

27/2/70

LA ISLA Y LOS BARCOS

HISTORIA DE PAZ Y GUERRA DEL "APOLLO", EL MAYOR YATE DEL MUNDO

De sus servicios dijo el almirante Cunningham que, en la campaña de Túnez, fueron de vital importancia para la victoria

Actuó como barco de mando en la Operación Anvil -desembarco en el sur de Francia- y a su bordo se alojó Mr. Churchill

ESTA FLETADO POR DOS AÑOS POR EL THE AMERICAN INSTITUTE FOR THE HUMAN DEVELOPMENT Y, EN LA ACTUALIDAD, REALIZA UNA CAMPAÑA POR AFRICA

"Un servicio rápido para el transporte de tropas entre Argelia y Bona se llevaba a cabo, cada tres o cuatro noches, por medio de cuatro pequeñas unidades de la Royal Navy. Originalmente fueron transbordadores en el Canal de la Mancha y, requisados, se les transformó para su empleo como barcos de tipo medio en el desembarco de fuerzas de

Infantería. Estos barcos fueron los "Queen Emma", "Princess Beatrix", "Royal Ulsterman" y "Royal Scotsman", el primero de los cuales estaba al mando de un viejo amigo, — de la época de los destructores — el capitán George Gibbs, condecorado durante la primera guerra mundial. Con unos 3.300 hombres en cada viaje, estos cuatro barcos ha-

bían llevado a Bona 16.000 soldados el 5 de diciembre, lo cual representó un notable adelanto. El 13 de febrero de 1943 ya habían transportado otros 36.000 hombres. Siempre sometidos a ataques aéreos y en ocasiones de submarinos, sus viajes regulares nunca se vieron afectados. Los recuerdos con orgullo y satisfacción. Pasaron por el peligro sin ser alcanzados y sus duros, denodados servicios, fueron la más eficaz ayuda para el éxito final de la campaña de Túnez".

Esto escribió en sus memo-

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

Sir Andrew Browne Cunningham, vizconde de Cunningham of Hyndhope.

Y, de estos cuatro barcos que con tanto cariño y afecto recuerda el almirante Cunningham, uno de ellos — el "Royal Scotsman" — llegó hace unos días a nuestro puerto. Bajo bandera panameña y el nuevo nombre de "Apollo", una nueva etapa de vida marinera se abría ante su proa y, como yate, bajo su blanca

"Lairdsoak" y "Lairdrock" sustituyeron a los veteranos — "Culzean", "Cairsmore", etc. — que, antieconómicos en su explotación comercial, habían sido vendidos.

Estas unidades de nueva construcción eran esencialmente cargueros que, además, contaban con instalaciones especiales para el transporte de ganado entre puertos de Irlanda e Inglaterra. Pero, faltos de barco adecuados para

milares — si bien con algo más de tonelaje — que, en 1938, fueron botados con los nombres de "Munster" y "Leinster".

Los "Royal Scotsman" y "Royal Ulsterman" tenían capacidad para el transporte de 90.000 cúbicos de carga en sus dos bodegas — una a proa y otra a popa — así como para 219 pasajeros en primera y 108 en segunda.

Fueron los primeros barcos de la naviera con popa de crucero y, otra innovación, como en algunos pequeños puertos que servían tenían que entrar y atracar proa a tierra y salir dando atrás, en el extremo de la cubierta de botes llevaban un segundo puente de mando y, a proa, un timón. Un doble juego de luces de situación les permitía que, con ellas encendidas, — y gobernados entonces con el timón de proa y desde el segundo puente — salir de puerto dando atrás hasta que, en aguas libres y

no congestionadas, pasaba el gobierno al puente normal, apagaban las luces de situación que hasta entonces habían lucido y, con las normales encendidas, seguían viaje.

Otras características que tenían — aún las tiene el "Apollo" — eran el cinturón que, a medio casco, protegía la obra muerta, y, también, las portas en la borda, correspondientes estas con los pozos de proa y popa.

