

TIC-TAC

EPISTOLA A UN COMPADRE MIO

Por Luis ALVAREZ CRUZ

Compadre Paco Martínez: muchas gracias por el Premio a la simpatía que, generosamente, acaba de otorgarme, por lo que he leído en este mismo periódico en su edición del domingo último.

La verdad es que yo nunca he realizado ningún esfuerzo para aparecer simpático ante la gente. Tampoco, por tal condición me considero antipático. Resulto, más bien, un hombre gris. Pero, de cualquier manera, no me preocupa ni mucho ni poco este color.

Tiene usted razón, compadre, en que no soy lo que se dice una mala persona. Lo que sí soy es un hombre nada diplomático, y eso se perdona difícilmente. ¿Por qué la hipocresía ha de ser algo así como una virtud social?

Veo, compadre Paco, que anda usted metido en berengenas literarias, justamente cuando yo quisiera salir de los míos. ¡Ay!, el hombre no escarmienta en cabeza ajena.

¿Qué tiempos aquellos, compadre del alma! ¿A santo de qué recordarlos cuando ya estamos—usted, compadre, y yo—fuera de juego? No presuma de promoción generacional.

Me saca usted a relucir un soneto del que, naturalmente, no me acordaba. Podría darle mi opinión sobre él, pero ¿con qué objeto? Ya otros se encargarán de ir proclamando a los cuatro vientos que es malo. Yo lo único que sé es que en el momento en que lo escribí me pareció bueno. Hoy sufre la dura prueba del tiempo. Mas no crea por eso, compadre, que me desdigo. Yo no me desdigo nunca.

Lo que no veo es la necesidad de que me haya sacado a relucir. Ya estoy muy visto. Nuestra época ya pasó. Y no me haga hablar de ella. Ponga sobre su pórtico el cuervo de Poe, que era con la más rigurosa evidencia un avechucho con muy mala uva. Me refiero al cuervo, ¡pues no faltaría más!

En un detalle que me cogió si estoy completamente de acuerdo: yo he sido hombre de grandes zancadas, al revés de otros de menudas zancadillas. Pero, con la experiencia, me he convencido

LA ISLA Y LOS BARCOS

Hoy, en viaje inaugural, el trasatlántico alemán "Hamburg"

Pertenece a la Hamburg Atlantik Linie y sustituye al aquí bien conocido "Hanseatic"

Botado en febrero del pasado año, actuó de madrina la esposa del canciller federal, señor Kiesinger

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

A las ocho de la mañana está anunciado el arribo a nuestro puerto, en viaje inaugural, del trasatlántico alemán "Hamburg"—de 23.000 toneladas—que, consignado a la firma Ahlers, procede de Porto Grande y regresa a Cuxhaven. En este puerto inició un amplio crucero de turismo en el cual visitó Dakar, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santos y Recife.

El notable trasatlántico permanecerá en nuestro puerto hasta las ocho de la noche, hora en que levará para emprender viaje a Lisboa y, de allí, a Cuxhaven nuevamente.

En este su primer viaje, el "Hamburg"—propiedad de la Hamburg Atlantik Linie—conduce unos 500 pasajeros y, con el "Hanseatic", ex israelita "Shalom", cubrirá en épocas normales la línea que regularmente mantiene la naviera en tre Cuxhaven, Southampton, Cherburgo y Nueva York. En este servicio regular, la acomodación de que dispone es del orden de los 790 pasajeros mientras que, en los de turismo, ésta desciende y se limita a sólo 655. El número de tripulantes, 404, permanece inalterable.

Con este notable trasatlántico—primero que se construye en la República Federal para una naviera propia—se sustituye al aquí bien conocido "Hanseatic" que, después de su incendio en Nueva York, fue remolcado a Hamburgo y, una vez inspeccionado, resultó de antieconómica reparación. Primero se trató de su venta a desguazadores españoles pero, luego, fue una empresa alemana la que llevó a cabo esta triste historia en el que, en su tiempo, ostentó los records del Pacífico Norte bajo bandera inglesa y nombre de "Empress of Japan". Durante la guerra, precisamente cuando Japón declaró la guerra a los aliados, el "liner" tomó el nuevo nombre de "Empress of Scotland" y, con sus tres esbeltas chimeneas, visitó nuestro puerto en un crucero de recreo antes de su venta a Alemania en 1953.

