

LA ISLA Y LOS BARCOS

La nueva escala de la fragata "Danmark" coincidirá con la celebración de la regata PLYMOUTH-TENERIFE

El 1 de noviembre de 1933, y al mando del capitán Akerson, llegó por vez primera a Santa Cruz. En 1942 fue cedida a la U.S. Coast Guard y, en septiembre de 1945, devuelta a Dinamarca

La "Danmark" no faltará a la cita tinerfeña en esta ocasión de la regata Plymouth-Tenerife.

Y de nuevo se adornará el puerto de Santa Cruz con la blanca poesía de sus velas, de esas pirámides de blancas lonas que, en altos palos y esbeltos baupreses, van poco a poco desapareciendo llevándose tras sí la época de, como bien dicen los ingleses, hombres de hierro tripulado barcos de madera.

Hoy Santa Cruz tiene en su bahía una representación de aquellos años que, idos para siempre, por paradoja son para nosotros una realidad.

Baroja, Neruda, Francisco Izquierdo, Jordán, Tomás Morales y tantos otros cantaron sus glorias. Pero fue Zunzune-

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

caja de resonancia mientras el viento, con sus largos, finos dedos, arranca del aparejo música a la vez dulce y bronca, música del mar encrespado y del viento silbador.

Considérase por muchos anacrónica la estampa marinera de un velero con todo el trapo largo al viento, sirviendo, además, para instrucción de marinos—todos futuros oficiales—en una época en que alborea, es casi realidad para la marina mercante, la propulsión atómica.

Se justifica su airoso presencia en los mares por una razón más en consonancia con el actual sentido de la actual-

pejada para las maniobras, éstos iban, trincados a son de mar, por fuera de la borda.

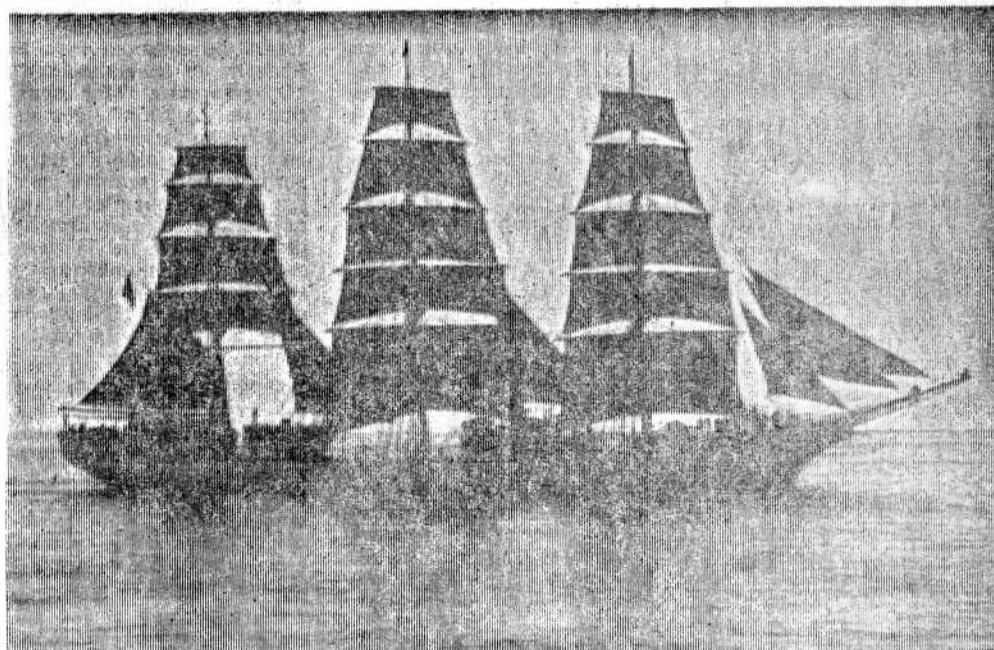
El 25 de junio de 1905, la "Georg Stage" fue abordada cerca de Copenhague por el vapor inglés "Ancona", de Leith, y—en pocos minutos—se hundió y, con ella, desaparecieron 22 de los cadetes que dormían en el sollado.

La Svitzers procedió al salvamento de la fragata que, cinco semanas más tarde, llegaba a remolque a los astilleros que tuvieron a su cargo la construcción.

Allí se la reparó y modernizó—entonces se suprimió la máquina de vapor—y, en abril de 1906, de nuevo se hizo a la mar en un crucero por aguas del Báltico. Diez años más tarde se le instaló un diesel, de 50 H. P., y, al mismo tiempo, un aparato radiotelegráfico. En 1922 fue de nuevo modernizada pero, cuando en 1933 se propuso su sustitución por una nueva fragata, quedó amarrada en puerto.