Cuando fueron entregados a la Burns and Laird, en junio de 1936, la naviera servía las siguientes líneas: de Ardrossan a Belfast; de Ayr a Belfast y Larne; de Glasgow a Londonderry y, de los dos primeramente citados puertos a Dublin. Finalmente servía la de Heysham a Londonderry.

En estas líneas sirvieron los dos "Royal" — si bien con más frecuencia entre Belfast y Glasgow — hasta que, en 1939, la guerra dio fin a sus singlaturas de paz.

Los años de la guerra

Pintados de gris y convenientemente artillados, durante los primeros meses de la contienda continuaron en sus líneas normales, hasta que, en 1940, ambos fueron requisados por el Almirantazgo, que los transfirió a la Royal Navy para su posterior utilización como transportes de tropas.

Y, al igual que en la paz, también en la guerra sus carreras marcharon paralelas en aquellos años de lucha que les llevaron — como luego veremos — a lugares que nunca se pensó visitarían estos dos pequeños "short sea liners".

En abril de 1940, ambos barcos fueron enviados a Scaop-

ordenó la retirada de sus fuerzas, de nuevo volvieron para, desde Namsos y Andalsnes, participar en la difícil operación que, si bien realizada bajo la protección de las fuerzas navales anglo-francesas, tenía tras sí el peligro de los acorazados alemanes "Scharnhorst" y "Gneisenau". Estos habían hundido al transporte "Orama" y al portaaviones "Glorius" y continuaban sus operaciones de patrulla por las aguas que sabían pasarían los transportes encargados de la repatriación de las fuerzas combatientes.

Escortados por el crucero francés "Montcalm" — que

nalizadas, con el "Leinster" y el "Munster", ambos se dedicaron a llevar refuerzos desde Greenock a Reykjavik, en Islandia.

Por entonces el "Royal Scotsman" contaba en su haber una serie de viajes con tropas polacas y, por tal razón, su capitán — Mr. D. Darroch — y primer oficial, Mr. W. R. Pitkeathley, recibieron la Cruz al Valor, condecoración concedida por el Gobierno polaco en el exilio.

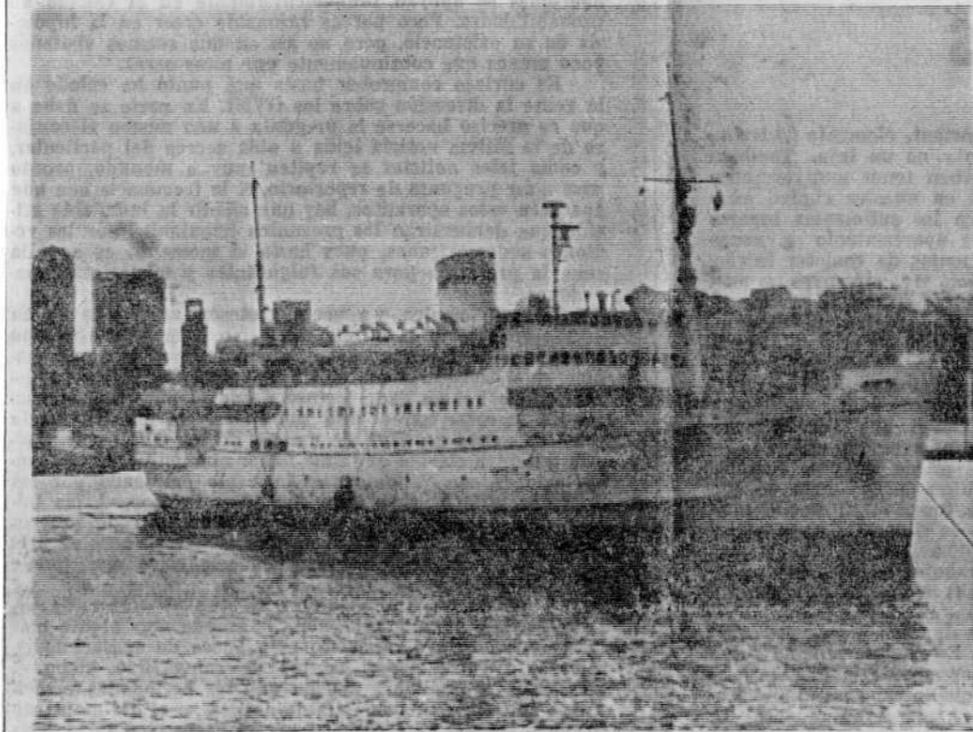
En los últimos meses de 1940, ambos gemelos se separaron temporalmente y, mientras el "Royal Ulsterman" continuaba en sus funciones de transporte, el "Scotsman" se dedicaba al entrenamiento de comandos en las nuevas tácticas de desembarco.

