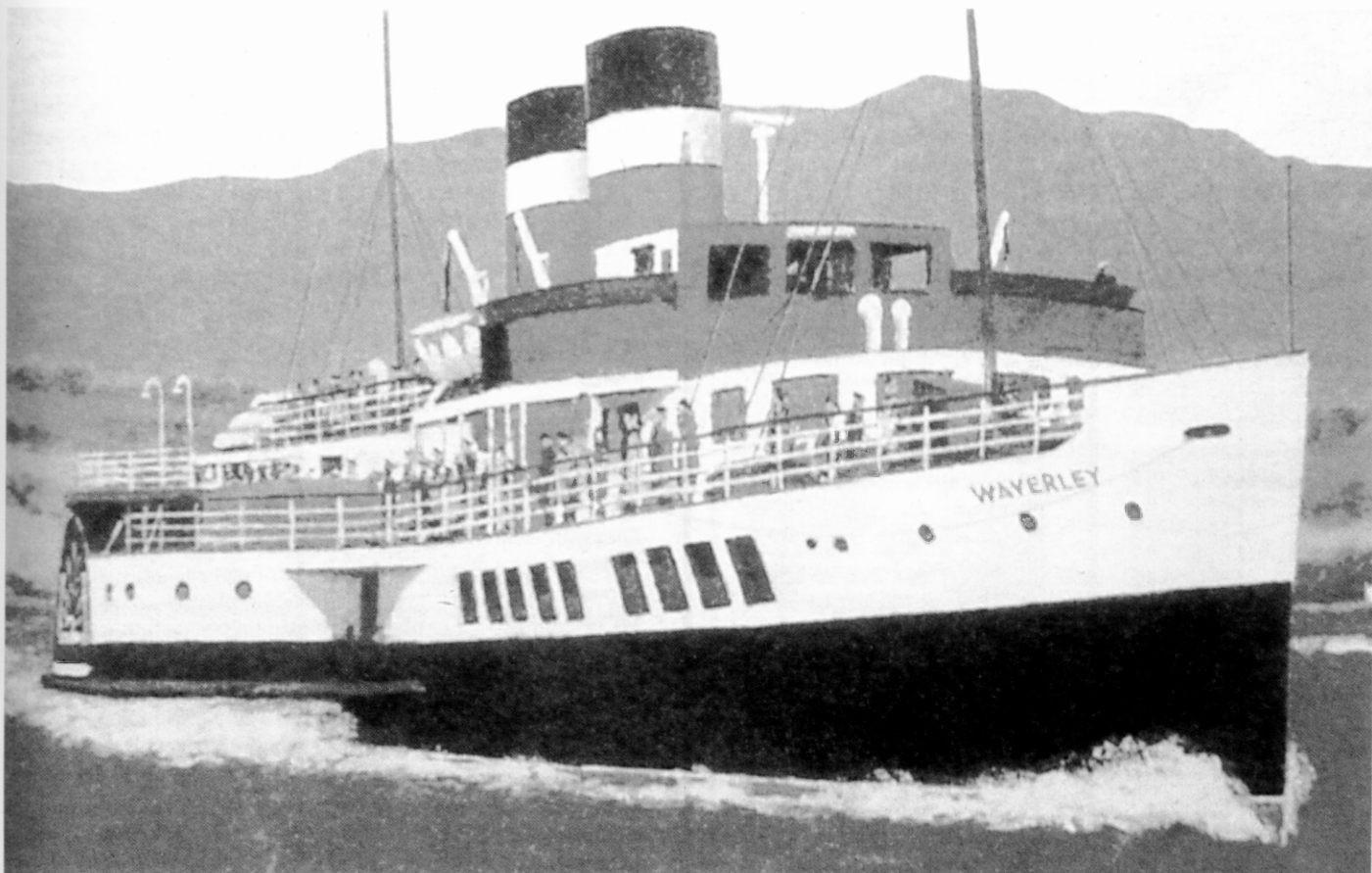
Durant la dècada dels 50, la conservació en dics secs o bé flotants, com a objectes estàtics, era considerada l'única solució pràctica per conservar vaixells com a objectes històrics. Per raons pràctiques ben òbvies, eren exhibits a l'aire lliure; tant el Cutty Sark com el vapor de paletes Ticonderoga, eren sobre dic sec al costat del llac Champlain als Estats Units.