Allí permaneció hasta que, en 1934, Allan Villiers,—el conocido escritor inglés—que buscaba un velero para su proyectada vuelta al mundo, fijó su atención en el viejo "Georg Stage". Su oferta fue aceptada y, el 29 de agosto de 1934, fueron arriados los colores daneses y, en su lugar, se hizo el "Red Duster".

Con el nuevo nombre de "Joseph Conrad", Villiers lle-



Con todo el trapo largo y rumbo al Sur, la "Danmark", pasa frente a la Plaza de España y se despide, con señales fónicas, de la ciudad.

vó a la pequeña fragata a través de todos los océanos del mundo y, en noviembre de 1936, lo vendió en Nueva York a Mr. Hartford que, después de modernizarla totalmente—incluso instalando un diesel de 265 H. P.—la transformó en su yate particular. En 1939 fue cedida a la U. S. Shipping Board y, tras una larga serie de peripecias, en 1948 pasó a la ciudad de Mystic, en Connecticut, que en su puerto comenzaba a crear el ya hoy mundialmente famoso museo naval con viejas glorias de todos los océanos del mundo.

La segunda "George Stage"

Esta fragata fue botada en 1935 en los astilleros de la Frederikshaven y, en sus características, eran reproducción—muy mejorada—de la primera. De 298 toneladas, estaba también aparejada de fragata y, como ella, llevaba dos botes por banda, ambos en pescantes de pico de ganso.

continuar y convertir al joven en un futuro oficial de la Marina mercante. Pero, si el muchacho decide no continuar la carrera del mar, al menos se ha logrado—objeto muy digno de tener en cuenta—que en él se han despertado unas virtudes de compañerismo, de abnegación y preparación cultural y

tas y libros del Mar del Norte, bajo la guía de los marinos profesionales se encarguen de largar, cargar y aferrar el aparejo.

Durante la ocupación de Dinamarca por las fuerzas alemanas, en la pasada guerra mundial, la "Georg Stage" permaneció amarrada y, con los masteleros y mastelerillos calados, amarrada esperó el momento de la vuelta de la paz para, una vez más, entregarse a su tarea docente.

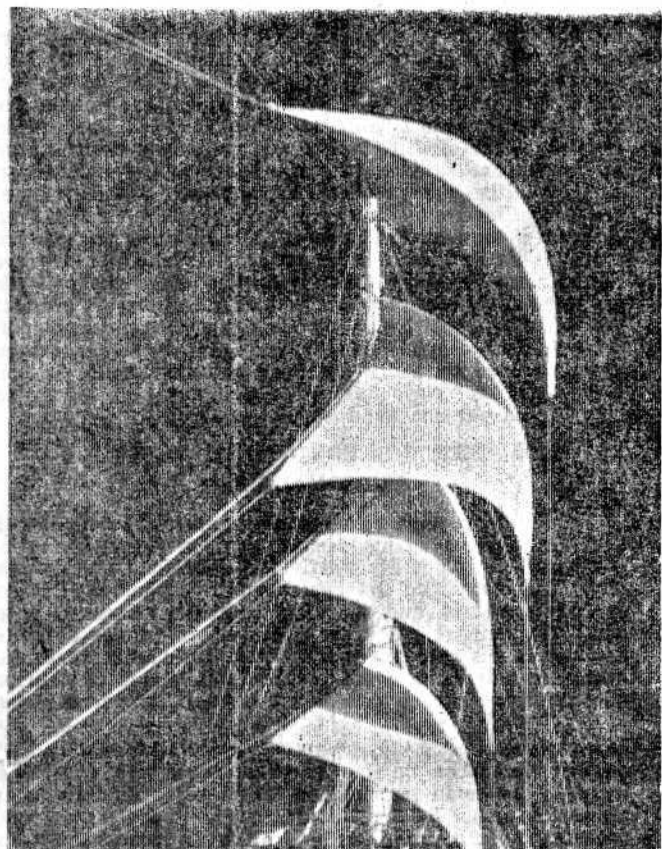
Puede largar veinte velas en sus tres palos y, con su motor diesel auxiliar, alcanza una máxima de 5 nudos, suficiente para las maniobras en aguas congestionadas por el tráfico y, especialmente, en las recaladas, entradas o salidas de puerto.