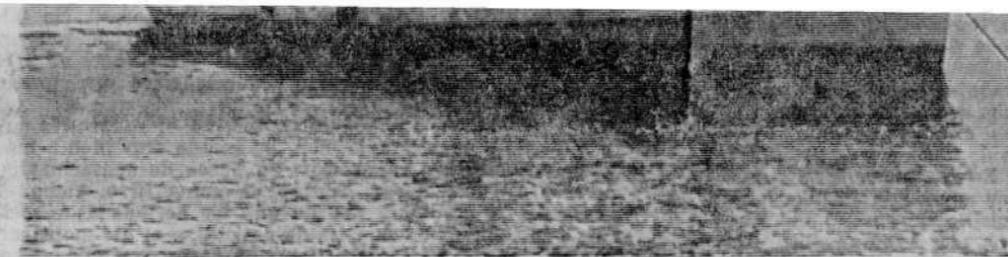
La etapa decisiva

En julio de 1941, de nuevo se reunieron los dos "sister ships" de la Burns and Laird que, por entonces, fueron destinados a la fuerza naval de operaciones combinadas, destino éste que obligó a realizar en ellos nuevas reformas con objeto de habilitarlos para el rápido desembarco de tropas.

Se le suprimieron los cuatro botes salvavidas que, a cada banda y en pescantes de gravedad, remataban la cubierta superior. A nivel inferior de ella se instalaron seis de tipo especial de los que, perfectamente trincados a son de mar, colgaban — tres por banda — seis barcasas del tipo LCA.

En la toldilla se les instaló una pieza antiaérea de 102 milímetros y, en la superestructura, cinco ametralladoras pesadas, en montajes simples, para tiro naval y antiaéreo. Se





El "Apollo", mientras vira el ancla, destaca sobre el fondo de nuestra ciudad.

rias — "A Sailor Odyssey" — y reluciente pintura se escondía un pasado de paz y guerra

Los primeros años del "Royal Scotsman"

En 1934, la naviera Burns and Laird decidió la construcción de dos motonaves para el servicio que, a través del Mar de Irlanda, unía — une — a los galeses que habitan en las dos islas principales del Reino Unido.

La naviera contaba con una muy larga tradición marinera que se remonta a la época en que, — corría el año de 1824 — Mr. George Burns adquirió el vapor "Ayr" para la línea entre Glasgow, Ayrshire y Galloway. Los nombres de "Eclipse", "Belfast", "Rapid" y "Entreprise" son los jalones que marcan el desarrollo de la empresa que, hábilmente dirigida, lleva a Mr. Burns a unirse a Samuel Cunard cuando — recién llegado del Canadá — buscaba respaldo económico y consejo para constituir la British and North American Royal Mail Steam Packet Company, la hoy mundialmente conocida Cunard Line.

Hombre de amplia visión, sus negocios navieros prosperaron con los años y, a su muerte, otros supieron llevar

a cabo la meta propuesta y, cuando el 25 de julio de 1922 quedó oficialmente constituida la Burns and Laird Lines Ltd., tras ella — como respaldo histórico — quedaban las The Glasgow, Dublin & Londonderry Steam Packet Co. Ltd., que databa de 1814; la Ayr Steam Shipping Company, fundada en 1876; la G. and J. Burns Ltd., primera del grupo Burns, constituida en 1824; la Laird Line, de 1907, y la Burns Steamship Co. Ltd., de 1908.

