

LA ISLA Y LOS BARCOS

6/3/70

# HOY SE CUMPLEN 50 AÑOS DE LA PRIMERA ESCALA DE LA «PAMIR» EN NUESTRO PUERTO

DESDE OCTUBRE DE 1914 SE ENCONTRABA FONDEADA EN SANTA CRUZ DE LA PALMA Y, ADJUDICADA A ITALIA, SE DIRIGIA A HAMBURGO EN SEPTIEMBRE DE 1957, CUANDO NAVEGABA A 600 MILLAS DE LAS AZORES, FUE ALCANZADA POR UN HURACAN Y SE HUNDIO CON 81 DE SUS 86 TRIPULANTES

—Venía abriendo la mar.

En septiembre de 1967 me trasladé a Santa Cruz de La Palma en busca de datos sobre la estancia en aquellas aguas de la barca de cuatro palos "Pamir", de bandera alemana.

Logré nombres de personas que vivieron aquellos días en que la estampa marinera del gran velero era la característica del puerto palmero. Hablé con ellas y de los recuerdos de sus años niños me hicieron un préstamo generoso. Mientras, don Guarino, el inolvidable don Guarino, me hacía el favor inmenso de, entre sus muchas amistades—¿de quién no era amigo?—reunir el suficiente material gráfico para acompañar el reportaje que proyectaba.

Una de aquellas personas, don José Manuel Sicilia, contestó a mi pregunta de cómo recordaba a la "Pamir" con esta frase lacónica y altamente expresiva:

—Venía abriendo la mar. Justamente hoy se cumple el cincuenta aniversario de la llegada a Santa Cruz del espléndido velero que, en 1957 desapareció de la mar de altura. Con la trágica pirueta de la "Pamir" terminó toda una época y, con ella, toda una raza de marineros, representada simbólicamente en las generaciones del Cabo de Hornos.

La "Pamir" era, con la

"Passat", un gesto de rebeldía y poesía en la mar. Cargada de años de mar e historia, ambas veteranas eran incentivo para las nuevas promociones de futuros pilotos; éstos, destinados a mandar rápidos y cómodos "motorships", preferían iniciar su carrera conociendo el cuadro, exacto, de las penalidades pasadas—y las satisfacciones vividas—en un género de vida que, en los largos siglos del dominio de la vela, fue familiar a miles y miles de marineros.

Ya la bruma densa del recuerdo comenzaba a desdibujar la lucha gallarda y desesperada del velero, sentenciado a muerte por sus hermanos de acompañamiento latir de máquinas y negro penacho de humo.

El desarrollo de las dimensiones y formas de los barcos, el de sus sistemas de propulsión y los medios científicos utilizados para la garantía y seguridad a través de los océanos, es obra del hombre cuya inteligencia y capacidad ha reducido al mínimo los riesgos e incomodidades de la navegación.

Sin embargo, un espíritu de aventura, de audacia y rebeldía, palpita siempre en la mar y en los hombres que en ella viven. En el libro de su historia, de páginas descoloridas por el lento paso del tiempo y los rociones del agua salada,

el nombre de la "Pamir"—el gran velero que, hoy hace 50 años llegó por vez primera a nuestro puerto—encabeza a nuestro capítulo, el último cronológicamente, cuando trata del ya perdido arte y ciencia de la vela al servicio del comercio.

Las blancas pirámides y gallardas arboladuras fueron siempre símbolo del más allá. Había en ellas una mezcla extraña de ansias descubridoras, expansión de la cultura y vínculos del comercio. Repletas de viento y luz, impulsaron airoso tajamares, en los que largos baupreses apuntaban al blanco blanquísimo de un futuro que hoy es presente. José María Martínez Hidalgo dijo que el seno de la lona, aguantada por las vergas, es el pecho que avanza abriendo los brazos de unos pueblos a otros.

Así, la "Pamir", siempre es-

## POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

belta y airosa, cruzó la mar durante toda su vida marinera. Hoy hace cincuenta años que sus anclas mordieron el fondo de la bahía santacruzera; evocamos aquella su primera escala—habría de volver 36 años más tarde—y, al mismo tiempo, el momento en que su casco escogió la muerte en lucha con la mar asesina, la misma que, con olas eternas, borra también eternamente sus huellas en todas las playas del mundo.

Hay dos ciudades marineras, hermanadas por nombre y la misma inquieta lámina azul que las baña, que bien recuerdan—lo harán siempre—al nermoso velero que en sus aguas se teó.