Una vez modernizado y rebautizado "Hanseatic", volvió innumerables veces por nuestro puerto hasta que—como antes se indicó—el incendio que sufrió en 1966 en Nueva York le dejó inútil para volver a navegar.

El primer "Hamburg"

Hamburgo, la moderna y a la par antigua ciudad marinera, tuvo su origen en una fortaleza fundada por Carlomagno hacia el año 808 para mejor defenderse de los eslavos. Y fu a causa de los espesos bosques que la circundaban—Hame—que tomó el nombre de Hammaburg.

También es probable que fuese esta localidad aquella en que, construido un templo por orden del emperador, pronto se convirtió en centro de cristianización y civilización, extendiendo su influencia a la Nordalbingia y Jutlandia, islas danesas e, incluso a la Península Escandinava.

Muchos fueron los barcos que lucieron su nombre en el espejo de popa pero, concretándonos a los más importantes y a partir de la implantación del

ción para pasaje ascendía a 240 en primera, 162 en segunda y 1.950 en tercera, cifra esta última que no debe parecer excesiva si se tiene en cuenta que, por entonces, Alemania mantenía tropas en China y una potente fuerza naval destacada en aguas de esta nación.

Cuatro años más tarde, el Lloyd Norte llegó a un nuevo acuerdo con la Hapag y se hizo cargo de los barcos de pasajeros que ésta mantenía en servicio en la línea de Extremo Oriente. Sólo el "Hamburg" no entró en la transacción y, mientras el "Kiautschou" tomaba el nuevo nombre de "Prinzess Irene", él era reconstruido en los astilleros de la Reihertieg para la línea del Atlántico Norte, línea en la que navegó hasta que, en 1914, la guerra estalló en Europa. El comienzo del

de los mercantes apresados y unidades dependientes de la flota propiedad del Gobierno.

Meses más tarde fue fletado a la Baltic S. S. C., de Nueva York, que, con otros antiguos "liners" alemanes y utilizando las instalaciones de la Lloyd

pasó a la U. S. Mail S. S. que, con el nombre de "Hudson", lo empleó, también sin resultados positivos, en la línea trasatlántica.

Aún con el nombre de "Hudson" pasó en 1922 a la United States Lines que, en 1924, le

tuvieron, con 28.000 S. H. P., una media de 19,5 nudos.

Cuando la guerra comenzó de nuevo en Europa, para luego extenderse por todo el mundo, el "Hamburg" quedó, con sus gemelos, en aguas del Báltico. Primeramente se lo ama-



El moderno trasatlántico alemán "Hamburg"—de la Hamburg Atlantik Linie— que hoy llegará a Santa Cruz en el curso de su primer viaje.

Norte en Nueva York y Hamburgo, pretendió llevar a cabo los mismos servicios que esta naviera efectuaba antes de 1914. No hubo éxito en el pretendido servicio y el viejo "Hamburg"—por entonces rebautizado "New Rochelle"—

Un nuevo "Hamburg"

Cuando en 1919 se llevó a cabo el reparto de la flota mercante alemana, la Hapag vio desaparecer la obra que Albert Ballin y Cuno habían llevado a cabo a través de años de esfuerzos.

Y correspondió de nuevo a Cuno la obra de levantar la empresa de la nada. Sólo quedaba el viejo "Deutschland" que, poseedor un día del "Gallardete Azul", en tal estado se encontraba que los aliados de

dieron su sexto y último nombre: "President Fillmore".