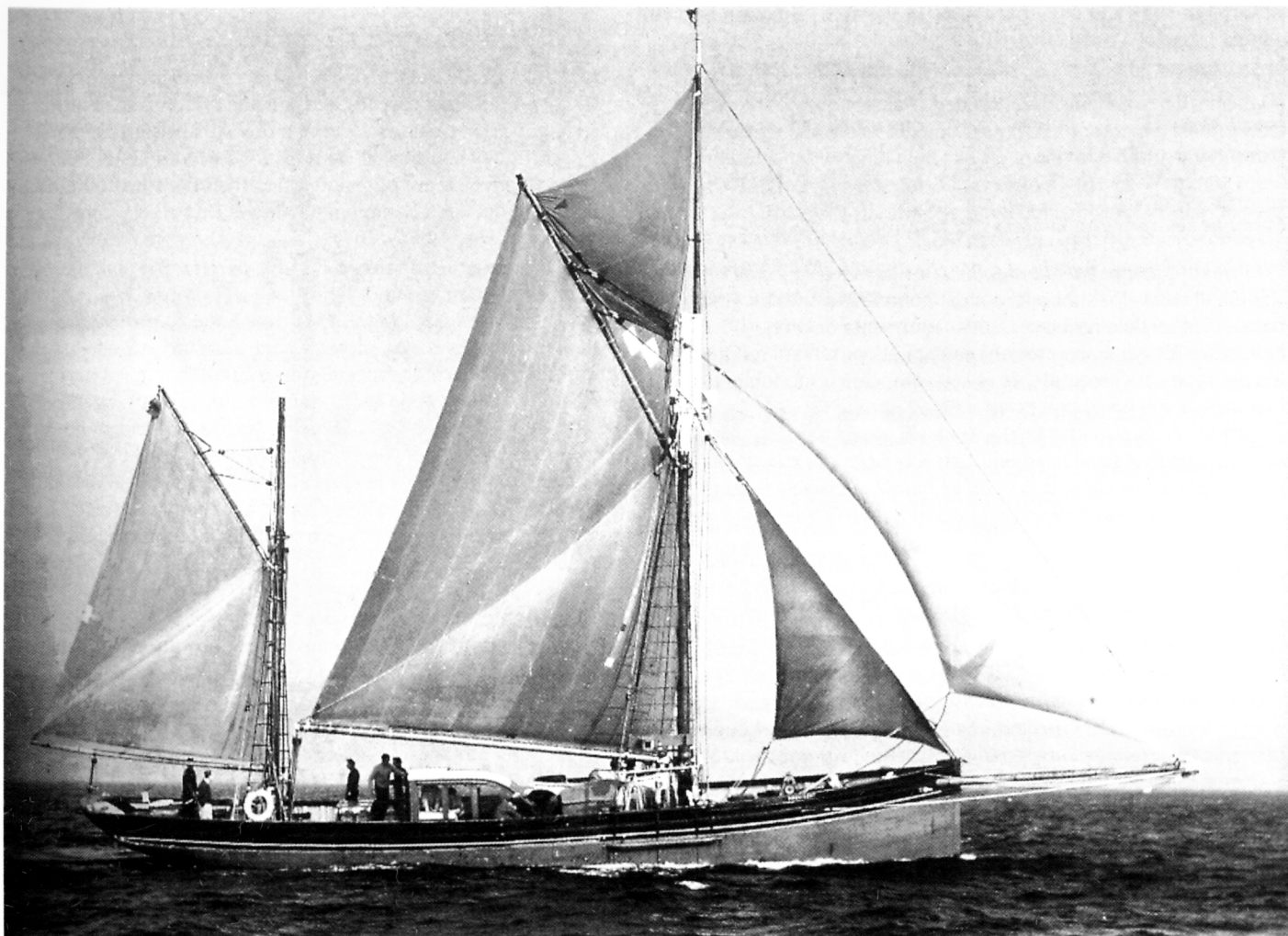
L'aire lliure permet una visió òptima, però també significa més treball de manteniment i més mesures protectores contra la climatologia. Per tal de mitigar aquests problemes, el Gjoa, per exemple, està protegit contra les inclemències de l'hivern amb un encerat especial que cobreix tota la coberta i les parts superiors de la quilla, mentre que es despenegen i treuen tots els engranatges i aparells. Això també indica l'aparença que devia tenir el vaixell quan hivernava en el pas del Nord-oest. Malgrat totes les precaucions, el deteriorament és inevitable, i les peces podrides s'han d'anar canviant gradualment. I, és clar, això anirà en detriment de l'autenticitat de l'objecte actual.

El Fram, en canvi, es conserva en una casa especial que ofereix una protecció total, però també impedeix que el visitant tingui una impressió visual bona del mateix vaixell.

En el cas del Vasa, a Estocolm, el problema de l'allotjament a l'interior i una bona visió del vaixell ha quedat admirablement resolt. L'edifici és suficientment gran per oferir al visitant una visió completa de tot el vaixell. Una altra forma de resoldre l'*allotjament interior* en instal·lacions limitades és conservar les peces essencials d'un vaixell, com ara el remolcador de paletes

El vaixell Waverley, construït el 1946 a Glasgow, realitza actualment creuers per les costes britàniques





El Provident, veler construït l'any 1924 i dedicat en els seus orígens a l'activitat pesquera. Actualment és propietat del Maritime Trust de Londres

Reliant, que formava la peça central del museu a la sala Neptune del Museu Nacional Marítim, Greenwich. Tanmateix, després de l'actual reconstrucció del museu, el Reliant potser ja no es conservarà com una sola peça de museu.