### Dos ciudades y un velero

Santa Cruz de La Palma y Santa Cruz de Tenerife reviven estampas de antaño. Ambas ciudades fueron testigos del espectáculo maravilloso de la "Pamir" navegando con todo el trapo largo. Ciertamente, un gran velero con todo el aparejo dado es algo que nunca olvidan los que han tenido la suerte de presenciarlo.

Al navegar a vela, se establece una armonía entre el hombre y la Naturaleza; cuando un "sailing ship" navega con el trapo largo, hay en cubierta un silencio que casi

bre de las amarras; tras sí arrastraba toda la cadena adujada de cubierta, así como la que aún quedaba en la correspondiente caja.

Con el aparejo cargado y aferrado, el velero se aproaba al viento y, con el altivo bauprés, apuntaba al ya lejano horizonte.

Las cabillas de la rueda doble descansaban y las singladuras—contadas en largos meses de continuo navegar—pronto se esfumaban en el recuerdo. Al mismo piadoso olvido se relegaba el amortiguado ruido

de su vida dedicada con plenitud al comercio, industria y navegación.

Declarada por Napoleón una de las "bonnes villes de L'Empire", en virtud de la Bundsakte del 8 de junio de 1815, entró con carácter de Estado soberano en la Confederación Germánica. En el largo período de paz que siguió, Hamburgo amplió lentamente su navegación y su comercio, a pesar de los obstáculos opuestos por la situación aduanera de Alemania.

En esta etapa—concretamente en 1830—surge un modesto naviero, F. Laeisz que con un bergantín redondo de 220 toneladas inicia sus actividades comerciales. Al pequeño "Carl" se une, ya en pleno 1843, la goleta "Sophie und Friedericka" y siete años más tarde, la barca de tres palos "Neptun".

En 1855, Laeisz inicia su espectacular carrera como armador revolucionario que, completamente opuesto al vapor, ganó merecida fama y renombre en todos los puertos del mundo. Sus grandes veleros alcanzaron y rebasaron todos los cálculos previstos en la navegación a vela y, en 1895, los astilleros de la firma J. C. Tecklenborg, de Geestmunde, la entrega de la "Potosi", de cinco palos, con casco y arboladura de acero.

De 4.026 toneladas de arqueo total, eran sus principales dimensiones 111.65 metros

de eslora por 15,14 de manga y 8,68 de puntal de arqueo. Sus palos tenían un diámetro de 86 centímetros en la fogonadura de la cubierta alta y la superficie de velas que podía largar era de unos 4.850 metros cuadrados.

En 1897, la "Potosi" invirtió solamente 67 singladuras para ir desde Hamburgo a Valparaíso. Ello animó a Laeisz para, en los mismos astilleros, ordenar la construcción de la "Preussen", única fragata de cinco palos que en el mundo ha sido.

Entregada en 1902, la "Preussen" tenía 5.081 toneladas de arqueo total y podía cargar 8.000 toneladas de nitrato. Eran sus principales dimensiones 133,50 metros de eslora por 16,33 de manga y 10,25 de calado máximo. El desplazamiento a máxima carga era de 11.150 toneladas y la arboladura alcanzaba 68 metros de altura sobre la quilla. Sus 43 velas sumaban 5.560 metros cuadrados y la jarcia ascendía a 10.800 metros y la de labor, o viva, a 13.230.

La numerosa tripulación que requería la maniobra de estos veleros fue el principal obstáculo que, desde el principio, se encontró para su explotación comercial. En verdad eran rápidos pues la "Preussen",—que logró en ocasiones velocidades entre los 16 y 18 nudos—cruzó del puerto chileno de Caleta Cofofo al de Hamburgo en 58 días de mar. viaje éste que realizó con un cargo completo de nitrato.

### Nace la "Pamir"

Después de estos éxitos, la Laeisz adquirió varias fragatas

"Priwall" y "Padua", últimos veleros que construyó y pose-



Atracada en el Muelle Norte y proa a tierra, la "Pamir" des-cansa de sus veleras singladuras antes de —en su segunda escala en Santa Cruz— seguir viaje a Buenos Aires.— (Foto del autor)

meras travesías. En 1906 cru-compañeros de flota—"Plac-zó de las Scilly a Valparaíso-lla", "Pindos", "Preussen", en singladuras y, ya con ello, "Potosi", etc.—que también su nombre se unió a los de sus ostentaban récords notables.