Finalmente se hizo cargo de su administración la Dollar Line S. S. C., de San Francisco de California, que, ya en 1932, lo vendió a una firma estadounidense de desguazadores.

la grada de los astilleros de la Blohm und Voss y, el 28 de marzo del año siguiente, fue entregado a la Hapag. Con sus 180 metros de eslora, el "Hamburg"—como también sus gemelos—era barco notable, no sólo por su estampa marinera, rematada por dos palos e igual número de chimeneas, sino también por los "bulges" que llevaba a las bandas y que, por entonces, eran moda en la construcción naval alemana, moda que se extendió a los simples mercantes y que aún se refleja en el maderero es-

rró en Gdynia como barco cuartel y, posteriormente, cuando la campaña de Rusia comenzó a tomar un cariz diferente al de los primeros tiempos, se le utilizó para el transporte de refugiados que huían de Prusia.

Y con el máximo de ellos a su bordo navegaba cuando, el 7 de marzo de 1945, al largo de Sassnitz, chocó con una mina y se hundió.

En 1950 los rusos comenzaron los trabajos de salvamen-

Dos nuevos "Hamburg" para la Hapag

En 1950, mientras los rusos comenzaban los trabajos para poner a flote el "Hamburg", otro barco de este nombre tomaba forma en los astilleros de la Howaldtswerke, de Hamburgo. Era una pequeña motonave de sólo 2.399 toneladas que,

to del "liner" que, una vez o flote, fue remolcado a Warnemünde y allí reparado provisionalmente. Luego, de nuevo a remolque, siguió viaje con destino al puerto de Amberes, donde dio fondo el 26 de junio de 1951. y, seguidamente, comenzaron los trabajos de reconstrucción.

Estos trabajos progresaron muy lentamente y, en 1955, cuando ya estaban casi termi-

se reparte en 319 camarotes que, en su totalidad, disponen de televisor para captar los programas que emite la propia estación del barco o, si se desea, las de los países en cuyas costas se navega. El sistema de televisión instalado en el "Hamburg" permite al mismo tiempo la trasmisión de películas o, en su caso la actuación de la orquesta del barco en el salón de música.

El casco se divide en doce cubiertas y, en su totalidad, se compone de unos 70.000 metros cuadrados de plancha de acero, soldadas eléctricamente, que, extendidas, tendrían las dimensiones de unos 20 campos de fútbol con sus medidas reglamentarias.

Dispone el "Hamburg" de una piscina de agua templada sobre la cubierta Lido, más una interior, en la cubierta 2, con sauna y gimnasio. A popa se abre el Hansa-Theater, con amplia capacidad para espectadores y, en las restantes cubiertas—denominadas Orion, Saturno, Hamburgo y Restaurant—, se distribuyen una biblioteca, ocho restaurantes y cafeterías, un salón de belleza, peluquería, oficina de viajes, tiendas y un estudio fotográfico completo.

Cuenta el "Hamburg" con el sistema de estabilizadores que, hasta hoy, se considera como más completo y eficiente. Según declaraciones del presidente del astillero que lo construyó, se sentía orgulloso de que, después de las pruebas oficiales desarrolladas en mar libre, el barco no experimentase movimiento alguno.

De los 319 camarotes, 301 disponen de baño y servicios higiénicos particulares. Los dieciocho restantes están dotados de duchas en lugar de bañeras. La línea del barco es armoniosa y la proa es de bulbo. La chimenea, como viene siendo habitual en los modernos "liners", presenta una línea un tanto extraña que, sin duda, será piedra de escándalo entre todos aquellos que están acostumbrados a las líneas clásicas. Y en verdad que esta chi-

con la más rigurosa evidencia un avechucho con muy mala uva. Me refiero al cuerpo, ¡pues no faltaría más!

En un detalle que me cogió sí estoy completamente de acuerdo: yo he sido hombre de grandes zancadas, al revés de otros de menudas zancadillas. Pero, con la experiencia, me he convencido de que lo más sensato es ir a todas partes con pasos cortos, tal como Domingo Pérez Minik, en su presentación antológica de Nijota, nos muestra a éste, con lo que acredita su buen golpe de vista.