Después de los años de la depresión mundial, aquellos de la baja de fletes ocasionada por la crisis económica de Wall Street — crisis que afectó al mundo entero — la Burns and Laird Lines decidió la modernización de su flota y, si bien por entonces un elevado de sus acciones se encontraba en poder de la Coast Line, aún conservaba independencia económica y sus propias líneas e intereses comerciales en los puertos que servía tradicionalmente.

Entonces se construyeron los "Lairdsbank", "Lairdscert",

el servicio de pasajeros, la firma Harland and Wolff recibió el encargo de dos que, del tipo "short sea liner", se adaptasen al tráfico de carga y pasaje que la naviera mantenía.

En el contrato se especificaba que estos barcos serían de 3.290 toneladas y que, como principales dimensiones, tendrían 102 metros de eslora por 14,5 de manga. Provistos de dos motores de ocho cilindros — que desarrollarían 7.500 B. H. P. sobre dos hélices —, estos dos barcos proyectados tendrían que dar, según contrato, 16 nudos de media a régimen normal.

En los astilleros que en Belfast poseía la Harland and Wolff se puso la quilla de ambos pequeños "liners" que, botados en 1935, realizaron sus pruebas de velocidad y consumo con entera satisfacción de sus armadores y, en junio de 1936, arriaron la contrasena de la firma constructora e izaron de la de la Burns and Laird.

En las pruebas oficiales ambas unidades superaron los 19 nudos y, tan buenos resultados dieron ya en servicio, que la Belfast and Irish Packet Company Ltd., de Belfast, contrató seguidamente con Harland and Wolff la construcción de dos "short sea liners" muy si-

mo transportes de tropas.

Y, al igual que en la paz, también en la guerra sus carreras marcharon paralelas en aquellos años de lucha que les llevaron — como luego veremos — a lugares que nunca se pensó visitarían estos dos pequeños "short sea liners".

En abril de 1940, ambos barcos fueron enviados a Scapa donde cada uno de ellos tomó a su bordo unas compañías de

y "Gneisenau". Estos habían hundido al transporte "Orama" y al portaaviones "Glorius" y continuaban sus operaciones de patrulla por las aguas que sabían pasarían los transportes encargados de la repatriación de las fuerzas combatientes.

Escortados por el crucero francés "Montcalm" — que reemplazaba al "Emile Bertin" que había resultado alcanzado

ella se instalaron seis de tipo especial de los que, perfectamente trincados a son de mar, colgaban — tres por banda — seis barcasas del tipo LCA.

En la toldilla se les instaló una pieza antiáerea de 102 milímetros y, en la superestructura, cinco ametralladoras pesadas, en montajes simples, para tiro naval y antiáereo. Se dispuso acomodación para 236 tripulantes y, al mismo tiem-



El capitán Robertson, con los profesores Ziff y Findley y don Guillermo Valenzuela, consulta las notas sobre la historia de su barco.

tropas especiales que fueron desembarcadas en Moo, un pequeño pueblo costero de Noruega.

Desde el día 9, fecha en que las tropas alemanas atravesaron la frontera con Dinamarca, la Marina de guerra germana se lanzó a la conquista de los puertos claves para una posterior penetración en el interior de la nación. Oslo, Narvik y Trondhjem eran los puntos de desembarco elegidos por el Alto Mando alemán y, apenas se supo de la composición y rumbos de los diferentes grupos, el Almirantazgo ordenó al almirante Forbes destacar parte de la Home Fleet para apoyar a los noruegos en Bergen y, para ello, cuatro cruceros y siete destructores fueron enviados a cumplir tal misión.

Al mediodía, la Flota inglesa fue severamente atacada por la aviación alemana que, con una bomba de 500 kilos alcanzó al acorazado "Rodney" y, con otras menores, a los cruceros "Glasgow" y "Southampton". En uno de estos ataques resultó hundido el destructor "Gurkha".

Cuatro viajes a Noruega realizaron los dos "Royal" de la Burns and Lairds y, cuando el 28 de abril el Mando aliado

por la aviación alemana — llevaron 3.000 soldados franceses a L'Orient y, de allí marcharon a St. Nazaire para tomar a su bordo igual número de ingleses que regresaban a la metrópoli.