El transatlàntic Queen Mary fou comprat per la ciutat de Long Beach. Es van gastar milions i milions de dòlars, i malgrat tots els seus defectes històrics i documentals en el seu estat actual, continua essent el vaixell conservat més gran del món.

Com a objecte *passiu*, el Queen Mary podria, en principi, haver estat *passat a la reserva* exactament com era quan estava en servei. Però si s'ha de continuar usant un vaixell històric activament, potser finançant els seus costos de manteniment tot transportant passatgers que paguen pel viatge, aleshores cal tenir en compte altres aspectes i no només els relacionats amb la seguretat, on les regles i normatives són bastant diferents de les de fa més d'un segle.

Conservació activa vaixells històrics en moviment

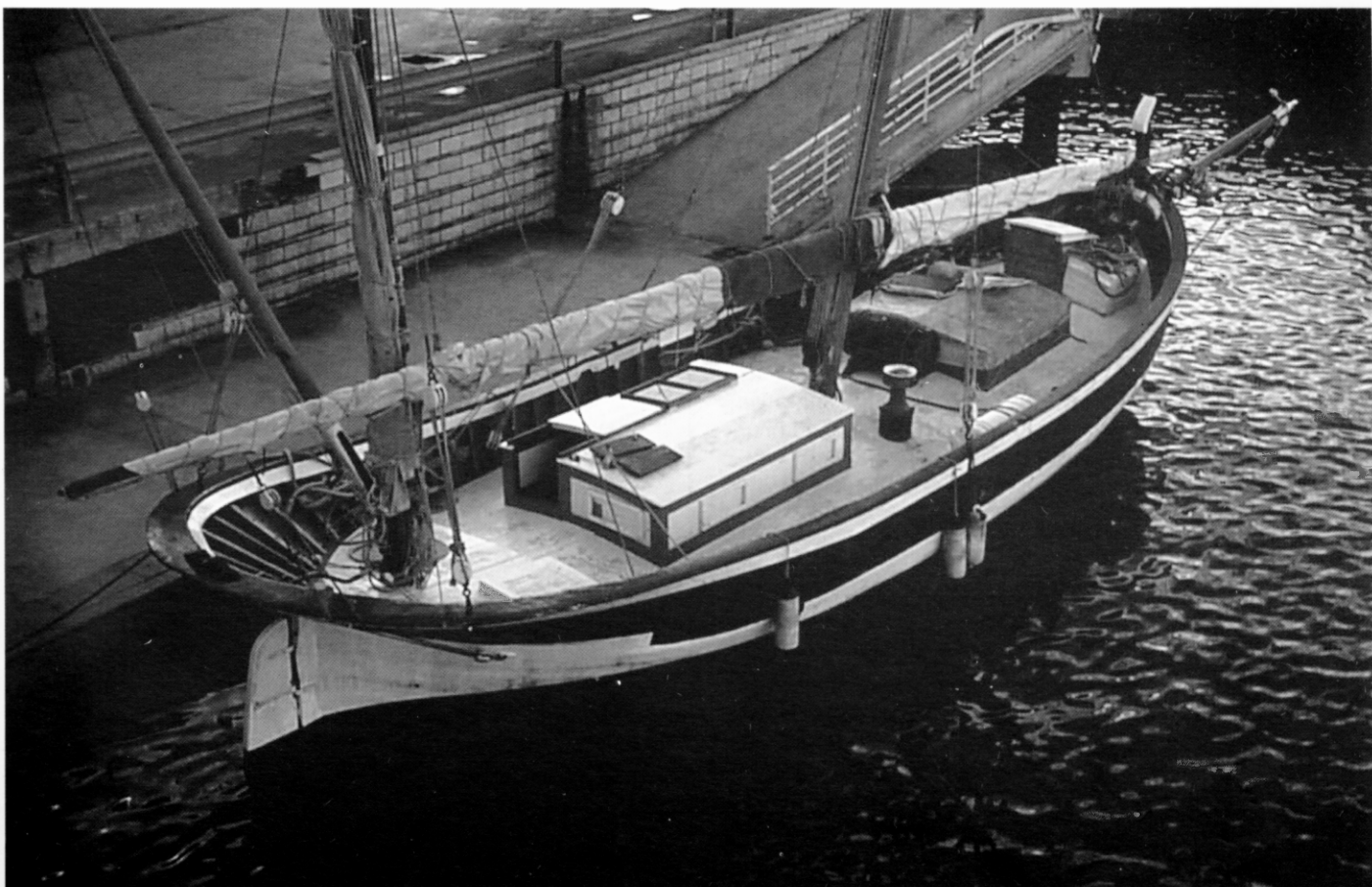
Ja he parlat dels vaixells històrics com a objectes fixos i passius.