Compadre Paco: usted me ha hecho recordar muchas cosas. ¿Por qué no llegamos a un acuerdo? ¿Por qué no le echamos cenizas al fuego que todavía arde? Lo que sucede es que usted, compadre Paco, cree en los milagros o, por lo menos, en ciertos milagros. Yo no.

He acabado por convertirme en pura presentidad, aunque, a veces, se me vaya el santo al cielo. Francamente, compadre Paco, en fuerza de pensar en su inagotable humor, lo hacía más serio. ¡No me diga que se ha vuelto romántico!

Que la gente piense de uno lo que quiera, y si en la estimación de los demás se es o no se es simpático, ¿qué importa? Es esa una cuestión aparental que no depende de uno, quien, por otra parte, no tiene la obligación de serle simpático a todo el mundo. Cada cual es cada cual, y no está en el caso de darle cuenta a nadie de cómo es. Como se lee en la Biblia, cada uno es hijo de sus obras, lo que, bajo el nombre de "Behaviorismo", ha venido a ser posteriormente la única regla para juzgar a las gentes.

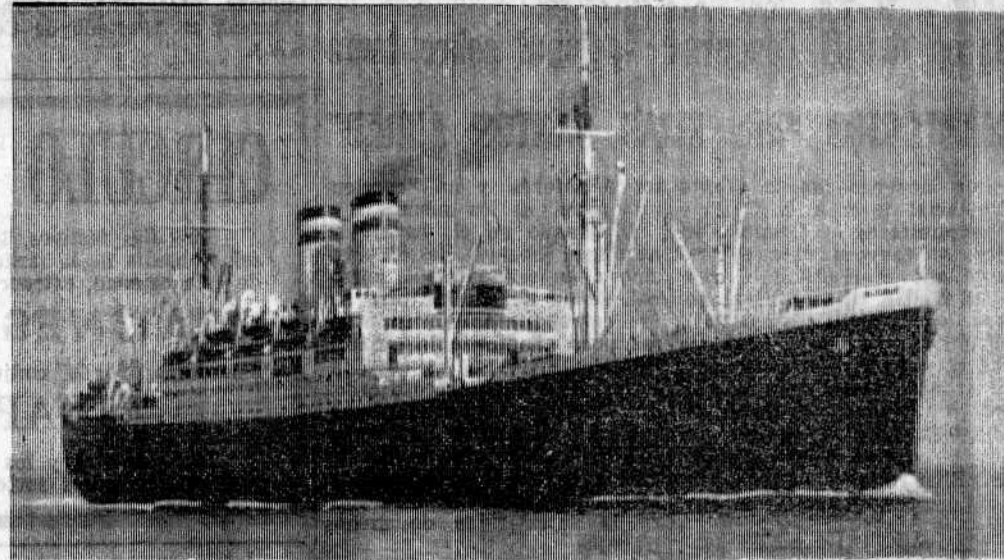
En la época en que escribí el soneto que usted reproduce, con un cierto sabor a Edad Media, yo era un hombre preocupado por muchas cosas entre la realidad y la irrealdad. Poco a poco me he ido quedando con sólo la boina, y esto en los días de lluvia, y de este modo aún su caricatura, compadre Paco, sigue teniendo actualidad. Gracias, pues usted ha hecho de mí un hombre que no pasa de moda.

Y pongo punto final a la epístola. La verdad es que, aunque suelo escribir con las manos, tengo hoy una "puntada" reumática en un pie que no me deja escribir como quisiera, por lo que no me es posible darle suelta a "la loca de la casa".

Después de todo, ni usted, compadre Paco, ni yo, estamos para locuras, y menos para esa de evocar. Como si, en fin de cuentas, no fuéramos algo así como unos muchachos de otro tiempo con sol todavía en las bardas.

danesas e, incluso a la Península Escandinava.

Muchos fueron los barcos que lucieron su nombre en el espejo de popa pero, concretándonos a los más importantes y a partir de la implantación del



El segundo "Hamburg" de la Hapag, construido en 1925, que aún navega con bandera rusa y transformado en factoría ballenera.

vapor, caben destacar principalmente los de la Hamburg Amerika Linie, la empresa que, bajo la certera dirección de Albert Ballin primero y Cuno más tarde, alcanzó categoría internacional, a tal punto que, en 1914, poseía 175 barcos de altura con un tonelaje total de 1.360.000 toneladas.