Una vez termina el crucero anual, los propios cadetes que lo han realizado llevan a cabo la tarea de calar los masteleros, desenvergar las velas y almacenarlas con vistas a su

muy altos fletes pero, si bien fueron muchas las ofertas, la entidad propietaria no aceptó ninguna que no fuese para continuar dedicándola a escuela. Y fue así como, con esta condición, fue vendida a la Forenede Dampskibs Selskab que—con una flota de 127 barcos—necesitaba dar a sus oficiales una perfecta formación práctica en la mar.

Después de la guerra comenzó a navegar bajo la contraseña de la citada naviera hasta que, como consecuencia de la crisis económica mundial, en 1929 fue amarrada y, poco después, vendida a Gustav Erikson que la dedicó—bajo bandera finlandesa y matriculada en Mariehamn—a la "carrera del trigo" entre Australia y puertos europeos.

El 15 de junio de 1939 cruzó ante el Lizard, desde donde se le ordenó que descargase en Cardiff el trigo que había tomado a su bordo en Port Victoria. El 1 de julio se hizo de nuevo a la vela con rumbo a Mariehamn y 14 días más tar-





Curiosa vista tomada desde la cofa del trinquete de la "Danmark". Sobre el bauprés se alzan, lleno de viento, el petifoque, foque de fuera, foque de dentro y contrafoque.

gui el que en ellos vio algo musical al compararlos con toda propiedad, con una guitarra en que, el casco, hace de

Los precursores de la fragata "Danmark"

La importancia que la formación velera tenía para los futuros oficiales de la marina mercante danesa se comprendió perfectamente en la segunda mitad del pasado siglo.

Entonces hubo, como es natural, las lógicas discusiones sobre las ventajas y desventajas que el sistema representaría y que, con todo éxito llevó a cabo el "Den Dynkerker Bojert", primer velero escuela danés en el más amplio sentido de la palabra.

Sin embargo se impuso al fin el criterio del armador C. F. Stage que, en 1880, encargó en los astilleros de la Brurmeister and Wain, de Copenhague, la pequeña fragata "Georg Stage", bautizada así en recuerdo de su único hijo, fallecido en plena juventud.

En 1882 se llevó a cabo la botadura de la pequeña fraga-

lidad. Y es que el trabajo en las jarcias, con toda clase de tiempo, templó el cuerpo y el espíritu.

ta que, con sólo 30 metros de eslora, estaba capacitada para llevar a cabo—y así lo hizo durante muchos años—cruceos por aguas del Báltico y del Norte con futuros oficiales, procedentes de las escuelas de Náutica de la nación, a su bordo.

Bajo el bauprés llevaba un mascarón, en bronce, que representaba al joven cuyo nombre figuraba en el espejo de popa. Barco fino, marinero, contaba con una pequeña máquina de vapor—que le auxiliaba en las entradas o salidas de puerto—cuya chimenea, telescópica, se alzaba a popa del pequeño pero completo puente que iba al centro.

Dada su escasa eslora, los botes iban en pescantes de pico de ganso, si bien para aclarar la cubierta y dejarla des-

Esta fragata fue botada en 1935 en los astilleros de la Frederikshaven y, en sus características, eran reproducción—muy mejorada—de la primera. De 298 toneladas, estaba también aparejada de fragata y, como ella, llevaba dos botes por banda, ambos en pescantes de pico de ganso.

A proa, en el castillo airoso, resaltaba el mascarón y, a diferencia de la anterior, la popa no era de espejo, sino elíptica y embellecida por adornos a la moda de los antiguos veleros.

El casco de esta nueva "Georg Stage" es de acero—el de la anterior era de hierro—y, como medida de seguridad, está dividido en cinco compartimientos estancos por los correspondientes mamparos.

Con un diesel de 122 H. P., la nueva "Georg Stage" estaba—y está—administrada por la Georg Stage Minde, organización en la que, durante muchos años, actuó de manera ejemplar como directivo el barón Niels Juel-Brockdorff, una de las personas que mayor interés pusieron en que, además de la labor educativa de ella, heredase también su nombre.

Y mientras la ya "Joseph Conrad" cruzaba los mares con Allan Villiers a su bordo, la nueva se preparaba para, como ella en sus buenos años, emprender su carrera docente en aguas danesas.

En sus cruceros anuales, que comienzan en abril, la "Georg Stage" lleva a su bordo a ochenta cadetes procedentes de las diferentes escuelas náuticas de la nación.

Para embarcar no se exige a los muchachos que, forzosamente, tengan luego que seguir en la mar. Sólo se pretende despertar en ellos una vocación que, si cuaja en realidad concreta, bien puede con-

tinuar y convertir al joven en un futuro oficial de la Marina mercante. Pero, si el muchacho decide no continuar la carrera del mar, al menos se ha logrado—objeto muy digno de tener en cuenta—que en él se han despertado unas virtudes de compañerismo, de abnegación y preparación cultural y física que, siempre, han de servirle en la vida que ante él se abre.