Tanmateix, deixeu-me tornar a la meua introducció: els vaixells escola de vela han estat l'exemple de manteniment al llarg del temps de vaixells històrics en condicions actives, i per tant mantenint les tècniques tradicionals, exemplificades pel vaixell escola d'Oslo, la fragata Christian Radich, aquí amarrada fora del Museu Marítim Noruec.

A Noruega, la qüestió de tractar vaixells històrics com a *objectes de museu* fixos o com a unitats encara actives es va abordar amb el vapor de pales Skibladner. Es va enfonsar durant l'amarratge per a l'hivern de 1967, però fou recuperat. Construït l'any 1856, era el vapor més antic del món en actiu. En comptes de col·locar-lo en un dic sec com a artefacte històric *passiu*, es va decidir que es restauraria i es retornaria al servei actiu en el llac més gran de Noruega, el Mjosa, on ha estat navegant amb èxit més de 140 anys. No obstant, aquesta decisió també implicava que s'havien de fer algunes concessions per garantir les normes de seguretat actuals. Sortosament, s'ha desenvolupat una cooperació positiva i mútua entre les autoritats noruegues marítimes i de conservació.

El que ha caracteritzat la conservació de vaixells d'ençà els 70 ha estat un interès creixent pels aspectes més prosaics de la història marítima. Els propietaris de vaixells de pesca i d'altres embarcacions utilitàries velles rebien un subsidi per part del govern noruec quan els seus vaixells eren convertits en ferralla o eren enfonsats deliberadament per tal que els substituïssin per unitats més modernes, segures i eficients, mentre que alhora hi havia un interès i un entusiasme creixents per restaurar i conservar aquesta mena de vaixells.

El somni final era, és clar, navegar en un vaixell restaurat, com ara aquest balandre arponador Mathilde, fotografiat amb una llum romàntica de vesprada. Tanmateix, la majoria dels somnis són més difícils d'assolir del que es pensa. Un cop comences a cavar en una quilla podrida o rovellada sembla que mai no s'acaba.



La barca de mitjana Rafael, dedicada originàriament a la pesca, actualment realitza programes educatius col·laborant amb el Cau de la Costa Brava-Museu de la Pesca de Palamós, Girona

M'heu de perdonar per haver pres el meu país com a estudi del cas en la conservació de vaixells. Hi ha nacions amb més vaixells històrics, fins i tot més grans i millor conservats que Noruega. Però hem tingut experiències i aconseguït solucions que han interessat, i fins i tot han causat admiració arreu, en particular pel que fa a la interacció entre els sectors públic i privat. Això ha creat una política de selecció i prioritització en la conservació de vaixells i de certs tipus de vaixells, i per aconseguir fons públics sense perdre l'empenta que sorgeix gairebé sempre de la iniciativa privada.

Museus marítims i conservació de vaixells

En un primer cop d'ull és obvi que els museus marítims s'haurien d'involucrar en la conservació de vaixells. De fet, conservar objectes és la raó principal de l'existència de les nostres institucions. En el cas del Museu Nacional Marítim som els propietaris de tres vaixells que estan flotant i que s'usen activament: el cutter de rescat Colin Archer, el vaixell de passeig de doble proa Venus, i l'*schooner* de tres pals Svanen.

Els dos primers s'han llogat a dos clubs nàutics, amb la delegació de la responsabilitat diària a persones privades amb condicions especials, l'Svanen és una unitat totalment integrada en el Museu. Aquest vaixell combina les funcions d'objecte de museu i *campus escolar* flotant. La gestió i tot el funcionament, des del màrqueting, tripulació i costos de manteniment corren a càrrec del Museu. És un vaixell car: hem tingut números tan vermells que la junta s'ha plantejat la seva viabilitat econòmica, tot i que l'Svanen és, per sobre de tot, la nostra joia més preuada. Amb més de vint anys de funcionament, és un element *conscienciador* que per al museu no té preu i aquesta és la raó de la

seva continuïtat. Però per a nosaltres seria impossible mantenir més d'un vaixell.

Hi ha límits clarament econòmics i organitzatius per a un museu a l'hora de gestionar un vaixell històric actiu. Molt sovint el paper del museu es limita a l'assessoria, fins i tot més pel que fa als vaixells de motor que no pas als de vela. La majoria de vaixells a vapor o motor tenen unes exigències tècniques i econòmiques tan importants que cal que siguin gestionats per societats o fundacions especials.