Ya en Southampton se les asignó la misión de conducir a Casablanca 1.300 guardiamarinas de la Escuela Naval francesa que, evacuados a Inglaterra, seguían con aquel destino para, allí, continuar su entrenamiento militar.

Mientras los dos barcos sumaban singladuras, se produjo el ataque inglés a la base naval de Orán y, a su llegada a Casablanca, la situación en que se encontraron los comandantes de ambas unidades fue bastante difícil y, con toda rapidez se desembarcaron los guardiamarinas y los barcos pusieron rumbo a Gibraltar. Allí embarcó cada uno 450 pasajeros — todos ellos civiles — y, sin escolta, continuaron rumbo a Inglaterra donde, en Southampton, fueron desembarcados.

Siguieron luego a Aberdeen y, con tropas, continuaron a Lerwick. A su vuelta de este viaje, los dos "Royal" fueron sometidos a obras de completa transformación en auténticos transportes y, una vez éstas fi-

po, para 830 infantes de Marina.

Las LCA eran embarcaciones de once toneladas y 12 metros de eslora. Estaban equipadas con dos motores Ford que les daban una máxima de 10 nudos y, diseñadas por la Thornycroft, el puesto del timonel — situado a popa — contaba con una ligera protección; estaban armadas con un mortero de 2 pulgadas y tres ametralladoras ligeras y, con cuatro hombres de dotación cada una, podían transportar a las playas 35 hombres o media tonelada de material.

El mando de estas unidades — agrupadas en la flota de la Combined Operations — estaba asignado al almirante Sir Roger Keyes que, en más de una ocasión arboló su insignia en el "Royal Scotsman".

Su primera misión fue la de, con el "Ulster Monarch", marchar a Freetown para el transporte de tropas coloniales — sobre todo huassas — entre La-

(Pasa a la pág. 8)

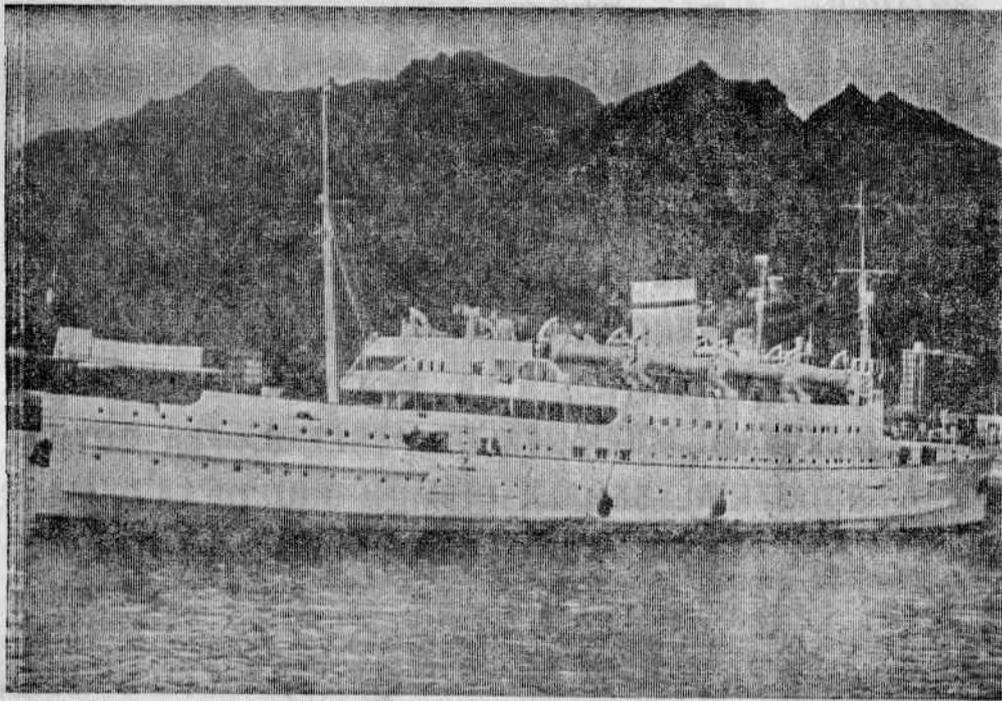


señorita Elizabeth Ausley y el primer oficial, Mr. Watson, charlan con nuestro redactor

REPORTAJE GRAFICO:

Juan Hernández

LA ISLA Y LOS BARCOS



El "Apollo", con el ancla a pique, pone proa a la bocana para proseguir sus singladuras.