### La llegada de la "Pamir" a Santa Cruz de La Palma

Los viajes al Pacífico chile-cha y las primeras calam-

blece una armonía entre el hombre y la Naturaleza; cuando un "sailing ship" navega con el trapo largo, hay en cubierta un silencio que casi



El capitán Jurs, que mandó la "Pamir" desde 1914 a 1924. Pasó luego a la nueva "Priwall" y, en 1928, a la "Peking". Posteriormente mandó las "Passat" y "Padua", de nuevo la "Priwall" y, tras unos meses en la "Padua", se retiró de la mar en 1937.—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

puede palpase—lo experimenté en la "Gorch Fock"—y, desde arriba, llega el zumbir y suspirar del viento a través de la jarcia y el crujir—a veces gemir—de los racamentos de las vergas.

Las dos ciudades marineras vieron llegar así a la "Pamir". Navegaba proa a tierra, con una brisa ligera moviendo pezosamente las velas y con las anclas listas para ser fondeadas. Sobre sus respectivos vaderos, ambas reposaban en espera de la voz que, imperiosa y esperada con ansia,—Fondo...!—haría actuar el disparador. Sueltas ya las cadenas de retenida y pendiente por uno de los chicotes de cáncamos, se deslizaba el ancla por su propio peso una vez li-

de las rifaduras y la visión, fugaz, de los trozos de lona que, lanzados por el huracán, eran pasto de la espuma y la oscuridad a sotavento.

Una sola vez recaló la "Pamir" por Santa Cruz de la Palma. Pero casi seis años permaneció en la tranquilidad y seguridad de su acogedora bahía. Seis años que, en su historia marinera, para siempre quedaron señalados en un sencillo y lacónico "laid up at La Palma during the First World War".

Escala larga y forzosa, dio origen a unos lazos de afecto y cariño entre la ciudad, la Isla toda y el gran velero—el mayor que ha visitado los puertos del Archipiélago—que a su hospitalidad se acogió.

### La Reederei F. Laeisz

Hamburgo, por su privilegiada situación geográfica en el Elba, es uno de los más importantes puertos del mundo. De la mítica Hammaburg de Carlomagno—simple fortaleza con

la misión de impedir las incursiones de los esclavos—se ha llegado a la espléndida realidad actual. Sin embargo, a lo largo de toda su historia, Hamburgo ha reflejado, siempre,

Tecklenborg, de Geestemünde, la entrega de la "Potosi", de cinco palos, con casco y arboladura de acero.

De 4.026 toneladas de arqueo total, eran sus principales dimensiones 111.65 metros

### Nace la "Pamir"

Después de estos éxitos, Laeisz adquirió varias fragatas inglesas de segunda mano—"Argo", "Arrow", "Fitjames", etc.—y encargó en astilleros alemanes la construcción de las "Pangani" y "Petchili". En 1903 se hizo necesario volver al "second hand market" y las "Erasmus", "Radiant", "Mneme" y "Regina Elena" pasaron a la contrabanda de la ya mundialmente famosa Flyng P. Linie.

Al mismo tiempo que se llevaban a cabo estas adquisiciones, necesarias para atender las crecientes demandas de fletes, la naviera Laeisz contrató con la firma Blohm und Voss, de Hamburgo, la construcción de una barca de cuatro palos.

En 1905 tuvo lugar la formal botadura y bautizo de la flamante "Pamir" que, con sólo sus palos machos rematando su largo y esbelto casco, resbaló con solemnidad y gracia por la grada. Hacía entonces el velero número 75 que, a tope y con orgullo, lucía los mismos colores que en 1839 ondearon, por vez primera, en el pequeño "Carl".

De 3.020 toneladas brutas, 2.777 netas y 4.500 de peso muerto, la "Pamir" tenía 96.24 metros de eslora por 14.05 de manga y 7.98 de puntal de arqueo. Entre el castillo y la toldilla se alzaba una amplia "Liverpool house" que, copia de los "sailing ships" ingleses, fue característica de los de la Flyng P. Linie hasta sus

"Priwall" y "Padua", últimos veleros que construyó y poseyó.