Antes de hacerse a la mar a los muchachos se les enseñan los misterios del aparejo y la

congestionadas por el tráfico y, especialmente, en las recalcadas, entradas o salidas de puerto.

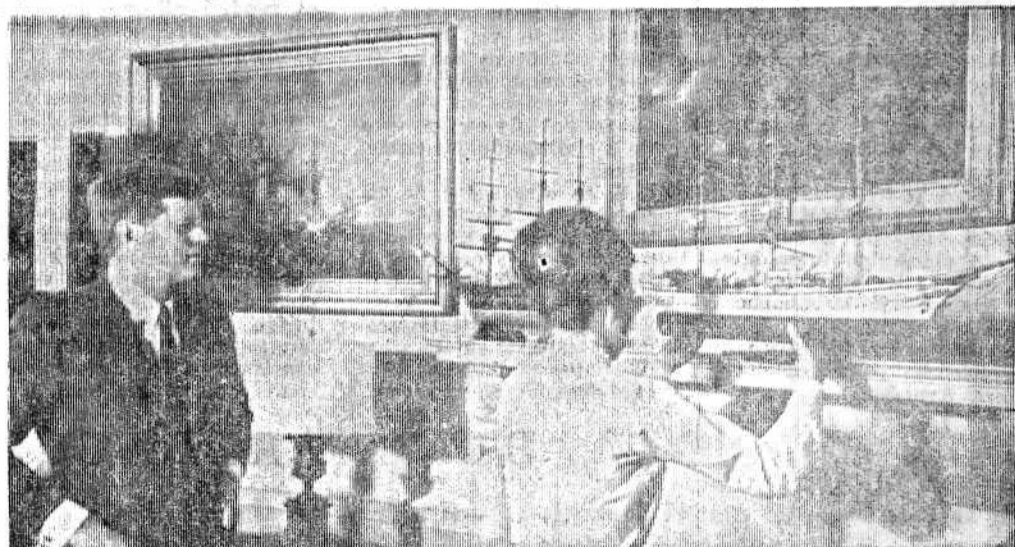
Una vez termina el crucero anual, los propios cadetes que lo han realizado llevan a cabo la tarea de calar los mástiles, desenvergar las velas y almacenarlas con vistas a su preservación. Y también son ellos los que, llegado el momento de prepararlo para uno nuevo, llevan a cabo todas las faenas a su bordo.

La "Georg Stage", con su

tricolada en Mariehamn—a la "carrera del trigo" entre Australia y puertos europeos

El 15 de junio de 1939 cruzó ante el Lizard, desde donde se le ordenó que descargase en Cardiff el trigo que había tomado a su bordo en Port Victoria. El 1 de julio se hizo de nuevo a la vela con rumbo a Mariehamn y, 14 días más tarde, en su puerto de matrícula dio fondo.

Luego vino la guerra y, en Estocolmo, sirvió como silo flotante hasta que, en 1946, se



Una estudiante danesa coloca, en una de las habitaciones de la Casa Blanca, un modelo de la "Danmark" regalado al presidente Kennedy.

maniobra, misterios que, cuando ya dejan de serlo, les capacitan para, en las aguas abier-

casco negro y elegante, participó en las regatas de 1956 y 1960.

La bricarca "Viking", de cuatro palos

Largo sería reseñar, aunque sólo fuese someramente, todos los buques-escuela que han figurado en la Marina mercante danesa. La "Poseidón", de Marstal, la "Fano", la "Valkyrien", "Arkan" y "R..." figuran en una larga lista que, además, incluye a la "Viking" y a la tristemente célebre "Kobenhavn", uno de los mayores veleros que en el mundo han sido.

En 1905 se fundó en Dinamarca la Akties Den Danske Handelsflaades for Befalingsmand, organización que tenía por principal objetivo la construcción de un velero escuela para la formación de marineros mercantes.

Se encargó a los astilleros de la Brurmeister and Wain una bricarca de 3.000 toneladas y cuatro palos y, el 1 de diciembre de 1906, la entonces princesa heredera—luego reina Alejandrina—actuó como madrina en el protocolario y tradicional bautizo.

En marzo de 1907 estaba listo para su entrega y, en el muelle de armamento, se le daban los últimos toques. El día 18, una repentina ráfaga de viento hizo que comenzase a escorar—los tanques estaban

vacíos y aún no se les había llenado con las 1.300 toneladas de lastre líquido—y, antes de que se pudiese evitar lo que se avecinaba, la "Viking" quedó tumbada sobre el muelle y sus palos y vergas destrozaron los techos de los almacenes cercanos.