(Viene de la página cuatro)

gos, Takoradi y Bathurst. Estos soldados estaban integrados en la denominada West African Frontier Force y, cuando se concluyó el traslado de estas fuerzas, arrumbaron a Gibraltar para ser sometidos a una reparación antes de, vía Ciudad del Cabo, seguir a Durban, puerto donde esperarían órdenes posteriores. Y estas fueron las de embarcar tropas e incorporarse a las fuerzas navales encargadas del desembarco y ocupación de Madagascar, operación que se llevó a cabo con rapidez y, ya innecesarios sus servicios en aquella zona, retornaron a Inglaterra.

Por entonces se había decidido el desembarco en Marruecos y Norte de África y, para ello se habían dividido las fuerzas atacantes en tres expediciones: "Task Force 34", "Central Task Force" y "Eastern Task Force".

Y a la "Central Task Force" fueron asignados los dos "Royal" que, con otros transportes ingleses, tomaron a su bordo tropas americanas de las destacadas en el Reino Unido —se enviaron 39.000 hombres— y, con una potente escolta naval se dirigieron a su destino. Las fuerzas navales estaban al mando del almirante Troubridge y comprendían el acorazado "Rodney", los portaviones "Furious", "Miter" y "Dasher", el crucero antiaéreo "Delhi", trece destructores, seis corbetas, ocho dragaminas y otras unidades auxiliares.

Los convoyes contaban con una protección, a distancia, de una muy potente fuerza de cobertura —tres acorazados, dos portaviones, siete cruceros y diecisiete destructores—, reforzada ésta por la aviación basada en Gibraltar.

Dentro de la "Central Task

Mr. D. D. Drennen, jefe de máquinas del mismo.

De vuelta a Inglaterra, el "Royal Scotsman" fue preparado para actuar como unidad de mando en las operaciones que se proyectaban en el Mediterráneo y, banda a banda con su antiguo compañero, tomó parte en los desembarcos de Pantellaria, Sicilia, Salerno, Carigliano y Anzio.

Pantellaria se resistió y, después de un constante bombardeo de la Flota que, bajo el mando del contralmirante Mac Gregor se había hecho a la mar desde Sfax, se rindió y fue rápidamente ocupada para, seguidamente, llevarse a cabo desembarcos en Lampedusa y Linosa.

En Sicilia, los dos "Royal" se contaban entre los 280 barcos de guerra que tomaron parte —además de otros 2.475 que iban desde grandes transportes a simples barcasas de desembarco— en las operaciones sobre Siracusa, Augusta, Gela y Licata.

Luego vino Salerno, en que, bajo la protección de los monitores "Abercrombie", "Roberts" y "Erebus", las tropas

pusieron pie en las playas que tenazmente defendía el enemigo que, el día 13 lanzó tales contraataques que fue preciso enviar a los cruceros a Sicilia por tropas de refuerzo.

Carigliano y Anzio fueron preludio de los desembarcos en el Sur de Francia y, mientras el "Royal Ulsterman" partía de nuevo para Inglaterra —tomaría parte en las operaciones de Normandía—, su gemelo quedó en el Mediterráneo para ser utilizado como unidad de mando.

En julio de 1944 fue elegido como cuartel general de las fuerzas que habrían de llevar a cabo la Operación Anvil y, en calidad de tal, en él se albergó el almirante Cunningham —que luego pasó al "Largs"—, el general Sir Henry Maitland Wilson, comandante en jefe del Mediterráneo, el almirante Troubridge y, ya en las últimas etapas, Mr. Winston Churchill, el "premier" que acudía a supervisar, y sobre todo animar, a las tropas con su presencia.