Conservació de vaixells i ajuda pública

El govern noruec va començar el seu suport actiu en la conservació de vaixells al voltant de 1970. Al principi, el finançament es canalitzava a través del Fons Cultural Noruec; actualment a través de la Direcció de Patrimoni Cultural. El finançament públic vol aconseguir una varietat de tipus de vaixells històrics. Entre 1974 i 1978 es va dur a terme un registre a nivell nacional dels vaixells amb més de 50 anys d'antiguitat per tal d'establir la base d'una llista de vaixells i tipus de vaixells que fossin essencials per reflectir el patrimoni marítim de Noruega. Els vaixells escollits per rebre subsidis públics s'han de mantenir operatius, i les tasques d'operativitat seran dutes a terme per voluntaris. A més, els vaixells no tindran titularitat pública. Tanmateix, és essencial que aquests vaixells siguin restaurats segons els principis estrictament d'antiquari que les mesures de seguretat actuals permetin.

Res no és perfecte, però aquesta política raonada del govern noruec ha comportat un cert nombre de resultats amb èxit: en aquests darrers anys, el pressupost nacional anual ha inclòs una

suma d'aproximadament 1,5 milions de lliures esterlines reservada per als vaixells històrics i instal·lacions marítimes. Això ha estat essencial per a aquests vaixells diferents com l'*schooner* Svanen i l'Skibladner que acabem d'esmentar, com també el vapor de passatgers/càrrega Boroysund i el balener Southern Actor per anomenar tan sols uns quants. A Noruega, el projecte més ambiciós és actualment la restauració del Hestmanden de 1911. És l'últim vaixell de càrrega de vapor noruec, va servir als aliats durant les dues guerres mundials, la qual cosa és un sòlid argument per recolzar la seva conservació.

I encara més gran, i encara amb un futur incert, és el vaixell de passatgers Finnmarken, construït l'any 1956 i retirat del servei coster del nord de Noruega l'any 1994. Hi ha una iniciativa per conservar aquest vaixell sobre dic sec i a l'interior. El projecte és tan gran i car que s'han de buscar fons fora del pressupost nacional anual si es vol realment dur a terme. Durant l'any 1997 es prendrà la decisió final.

Conservar les tècniques marítimes tradicionals a terra i a bord

La restauració és només un aspecte de la conservació de vaixells. El repte veritable rau en la conservació i manteniment diaris a llarg termini. En una època en la que predomina més l'acer que la fusta i la soldadura més que el clavetejat, les mesures per mantenir les tècniques tradicionals en la reparació i la conservació dels vaixells històrics són més essencials que mai. Les antigues drassanes ja han tancat, i les modernes confien cada cop més en la tecnologia informàtica en comptes de confiar en les tècniques humanes heretades. A Noruega, a fi de combinar les instal·lacions de manteniment amb els mètodes tradicionals, s'han creat tres centres per a la protecció de vaixells històrics, patrocinats per la Direcció de Patrimoni Cultural, cada un dels quals s'ha especialitzar en fusta i ferro/acer.

Conservació de vaixells: una breu visió internacional

La situació a Noruega és la que conec millor, i mentre la nostra solució pot ser d'interès i potser d'algun valor per a aquells que encara es troben en fase de planificació, també intentaré fer

un breu repàs sobre com han tractat alguns països la conservació de vaixells històrics.

Dinamarca

En molts aspectes, Dinamarca ha estat la pionera a Escandinàvia en la conservació de vaixells. L'orgull de Dinamarca és el segon vapor de pales més vell del món, el Hjejlen, del 1865, i també un dels primers projectes de voluntariat en la conservació de vaixells d'Escandinàvia, el petit vapor de passatgers Skelskor de 1915. Tanmateix, la contribució més destacable de Dinamarca en la conservació de vaixells en un context més ampli s'ha concentrat en els nombrosos vaixells de càrrega, fets de fusta, tant de vela com de motor, que encara s'utilitzaven abundantment durant la dècada dels 60. A iniciativa del Museu Víking de Vaixells de Roskilde, les funcions combinades de l'*schooner* Fulton com a vaixell museu i projecte sociopedagògic, han comportat una idea que ha estat abundantment copiada. Tal com podem veure en una fotografia de Nyhavn, Copenhaguen, la conservació danesa de vaixells encara és especialment forta pel que fa a vaixells de fusta petits i mitjans. Malgrat tenir un finançament públic modest, Dinamarca ha assolit exemples de conservació veritablement espectaculars, com ara la fragata de vapor Iylland, la conservació de la qual s'ha dut a terme gràcies a grans finançaments privats.

Suècia

A més de Vasa, que potser és el vaixell històric més famós del món, Suècia té la flota més gran i variada de vaixells històricament significatius, des de vaixells far i remolcadors fins a tren-caglaços i destructors. Molts estan en actiu, però la majoria dels vaixells propietat dels museus romanen immòbils. El Museu Marítim Suec a Estocolm té un tren-caglaç i un vaixell far operatiu, però la majoria de vaixells de museu es concentren al port del museu de Göteborg, inclosa la barca Víking de 4 pals. No obstant, Suècia té una categoria única de vaixells històrics actius, sobretot els bells vapors de l'*arxipèlag*, pintats de blanc, que han connectat Estocolm i altres ciutats grans amb les illes veïnes. Alguns vapors veterans també estan en actiu en nombrosos llacs i canals suecs. Tot i haver molts i variats vaixells històrics, a Suècia, el govern hi està escassament implicat, i amb prou feines hi ha una política oficial sueca al respecte.