En la última década del siglo pasado, la Lloyd Norte Alemán tenía a su cargo las líneas de Extremo Oriente y Australia. El Gobierno subvencionaba estos servicios pero, a pesar de todo, no resultaban rentables, tanto por el tipo de unidades utilizadas en él como por la falta de un tráfico de mercancías que se previó suficiente.

Entonces se llegó a un acuerdo con la Hamburg Amerika Linie para que, con la Lloyd Norte, mantuviese un servicio quincenal y, en esta ocasión, con barcos especialmente estudiados y preparados para tal línea.

Se construyeron entonces cuatro "liners" similares, dos de ellos—"Hamburg" y "Kiautschou"—para la Hamburg Amerika mientras que los restantes, "Koning Albert" y "Prinzess Irene", lo fueron para la Lloyd Norte.

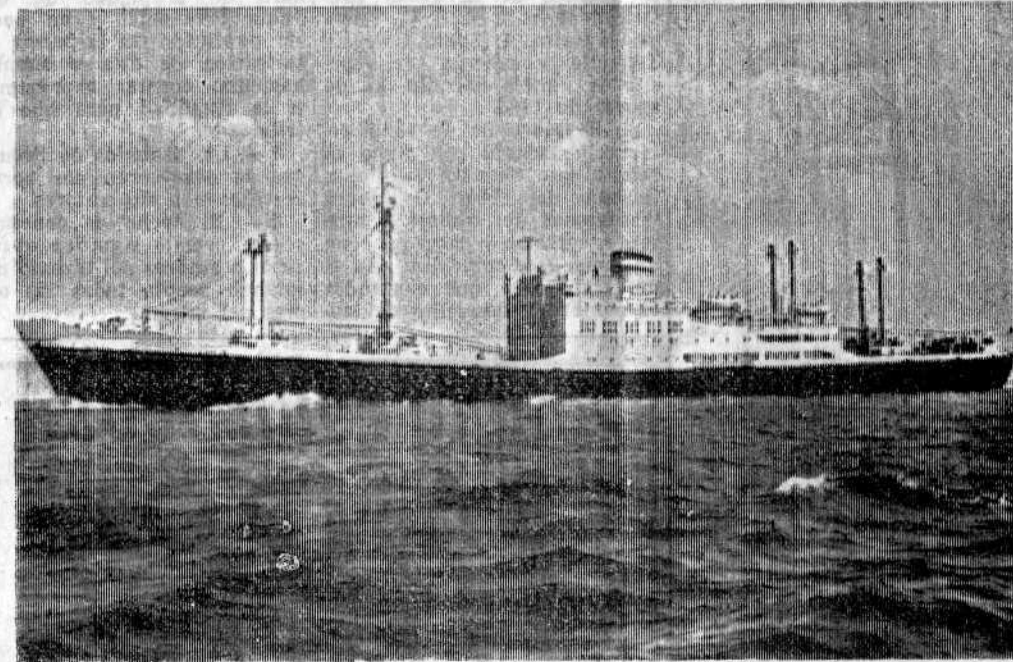
El "Hamburg" fue construido en los astilleros de la A. G. Vulcan, de Stettin, y, botado el 25 de noviembre de 1899, fue entregado a la naviera el 12 de marzo del siguiente año. De 10.911 toneladas brutas y 6.721 netas, el tonelaje de peso muerto ascendía a 10.500 con un calado correspondiente de 8,50 metros. Con dos grupos de máquinas alternativas sobre sendos ejes, alcanzaba una media de 16 nudos. La acomoda-

ción del "Kiautschou" tomaba el nuevo nombre de "Prinzess Irene", él era reconstruido en los astilleros de la Reihertieg para la línea del Atlántico Norte, línea en la que navegó hasta que, en 1914, la guerra estalló en Europa. El comienzo del

conflicto le sorprendió en Nueva York puerto en que continuó hasta que, en 1917, lo fletó la Cruz Roja americana que, bajo el nuevo nombre de "Red Cross", pretendía utilizarlo en su servicio de socorro y ayuda a los prisioneros.