Desde el "Largs" y el "Royal Scotsman" —hoy ese "Apollo" que aún cruza la mar— se

dirigió la Operación Anvil, que movió los efectivos de diez divisiones, 5.000 aviones y 800 embarcaciones que, desde acorazados a transportes, el 15 de agosto de 1944 se presentaron en un amplio sector de la costa, que comprendía desde Hyeres a Cannes, y llevaron a cabo un desembarco que, en palabras de un oficial aliado, comparado con el de Salerno, no fue más que una simple guerrilla.

En noviembre de 1945, los dos "Royal" fueron devueltos a sus armadores y, antes de volver a su línea normal fue necesario llevar a cabo importantes obras de modernización y al mismo tiempo un repaso general de casco y máquinas.

De nuevo en singladuras de paz

Cuando se reincorporaron a su servicio de paz, ambos "short sea liners" navegaron banda a banda con los nuevos "Lairds Loch" y "Lairds Moor" que, construidos en 1944 y 1947, respectivamente, reemplazaron a los perdidos durante la guerra.

Pero cuando otras nuevas motonaves se incorporaron a la línea Belfast Glasgow, ambos fueron puestos en venta y, después de una etapa amarrados, el "Royal Scotsman" pasó a sus actuales armadores, la Operation and Transport Ltd., de Panamá; esta empresa realizó diversas transformaciones en su nuevo "Apollo" que, por su tonelaje, está considerado como el mayor del mundo en la actualidad.

La Operation and Transport Ltd. flota su barco a otras empresas que lo emplean como centro administrativo con respecto a sus intereses comerciales en diferentes países.

En esta escala tinerfeña venía fletado por The American Institute for the Human Development —entidad que lo tiene arrendado por dos años— y a su bordo viajaba una comisión que estudia el desarrollo económico de África, comisión presidida por los profesores Ziff y Findley que, amable, y a través de la señora Elizabeth Ausley, nos dieron a conocer sus actuales actividades.

—La escala en Santa Cruz tiene por finalidad la de hacer suministro y, al mismo tiempo, dar un necesario descanso a la tripulación y equipo del Instituto que viene a su bordo.

El barco procedía de Agadir y, después de esta escala tinerfeña, seguiría viaje a Casablanca y Cádiz, puesto este donde recibirían del Instituto nuevas instrucciones sobre el itinerario a seguir.

—Hasta el momento hemos llevado a cabo un simple estudio económico por diversos países africanos, estudio éste que realizamos por cuenta de empresas comerciales que desean extender sus mercados e inversiones de capital.

El Instituto, nos dicen, care-

tern Task Force".

Y a la "Central Task Force" fueron asignados los dos "Royal" que, con otros transportes ingleses, tomaron a su bordo tropas americanas de las destacadas en el Reino Unido —se enviaron 39.000 hombres— y, con una potente escolta naval se dirigieron a su destino. Las fuerzas navales estaban al mando del almirante Troubridge y comprendían el acorazado "Rodney", los portaviones "Furious", "Miter" y "Dasher", el crucero antiaéreo "Delhi", trece destructores, seis corbetas, ocho dragaminas y otras unidades auxiliares.

Los convoyes contaban con una protección, a distancia, de una muy potente fuerza de cobertura —tres acorazados, dos portaviones, siete cruceros y diecisiete destructores—, reforzada ésta por la aviación basada en Gibraltar.

Dentro de la "Central Task Force", los dos "Royal" estaban integrados en el grupo Z, que tenía por misión la ocupación de Arzeu y, terminada ésta, marchar sobre Orán por Saint Cloud. En los dos barcos iban Rangers —comandos americanos— y, cuando se llegó ante el punto de destino, la sorpresa fue completa.

Las luces de Arzeu y su puerto estaban encendidas —como en toda la costa— y las obstrucciones permanecían abiertas en la bocana. Las unidades aliadas penetraron rápida y decididamente en el puerto y pronto la villa quedó ocupada. Más al Sur, las tropas desembarcadas en la costa no encontraron resistencia y, en la tarde del mismo día, los desembarcos comenzaron a llevarse a cabo en el mismo Arzeu —felicemente para las fuerzas americanas— pues se había desatado un temporal y la costa estaba impracticable.