El aparejo era el normal en barcos de su tipo y condición, pero con las particularidades e innovaciones que caracterizaron a los veleros alemanes. En el bauprés y botolón de foque, largaba petifoque, foque, fofoque y contrafoque. En el trinquete, mayor de proa y mayor de popa, llevaba juanetes dobles y sobrejuanetes. En el mesana, la cangreja era de abanico y, de acuerdo con la tradición alemana, se dividía en inferior y superior, con dos picos y una botavara. Los estais y una escandalosa completaban la airosa arboladura de la "Pamir".

Durante la última década del pasado siglo, se desarrolló extraordinariamente el tráfico del guano y del salitre chileno. Los fondeaderos de Mejillones, Iquique, Las Chinchas, Lobos de Afuera y Pisagua eran bosques de palos, con aparejo de cruz, de los barcos que,—a la gira—esperaban su turno de carga.

Las fragatas y briobarcas de Laeisz ocupaban en este tráfico un destacado y merecido primer lugar. Era la época de los "clippers del nitrato" que, venciendo el siempre difícil y temido paso del Cabo de Hornos, iban y venían a puertos europeos.

La "Pamir" se unió a este tráfico y, al mando de los capitanes Prutzmann primero y Mieth después, inició sus pri-

meras travesías. En 1906 cruzó de las Scilly a Valparaíso en singladuras y, ya con ello, su nombre se unió a los de sus

### La llegada de la "Pamir" a Santa Cruz de La Palma

Los viajes al Pacífico chileno se hacían, generalmente, con cargamento de carbón. Una vez éste descargado, se procedía a la estiba del salitre que las gabarras llevaban hasta los veleros, fondeados a cierta distancia de la costa.

En 1909 tomó el mando de la "Pamir" el capitán Horroque, en 1912, lo entregó a Herr Decker. Meses más tarde éste pasó a otro velero de la Flyng P. Linie y ocupó su puesto el capitán Eibert que, durante un año, guió con mano experta las singladuras del magnífico "cuatro palos".

Por entonces el horizonte político europeo se oscurecía y amenazaba. Los ecos del pistolotaje de Sarajevo rompieron el difícil equilibrio y ello dio lugar al primer conflicto bélico europeo que, poco tiempo después, se transformó en mundial.

Los mercantes alemanes espantados por todos los océanos y mares del mundo se apresuraron a buscar refugio en los puertos neutrales. Y fue entonces cuando Santa Cruz de la Palma recibió, en aquellos primeros días de incertidumbre y guerra, la inesperada escala del carguero "Macedonia", de la Hapag, que dio frente a Barranco Seco. Con él llegaba el primer huésped forzoso que, huyendo de la Royal Navy, buscaba el amparo de las aguas territoriales españolas.

Mientras en Europa se lu-

compañeros de flota—"Placilla", "Pindos", "Preussen", "Potosi", etc.—que también ostentaban récords notables.

chaba y las primeras calamidades de la guerra saltaban, en grito mudo, a los titulares de la Prensa, la "Pamir"—al mando del capitán Jurgen Jurs—navegaba con todo el trapo largo en viaje de vuelta. No había para ella, simple velero, la menor posibilidad de alcanzar el Hamburgo de matrícula y destino. El capitán Jurs arribó a Santa Cruz de la Palma ya que, lógicamente, suponía que el puerto de Tenerife estaría estrechamente vigilado—como así era—por unidades de la Marina de guerra inglesa.

El 4 de octubre, con todo el trapo largo, la "Pamir" apareció a largo de la costa palmera. Los niños de entonces, hombres hoy, guardan aún el recuerdo de aquella espléndida estampa del velero que navegaba en franca demanda de tierra.

Alguien que la vio con ojos infantiles, pero ya cargados con todo el sentir marinero del isleño, hace años me describió con todo detalle el interesante y en verdad histórico espectáculo. Una frase escueta—"Venía abriendo la mar"—encierra todo el sentido plástico y estético de aquellas cuatro blancas pirámides de velas, altas, repletas de viento y luz.

Aun hoy se discrepa sobre quien dirigió el fondeo de la "Pamir". Se citan nombres y más nombres pero, según personas enteradas, fue don Pancho Boqueta el que tuvo a su cargo asesorar al capitán Jurs del lugar ideal para ello.