Sin embargo, la entrada de Estados Unidos en la guerra paralizó los planes de la organización y, apresado, se convirtió en el buque-hospital "Powhatan" hasta que, en 1920, fue entregado a la U. S. Shipping Board, organismo estatal encargado de la administración de nuevo sumando singladuras, se comenzaba la construcción de cuatro nuevos trasatlánticos de 21.130 toneladas: "Hamburg", "Albert Ballin", "Deutschland" y "New York".

El 14 de noviembre de 1925 resbaló el nuevo Hamburg por



El mixto "Hamburg", de 9.008 toneladas y entregado en 1953, que actualmente navega bajo bandera liberiana y el nuevo nombre de "Oriental Warrior".— (Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).

Y correspondió de nuevo a Cuno la obra de levantar la empresa de la nada. Sólo quedaba el viejo "Deutschland" que, poseedor un día del "Gallardete Azul", en tal estado se encontraba que los aliados de

rematada por dos palos e igual número de chimeneas, sino también por los "bulges" que llevaba a las bandas y que, por entonces, eran moda en la construcción naval alemana, moda que se extendió a los simples mercantes y que aún se refleja en el maderero español "Arraiz".

Sus dos hélices estaban propulsadas por turbinas de engranajes y simple reducción que, con sus 13.500 S. H. P., le daban una máxima de 16 nudos. Tenía acomodación para 274 pasajeros en primera, 430 en segunda y 960 en tercera. En sus tanques tenía capacidad para 3.357 toneladas de combustible líquido y, por singladura, consumía 140 toneladas.

En 1928, la Hapag decidió llevar a cabo una drástica reconstrucción y modernización de los cuatro "liners". Los 16 nudos de máxima, 15 en la práctica, no se consideraban suficientes para un servicio rápido, y menos cuando el Lloyd Norte Alemán casi terminaba sus "Bremen" y "Europa". Entonces fueron enviados a sus respectivos astilleros y, allí, sometidos a notables obras de mejora. Estas consistieron en la sustitución del aparato motor.

Se desmontaron las turbinas y calderas cilíndricas—que fueron sustituidas por otras de tubos de agua— y, mientras este equipo se repartía entre los nuevos cargueros del tipo "Tacoma", los "liners" eran dotados de turbinas de nuevo y más potente tipo.

Al mismo tiempo se aumentó la eslora y cambió las líneas de la proa, de tal modo que, cuando se hicieron a la mar, todos ellos alcanzaron y man-

Dos nuevos "Hamburg" para la Hapag

En 1950, mientras los rusos comenzaban los trabajos para poner a flote el "Hamburg", otro barco de este nombre tomaba forma en los astilleros de la Howaldtswerke, de Hamburgo. Era una pequeña motonave de sólo 2.399 toneladas que, destinada al tráfico incipiente que Alemania desarrollaba entonces en cuanto respecta a la exportación, pronto comenzó a resultar pequeña y, por tanto, se hizo necesario su reemplazo.

Este "Hamburg" fue botado el 28 de agosto de 1950 y, el 8 de noviembre siguiente, fue entregado a la Hapag. Esta lo empleó en aquellos sus primeros servicios que, iniciados en 1947 con el "Lauting", de sólo 900 toneladas, pronto se extendieron con el "Hamburg" y seis unidades gemelas a puertos americanos del Golfo de México y América Central.

En 1953, cuando se decidió la construcción de un nuevo "Hamburg", éste tomó el nuevo nombre de "Coburg". El nuevo era una motonave de 9.008 toneladas, 164 metros eslora por 19,5 de manga y 7,9 de calado. Provista de amplia capacidad para carga y pasaje, estaba destinada—con sus gemelas "Frankfurt", "Hannover", "Hessestein" y "Schawabestein", estas tres últimas del Lloyd Norte— a la línea entre Europa y Extremo Oriente, la misma que, también de manera conjunta, realizaron ambas empresas en los primeros años del siglo.