El Hjejlen és el segon vapor de rodes de pales més antic que es conserva al món. Va ser construït a Copenhaguen, Dinamarca, el 1861



Alemanya

La col·lecció alemanya de vaixells històrics és alhora impressionant i interessant, i abraça des de vaixells de pesca fins a vaixells de càrrega i fragates. El Museu Marítim Alemany de Bremerhaven té una col·lecció gran i variada de vaixells històrics, flotants però estàtics en una bassa adjacent al museu. La majoria de ciutats portuàries alemanyes tenen un o més vaixells veterans, alguns d'ells realment decoratius, com la barca Passat de quatre pals a Travemünde. Hamburg, el principal port del país, té dos vaixells de gran significat històric per a la ciutat. La barca Rickmer Rickmers, que fou restaurada a partir del buc d'una reproducció exterior de la forma que tenia quan es va estrenar, cap al 1896. En adonar-se de la rapidesa del passat per atrapar-nos, els interessos privats d'Hamburg van rescatar del pati de ferralles el Cap San Diego, un vaixell de càrrega construït recentment, l'any 1962. Malgrat romandre quiet, el Cap San Diego pot funcionar completament, però mantenir-lo en bones condicions i amarrat ja resulta una tasca constant força difícil. El trencaglaç de vapor, alimentat per carbó, Stettin i construït l'any 1933, és propietat d'una fundació amb seu a Travemünde, que encara el fa servir activament. Aquest vaixell és una mostra palpable del compromís entre els entusiastes enginyosos de vaixells del nord d'Alemanya, que també s'exemplifica per les freqüents reunions de vaixells veterans a Hamburg i a d'altres ports. Però el govern federal alemany encara no ha elaborat cap política concreta per a aquest sector.

Països Baixos

Els Països Baixos tenen potser el major nombre de vaixells històrics registrats d'Europa: aproximadament 2000. Tanmateix, la major part són gairebé idèntics, vaixells de vela i barques de poc calat utilitzades en el Zuiderzee i en els canals, tal com es pot veure reunits en el Zuiderzeemuseum d'Enkhuizen. No existeix cap política global pública i el suport financer del govern sempre ha estat molt limitat. Els propietaris s'han organitzat en diversos grups. La intervenció política ha comportat uns resultats força peculiars: el monitor Buffel, construït l'any 1868, pertany actualment al Museu Marítim Prins Hendrik de Rotterdam. Quan el monitor va ser restaurat, la majoria del Consell Municipal no va acceptar, per raons polítiques, que s'instal·lessin les armes en la torre de coberta...

S'ha d'esmentar, tanmateix, que s'han dut a terme alguns projectes veritablement espectaculars en la construcció de còpies històriques, com ara una còpia de l'índic Batavia.

Rússia

Al contrari que el cas del Buffel, el seu armament és probablement l'element més important que es mostra en el creuer Aurora, que es va fer famós durant la revolució bolxevic, i que és el vaixell de museu més important de Rússia, actualment a St. Petersburg. Almenys, quan el vaig veure per darrer cop l'any 1990, estava en tan bones condicions que hom pot sospitar la certitud del rumor que de fet l'Aurora (que en realitat hauria quedat tan deteriorat que no es podia ni reparar) és una còpia de l'original.

La situació actual de Rússia no és probablement la més adequada per a nous projectes de conservació, malgrat que alguns vaixells podrien arribar a ser-ne candidats.

França

Els cuirassats i els creuers pesats són actualment considerats vaixells de guerra del passat. Malgrat ser grans i complexos, alguns d'ells han estat objecte de conservació, amb diferents

resultats. Al contrari que el lluent Aurora de St. Petersburg, el cuirassat pesat francès Colbert necessitava urgentment una bona capa de pintura l'últim cop que el vaig veure a Burdeos l'agost de 1996. França té un nombre relativament petit de vaixells històrics conservats, i pel que jo sé no existeix una política governamental o despesa pública en aquest sector. Tanmateix, existeix una considerable conscienciació pel que fa a vaixells històrics en algunes regions de França. Probablement, la més coneguda sigui la de Bretanya, on els vaixells tradicionals de pesca, els vaixells de recreació i altres barques es reuneixen a Brest i Douarnenez. La col·lecció de diversos vaixells de pesca del Musée de la Pêche a Concarneau n'és un bon exemple.