La reacción germano-italiana fue rápida y, tomado Túnez, sólo Bona —ocupado por un comando transportado por dos destructores— se esfumó la esperanza de una rápida conquista de Bizerta.

Y fue entonces cuando, como al comienzo de estas líneas se dijo, ambos merecieron el agradecimiento y recuerdo del almirante Cunningham por sus destacados servicios en aquellas aguas. Cuando seis meses después se logró penetrar en Túnez, cada uno de los "Royal" había navegado unas doce mil millas en la costa norteafricana y transportado quince mil hombres.

Los desembarcos en Italia y Sur de Francia

El Ejército inglés, como también el americano, citó en sus órdenes a los dos pequeños barcos que, con tanta fidelidad y constancia habían prestado sus servicios en aquellos días duros duros e inciertos de la ofensiva.

El segundo oficial del "Royal Scotsman", Mr. R. J. Carnochan, recibió la Cruz de Servicios Distinguidos, e igual condecoración fue concedida a

los operacio- nes sobre Siracusa, Augusta, Gela y Licata.

Luego vino Salerno, en que, bajo la protección de los monitores "Abercrombie", "Roberts" y "Erebus", las tropas

que acudía a supervisar, y sobre todo animar, a las tropas con su presencia.

Desde el "Largs" y el "Royal Scotsman" —hoy ese "Apollo" que aún cruza la mar— se

ca, comisión presidida por los profesores Ziff y Findley que, amable, y a través de la señorita Elizabeth Ausley, nos dieron a conocer sus actuales actividades.

—La escala en Santa Cruz tiene por finalidad la de hacer suministro y, al mismo tiempo, dar un necesario descanso a la tripulación y equipo del Instituto que viene a su bordo.

El barco procedía de Agadir y, después de esta escala tinerfeña, seguiría viaje a Casablanca y Cádiz, puesto este donde recibirían del Instituto nuevas instrucciones sobre el itinerario a seguir.

—Hasta el momento hemos llevado a cabo un simple estudio económico por diversos países africanos, estudio éste que realizamos por cuenta de empresas comerciales que desean extender sus mercados e inversiones de capital.

El Instituto, nos dicen, carece totalmente de subvención estatal y depende de sus propios recursos económicos, recursos que están basados en los trabajos que lleva a cabo.

—El Instituto ha hecho, y hace, investigaciones en sistemas superiores de educación y administración. Estas investigaciones son luego puestas a disposición de las diferentes empresas que las solicitan para mejor conocer sus futuros mercados de exportación.

Africa es hoy actualidad y, como ejemplo, en la TV sueca se ha llevado a cabo un muy interesante programa —"Land Help Program"— en que los más famosos artistas han recaudado fondos, todos actuaron gratuitamente, con el fin de acudir en ayuda de los países subdesarrollados.

El primer oficial, Mr. B. N. Watson es un neozelandés que nos habla del Teide y del Monte Egmont y que, con desconsuelo, se va de Tenerife sin haber podido visitar la vieja casona de Macario, que sirvió de posada al capitán Cook a su paso por la Isla.

Cuando nos despedíamos —ya el barco comenzaba a arrancar para hacerse a la mar— llegó a saludarnos el capitán, Mr. William B. Robertson, de Nueva Orleans, que estaba muy ocupado en lo que él denominaba "mis 3.000 toneladas de barco". Sí, sabía que su barco había tomado parte en la guerra pero, con certeza, no podía precisar en qué acciones había destacado.

Se interesó por nuestras notas al respecto y, con satisfacción, nos dijo que, si bien estaba orgulloso de su mando, más lo estaba ahora que había podido comprobar lo que, sólo a título de rumores, había oído.

Ya embarcados los 17 miembros del Instituto, el "Apollo" se preparaba para hacerse a la mar y, después de un ¡hasta la vista! —el profesor Findley dijo sería mejor un ¡hasta pronto!— bajamos la escala y el "Apollo" comenzó sus operaciones de salida.

Mar afuera, convertido en un punto blanco, se alejaba un barco que, sobre su estela, reflejaba toda una historia de guerra y paz.