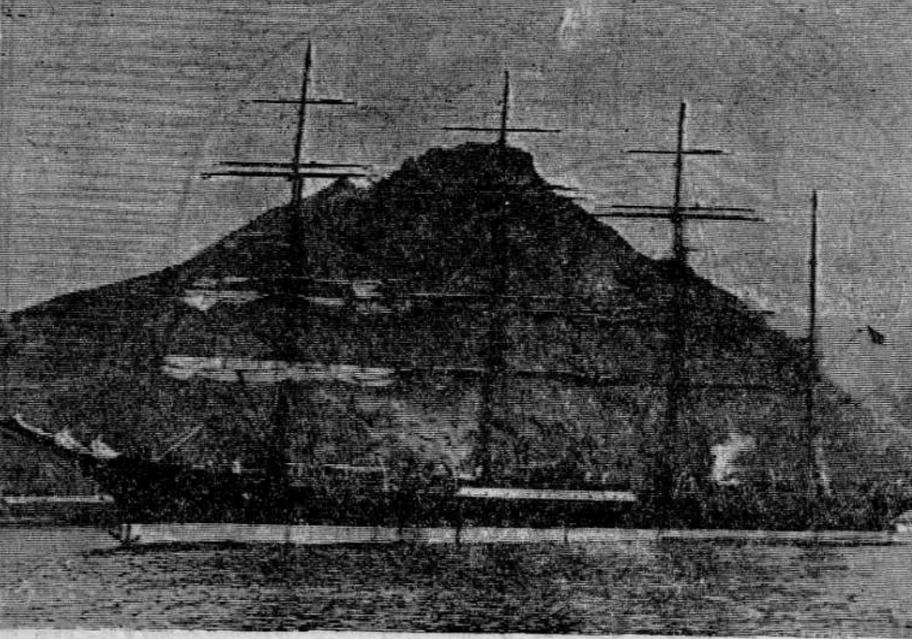
### La estancia de la "Pamir"

Entre el estrépito de las cadenas que salían de los escobenes envueltas en rojizas nubes de herrumbre pulverizado, las anclas mordieron fondo.

La Caldereta y el Risco de la Concepción devolvieron los ecos metálicos de los grilletes fondeados al tiempo que, pausadamente, la "Pamir" ponía proa al viento. En las vergas, gaveros y juaneteros cargaban el aparejo mientras, apenas abierto de la banda, un bote, en boga arrancada, ponía proa al muelle.

El capitán Jurs comunicó a las autoridades de Marina en la capital palmera su propósito de permanecer allí fondeado mientras durase el conflicto. Se le aconsejó que, en vista de lo abierta que resultaba la bahía para caso de un temporal, levase y se dirigiese a nuestro

(Pasa a la página 13)



La "Pamir", con el aparejo cargado y casi aferrado, entra en Santa Cruz en mayo de 1956.—(Foto del autor).

# LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

puerto, de más abrigo, donde va se encontraban varios mercantes alemanes refugiados.

El capitán Jurs se mantuvo firme en su propósito y, en verdad, estuvo acertado. Los cruceros ingleses "Victorian", "Marmor", "Carnavon" e "Highflyer" cruzaban constantemente frente a Santa Cruz, puerto donde se encontraban fondeados los "Kurt Woermann", "Cap Ortegá", "Usambara", "Telde", "Irma Woermann" y "Prinzregent".

Los "Walhalla", "Crefeld" y "Westburn" pudieron evitar la vigilancia inglesa y alcanzar aguas tinerfeñas, cosa que, bajo ningún concepto, estaba permitido a la lenta "Pamir", sometida al capricho de los vientos y la limosna de la brisa.

Al día siguiente de llegar la "Pamir" a Santa Cruz de la Palma, dio fondo en nuestro puerto el "Marmor" que, pocas horas después, se hizo de nuevo a la mar. Entonces comenzó la larga estancia — contada en años — de la "Pamir" en la bahía palmera. Se desvenvergaron las velas y arriaron a cubierta para su posterior almacenamiento en el pañol. Desnudos de blancura, los masteleros y mastelerillos parecieron aumentar su altura, mientras, en tranquila siesta, el gran velero esperaba la vuelta de la paz.

El capitán del "Macedonia" tenía la intención de burlar el bloqueo inglés y alcanzar las aguas alemanas. Enterado de la llegada del "Westburn" a Santa Cruz y de su posterior hundimiento, un buen día de marzo de 1915 levó y zarpó amparado en la oscuridad de

la noche. A su bordo llevaba algunos tripulantes de la "Pamir" que, ansiosos de regresar a su patria, se escondieron en las bodegas antes de la salida.