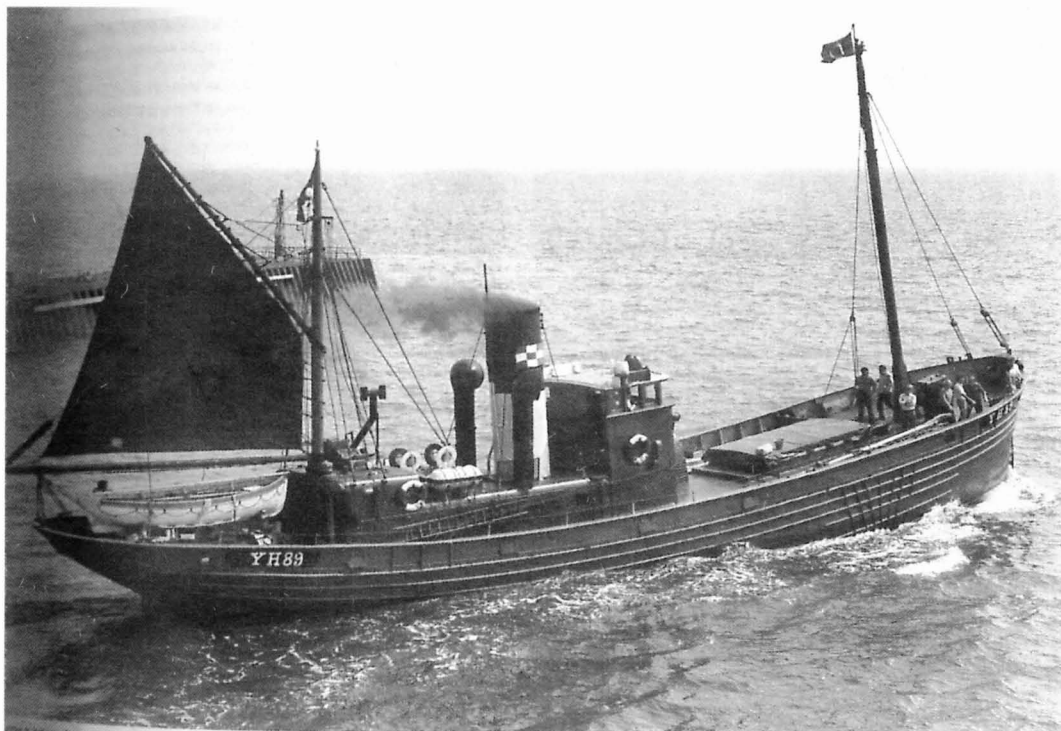
Gran Bretanya

Tal com he esmentat abans, la Gran Bretanya és el líder a l'hora de parlar de la conservació de vaixells històrics a Europa. Hi ha llistats més de 200 vaixells a l'edició de 1993 del Registre Internacional de Vaixells Històrics de Norman Brouwer. En oposició al finançament governamental directe, es va elaborar una política organitzada a través del Maritime Trust l'any 1970, una fundació sense ànim de lucre sota el patrocini de la Sa Altesa el duc d'Edimburg. A partir de diferents iniciatives per aportar fons, el Maritime Trust ha adquirit i patrocinat parcialment la restauració de vaixells de gran significació per al patrimoni marítim de la Gran Bretanya.

A la dècada dels 70, es van conservar col·lectivament al voltant de 20 vaixells com a Museu Flotant de Vaixells al St. Katharine's Dock, a Londres. La col·lecció incloïa diferents tipus, com ara el vapor de càrrega Robin (1890), l'schooner de tres pals Kathleen & May (1901), el vaixell-far del govern Nore (1936) i la barca teranyina d'arengada Lydia Eva (1930). El ràpid creixement del Maritime Trust i del Ship Museum reflecteix l'optimisme irracional que va caracteritzar la política de conservació de vaixells en aquella fase, fins que l'experiència pràctica va comportar una major sobrietat i sensatesa. El que va succeir és que els visitants de St. Katherine no pagaven l'entrada per pujar als vaixells que podien veure gratuïtament des del moll, i a mesura que St. Katherine va anar esdevenint cada cop més popular com a port de iots, els preus que cobrava el moll van arribar a un nivell que el Trust ja no va poder pagar-los. El Museu Flotant de Vaixells es va dissoldre, i la majoria de vaixells van ser dispersats per diverses localitats del Regne Unit.

Tanmateix, la Gran Bretanya encara posseeix una posició incontestable pel que fa a nombre i varietat de vaixells conservats, un veritable reflex del patrimoni nacional del centre de gravetat mundial tant marítim com industrial del segle XIX. Alguns dels vaixells de guerra més famosos i ben conservats del món es troben al Regne Unit, incloent l'HMS Belfast en el Pool de Londres. Potser l'exemple més fantàstic de la contribució britànica a l'enginyeria marina és el dic sec Bristol que allotja el Great Britain, exactament allà on fou construït ara fa 150 anys. Però el darrer quart de segle que ha transcorregut fins que la restauració va començar l'any 1970, també demostra els conflictes interns en una tasca tan gran com aquesta: el progrés envers un vaixell totalment restaurat i acabat contra la lluita creixent amb les peces deteriorades que van ser restaurades fa més de vint anys, les plaques de la coberta encara s'han de canviar. Tot i això, el treball avança, i els visitants obtenen una gran impressió dels seus interiors diferent de la de fa dues dècades.