Todas estas unidades fueron

construidas en los astilleros de la Bremer-Vulkan, en Bremen-Vegasack, y estaban provistas de dos motores M. A. N., de siete cilindros, que, sobre dos hélices, les daban 16,5 de media normal. Tenían acomodación para 86 pasajeros en clase única y disponían de aire acondicionado en todas sus instalaciones.

El "Hamburg" fue botado el 17 de diciembre de 1953 y, entregado a la Hapag el 25 de marzo siguiente, inauguró la línea y, además, gozó de la distinción de ser el primer barco de la Hapag que, después de catorce años, hacía escala en Southampton. La línea arrancaba de Hamburgo y, previa escala en Bremerhaven, Amberes, Rotterdam, Southampton y Génova, seguía, vía Suez, a Port Said, Djibuti, Singapur, Hong Kong, Yokohama, Shimuzi, Nagoya y Kobe.

El 1 de marzo de 1967 fue botado un nuevo "Hamburg" para la Hapag y, al mismo tiempo fueron vendidos, en bloque, a la firma china T. Y. Chung, bien conocida en los medios marítimos norteamericanos y, al mismo tiempo, en los de Oriente.

El "Hamburg" fue entonces rebautizado "Oriental Warrior" y abanderado en Liberia como propiedad de la Malaysia Overseas Lines Ltd.

Nada se declaró entonces sobre el precio pagado por él, pero, hace unos meses, se anunció que la cifra había rebasado las 450.000 libras esterlinas.

El "Hamburg" de la Hamburg Atlantik Linie

El 2 de noviembre de 1966 se puso la quilla de este nuevo "liner" en los astilleros de la Howaldtswerke Deutsche Werft A. G., de Hamburgo y, en febrero del pasado año, fue oficialmente bautizado por la esposa del canceller federal señor Kiesinger.

Son sus principales dimensiones 195 metros de eslora por 27 de manga. El aparato motor desarrolla una potencia total de 23.000 S.H.P. que, sobre dos hélices, le da una máxima de 24 nudos.

La acomodación de pasajeros

La línea del barco es armoniosa y la proa es de bulbo. La chimenea, como viene siendo habitual en los modernos "liners", presenta una línea un tanto extraña que, sin duda, será piedra de escándalo entre todos aquellos que están acostumbrados a las líneas clásicas. Y en verdad que esta chimenea no era la que apareció en los primeros diseños que, allá por 1966, difundió la Prensa náutica mundial cuando dio la noticia del comienzo de su construcción.

La verdadera historia del "Hamburg" comenzó cuando el naviero danés Axel Bitsch-Christensen, domiciliado en Hamburgo, concibió un "liner" que dedicado pura y exclusivamente a cruceros de turismo, sustituyese a su "Hanseatic". Pero el barco que proyectaba suponía un desembolso de 90 millones de marcos y, ante ello, el emprendedor danés se apresuró a buscar socios que aportasen los 35 millones que le faltaban para llevar a cabo su proyecto. Y entre 219 suscriptores se realizó el reparto de las acciones y, de esta manera, se cubrió la cantidad necesaria para realizar el proyecto de Axel Bitsch-Christensen.

Y mientras el barco se construía, la empresa propietaria organizó una red de representaciones por todo el mundo. Con ellas se pretendía—y logró— hacer realidad el proyecto de montar el mayor programa de cruceros que, hasta la fecha, haya realizado una empresa alemana. Y es que, según sus declaraciones a la Prensa, Christensen sigue muy de cerca la evolución del turismo americano que, en los diez últimos años, ha experimentado un aumento del 112 por ciento. Y, por otra parte, esta iniciativa sirve los deseos de los alemanes que, según estadísticas, uno de cada dos ciudadanos es partidario de pasar sus vacaciones en cruceros de turismo por mar.