Días más tarde, el 28 concretamente, en el horizonte se dibujaron las cuatro chimeneas, finas y en caída, del moderno crucero inglés "Gloucester". El apresamiento del "Macedonia" no presentó dificultades para el comandante inglés que, con una tripulación de presa a su bordo, lo envió a Gibraltar.

El mantenimiento de la "Pamir" en condiciones de navegar ocupaba los ocios de su tripulación. Mientras Marte imponía sus fueros en la triste y ensangrentada Europa, en la capital palmera el ciego Cupido hacía de las suyas y, el 9 de septiembre de 1917, en la Parroquia Matriz del Salvador, un tripulante del velero — Fernand Leopold — contrajo matrimonio con la señorita Juana García Fernández. Fue este el primero de los varios matrimonios celebrados entre marineros de la "Pamir" y jóvenes de la isla.

Estos momentos alegres — entre los que se contaba el tradicional baile celebrado en la amplia cubierta con ocasión de la festividad de San Silvestre — se vieron oscurecidos por los tristes y normales del curso de la vida. El 23 de abril de 1919 falleció Fernand Leopold cuando, con el nacimiento de un hijo y la llegada de la paz, se habían borrado las brumas de la incertidumbre. Tres de sus compañeros también fallecieron durante la forzosa y larga estadía y, con él, reposan hoy en la misma tierra generosa que, aunque extraña a ellos, con tanta hospitalidad les atendió.

## La primera escala en Santa Cruz de Tenerife

Con la llegada de la paz comenzó el reparto de la flota mercante alemana entre los aliados vencedores. En 1920 se comunicó al Gobierno italiano que la "Pamir" se encontraba entre los numerosos mercantes alemanes que, en concepto de reparaciones de guerra, se le habían asignado.

El capitán Jurs recibió órdenes de zarpar con rumbo a Hamburgo para, tras descargar el nitrato que aún llevaba en sus bodegas, hacer formal entrega del barco a los representantes de Roma.

Al atardecer del 4 de marzo, la "Pamir" comenzó a virar el ancla y, lentamente — como si le pesase desprenderse de La Palma — fue largando todo el velamen. Poco era el viento y los fondos sucios — producto de los años de obligado fondeo — impedían alcanzar la velocidad de antaño.

La proa de la "Pamir" apuntaba a Tenerife, cuyo puerto presentaba al amanecer del día 6 — hoy hace justamente 50 años — su animado y acostumbrado aspecto. Reparaban averías los "Annie Johnson" y "Oquendo", sueco uno y español el otro, mientras, — fondeados en sus boyas — los carboneros "Roath", "Mirach" y "Nanna Stub" dejaban ir por las planchas el Cardiff que llenaba sus bodegas.

Cerca de ellos, la fragata holandesa "John Darie", con se-

rias averías en el aparejo y, en el muelle Sur, la goleta "Marte" y la bricarba portuguesa "Porto Pará" ponían la nota esbelta de sus masteleros. Por el Sur llegaban los "Hova" y "Chivertstone" y, por el Norte, dos negros penachos señalaban la llegada de los "Taoro" y "Tacoronte".

Tras de Anaga hizo su aparición la goleta española "José Salgado" que, desde Alicante, se dirigía a Santiago de Cuba con escala en nuestro puerto. Momentos después la "Pamir" hizo su espectacular aparición y, cerca ya de bocana, comenzó a desnudarse de su blanco velamen.

Frente a Valle Seco dió fondo el espléndido velero que, como era lógico, causó sensación en el Santa Cruz mariner de entonces. En su tripulación figuraban enrolados varios marineros palmeros y su viaje a Santa Cruz fue para, al mismo tiempo que reparar ciertas averías completar aquí la dotación con 6 santacruceros.

Dos días más tarde fondeó en sus cercanías el crucero-acorazado "Jeanne d'Arc" que, con sus cinco chimeneas, teatrales bastiones y aguzado espolón, ofrecía un claro contraste con la fina y estilizada barca alemana.

Terminadas sus operaciones, la "Pamir" zarpó el día 10 y,

ya en franquía, se cruzó con la balandra "Jorge V" — de Hamilton y Compañía — que llegaba de Cádiz. El gran velero

"puro", el que dependía sola fuerza del viento, se entonces con el primer velero de la flota tinerfeña.

## La posterior vida marinera de la "Pamir"

En Hamburgo, la "Pamir" permaneció amarrada hasta que, en 1924, el Gobierno italiano recibió ofertas de la Laeisz y a ella volvió. Fue reparada y, una vez terminadas las obras, se hizo de nuevo a la mar al mando del capitán Nissen, ya que Jurgens había tomado el mando de la "Priwall", la última adquisición de la naviera.