L'amarratge permanent en un dic sec ha estat l'aplicació més utilitzada en la conservació britànica de vaixells. Uns altres exemples, a més dels esmentats, són el vaixell pilot Edmund Gardner a Liverpool i l'HMS Warrior. Però la Gran Bretanya també ha jugat un paper prominent en utilitzar activament els vaixells



El pesquer
Lydia Eva, cons-
truit el 1930, una
propietat de The
Maritim Trust de
Londres

veterans, com ara el vapor de pales *Waverley*, construït recentment, l'any 1946. I amb sis anys menys, el lot Reial Britannia que ara serà retirat de servei. És un candidat per a la conservació?

Estats Units d'Amèrica

Amb els grans recursos del país, és normal que s'hagin reunit un gran nombre de vaixells històrics als Estats Units. Amb l'excepció de l'USS Constitution, que és propietat de la marina militar, la conservació s'ha assolit gràcies al finançament privat i no públic. Molts projectes han tingut molt d'èxit, tot i que encara hi ha exemples on els objectius eren superiors al que permetia la pròpia realitat. Ja he esmentat la grandiosa tasca que s'ha fet amb el vaixell de passatgers *Queen Mary* a Long Beach, que ha tingut una carrera força dubtosa. Les dues fragates *Wavertree* i *Peking*, al South Street Seaport Museum de Nova York també poden deixar en el visitant la impressió que aquestes dues tasques de conservació són una mica massa grans per a una sola institució. Mentre la *Peking* està en unes condicions força presentables, la *Wavertree* s'ha anat consumint en un estat incomplet durant trenta anys.

El front de mar de Filadelfia s'enorgulleix de dos vaixells amb un atractiu visual i alhora històric: la barca de quatre pals *Moshulu* (1894) i el creuer *Olympia* (1892), vaixell almirall de la batalla de Manila que va tenir lloc durant la guerra hispanoamericana.

Hom pot trobar una impressionant combinació de conservació i presentació del patrimoni marítim viu tant al mar com a terra al Mystic Seaport. Tots els vaixells es mantenen en flotació, i alguns en actiu. Tot i que les unitats més grans, com ara el balener *James P. Morga* i l'antic vaixell escola de vela *Joseph Conrad* estan fixos, la conservació i el manteniment es duen a terme segons les millors tècniques marítimes tradicionals.

La barca *Star of India* (1883), que pertany al Museu Marítim de San Diego, és un exemple d'una història on els esforços han pagat la pena: l'objectiu inicial dels restauradors a la dècada dels 60 era veure un dia l'*Star of India* totalment restaurada i

que navegues amb la força de les seves pròpies veles un altre cop. Es mantindrien els estàndards professionals de qualitat durant tot el procés de restauració, sense limitacions. Finalment l'objectiu es va assolir al voltant de 1970. Des d'aleshores, l'*Star of India* fa petits viatges ocasionals dins del port de San Diego, però generalment es manté fixa a port.

El Museu Marítim Nacional de San Francisco, també a Califòrnia, té una de les col·leccions més grans de vaixells històrics en el mar en un museu, des de fragates i ferris fins a schooners i remolcadors. Malgrat ser variat i representatiu, la majoria de vaixells han creat uns grans problemes financers al museu per la grandiosa càrrega que representa el seu manteniment. Alguns d'aquests vaixells estan en una situació bastant precària.

Vaixells històrics: monuments o catalitzadors?

Aquest pot ser el resum d'aquest breu repàs pel món dels vaixells conservats i la conservació de vaixells. En veure aquests artesans com posen els taulons de coberta en un vaixell històric, ens adonem de la importància d'aquests vaixells, no només com a objectes històrics, sinó potser també com a catalitzadors per crear consciència sobre mantenir i cultivar el coneixement que han acumulat els vaixells al llarg de la història. Com eren construïts, com eren mantinguts, com navegaven, com funcionaven? Quins són els materials adequats que s'han d'utilitzar, quina experiència heretada han ensenyat els nostres avantpassats perquè aquests materials siguin més duradors o igual que els productes artificials que utilitzem avui dia?

En veure una petita tartana i un gran portacontenidors, l'un al costat de l'altre, crec que ens podem adonar que qualsevol desig de conservar els vaixells de tot tipus i mides per al futur és un pensament va. Hi ha casos on els models, les fotografies, els plànols i les descripcions escrites seran l'única forma de proporcionar coneixement per al futur. Però no hi haurà res més desafiant que la visió i l'experiència de ser a bord d'un vaixell del passat. No hi ha res que pugui amb un objecte històric, com a "cosa real".