La "Pamir" continuó haciendo gala de buenas condiciones marinas y sus viajes fueron siempre rápidos. En una ocasión cruzó del Elba a Talcahuano en menos de 80 singladuras. En 1925 pasó a mandarla el capitán Dollerich y, poco más tarde, Herr Brockhoft. Los tiempos eran malos para los veleros y la Laeisz comenzó a desprenderse de ellos.

En noviembre de 1931, Gustav Erikson, el célebre armador de veleros, la adquirió por sólo 4.000 libras esterlinas. La "carrera del trigo" a puertos australianos era por entonces el refugio obligado de los últimos veleros de altura y, como era lógico, a ella dedicó la "Pamir". De acuerdo con la tradición finlandesa, no fue rebautizada y sólo la bandera y el puerto de matrícula — Marieham en esta ocasión — cambiaron en el gran velero.

En 1932 cruzó de Copenhague a Port Lincoln en 77 singladuras y, tres años más tarde, de Dublín al citado puerto australiano en 78. Su último viaje antes de la segunda guerra mundial fue de Port Victoria a Falmouth en 96 días de mar.

Luego, fletada por una empresa inglesa para cargar guano en Mahé, en las Seychelles, se hizo a la mar con rumbo a Nueva Zelanda. A su llegada a Wellington, el 8 de agosto de 1941, fue apresada por las autoridades neozelandesas y, como presa de guerra, entregada a la Unión S. S. Co. para su administración. Entonces comenzó a navegar entre Nueva Zelanda y puertos del Canadá y Estados Unidos en el Pacífico. En sólo cinco viajes redondos el beneficio obtenido rebasó las 36.000 libras y, en diciembre de 1947, en 80 singladuras cruzó de Wellington a Londres. Tras descargar, tomó cemento en sus bodegas y, de nuevo, se hizo a la vela con rumbo a Auckland. A su llegada, el Gobierno neozelandés decidió devolverla a sus armadores finlandeses y, en Port Lincoln, cargó trigo para Penarth.

A su llegada al puerto de Santa Cruz de Tenerife se encontró con que, debido a la falta de almacenaje, la carga no podía ser puesta en tierra y, con ella a su bordo como silo flotante, permaneció varios meses.

En 1951, ante la imposibilidad de lograr flete para su venta, junto con la "Priwall", a desguazadores británicos. Pero, amarrada en la Escalera de la espera de su triste destino, la "Pamir" vio realizado un milagro de su resurrección: la mar bajo colores alemanes.

En mayo de 1956 volvió a nuestro puerto y a un cargo de salud enviado desde Santa Cruz de la Palma por don Leopoldo — hijo de don Leopoldo fallecido en 1919 — capitán contestó que, en la vida haría una visita a aquel puerto que tanto recordaba.

Pero el destino dispuso de otra cosa.

El 1 de junio de 1957, la "Pamir" zarpó para Buenos Aires al mando del capitán Deil, ya que Herr Eggers se encontraba enfermo y no pudo barcar.

El 10 de agosto salió de Buenos Aires en viaje de vuelta el 21 de septiembre, cuando navegaba a unas 600 millas sudeste de las Azores, fue sorprendida por el tristemmente lebre huracán "Carrie". Las primeras noticias de la tragedia las recibió el mercante "Crusader" y, tras ellas, se recibieron otras que, en lento orden, comunicaron al mundo la triste nueva. La "Pamir" — último velero de altura, había hundido llevándose consigo a 81 de sus 86 tripulantes.

Los escasos supervivientes declararon que las primeras chas partieron el trinquete, entonces, la "Pamir" coró hasta meter la regala en el agua. La escora fue aumentando y, cuando alcanzó los 90 grados, el magnífico velero comenzó a hundirse de proa que, rápidamente, alzó la proa sobre las olas y se hundió verticalmente.

Entre los veinte barcos que participaron en la búsqueda, el "Parthenon" — a tope — lucía los mismos colores que la "Pamir" llevaba en sus primeros años de vida: los de la naviera I. A. Flyng P. Linie.

Hoy, cincuenta años después de su llegada a Santa Cruz de Tenerife y en la capital palmera continúa recordando al mundo que, como decía el buen siciliano, venía abriendo la