No sufrió daños el casco, pero si la arboladura que tuvo que ser renovada por completo, faena que se hizo rápidamente y, el 16 de julio, se celebró la firma de la entrega a la entidad propietaria.

El coste de la "Viking" fue de 501.000 coronas y, una vez finalizaron las pruebas a que fue sometida en el Mar del Norte, el 19 de julio de 1907,

—con 80 cadetes a su bordo—se hizo a la vela con rumbo a Hamburgo. Allí tomó un cargamento de carbón y el 29 de agosto, fue remolcada mar afuera y, largadas las estachas del remolcador, dio todo el trapo y puso rumbo al Sur. Iba hacia el temido Cabo de Hornos para, tras doblarlo, seguir a El Callao, puerto que alcanzó después de 112 días de mar.

Durante toda la primera guerra mundial permaneció amarrada en Copenhague. Era la época de pocos barcos y

logró un flete de madera para África del Sur. De allí cruzó a Australia y, con trigo, arribó en Londres el 4 de agosto de 1943.

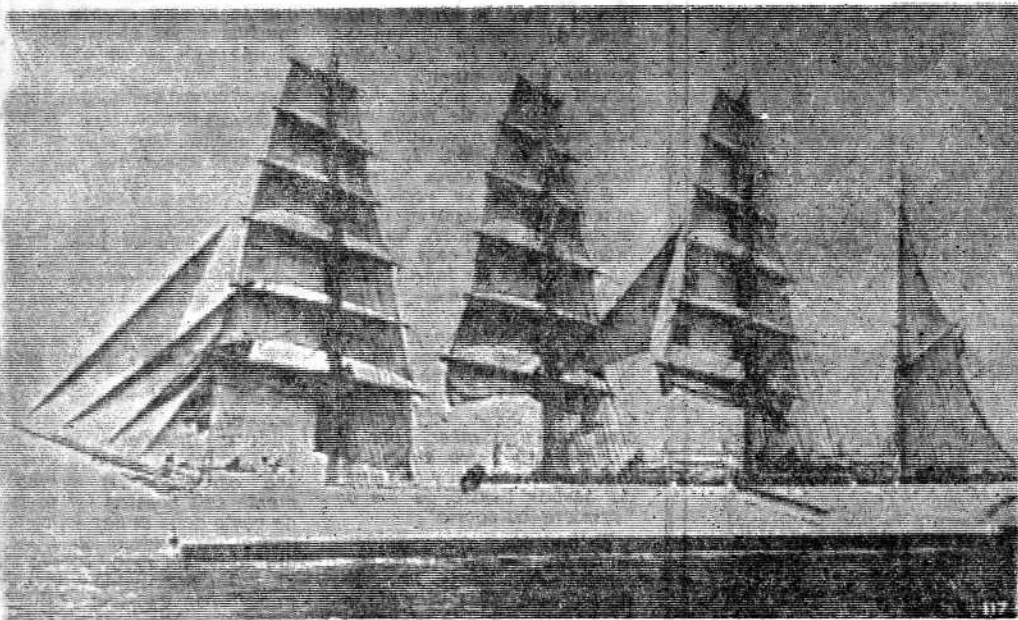
En Amberes reparaba cuando se suspendieron las obras y, era lógico, se temió su venta para desguace. Pero el Municipio de Gotemburgo se interesó por el viejo velero que, adquirido, en las aguas tranquilas del puerto reposa, si bien hizo una posterior escapada a Rotterdam, en el verano de 1950, con ocasión de la Exposición Nacional que allí se celebraba.

En esta ocasión, en el pico cangrejo lució el mismo pabellón sueco que, durante muchos años, ondeó en la vieja "Abraham Rydberg".

La fragata de cinco palos "Kobenhavn"

Con anterioridad a la primera guerra mundial, la Ost-Asistiske Kompagnie encargó en astilleros británicos—en los de la Ramage and Ferguson concretamente—la construcción de una fragata de cinco palos, la "Kobenhavn", especialmente proyectada para el transporte de carga y, al mismo tiempo, con una amplia capacidad para la acomodación de estudiantes de Náutica.

(Pasa a la página 17)



La "Viking", bricarca de cuatro palos que, durante muchos años, actuó como buque-escuela para la marina mercante danesa.

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la cuarta pág.)

Al comenzar la primera guerra mundial, la fragata fue requisada por el Almirantazgo que, tras no pocas reformas y transformaciones, se hizo finalmente a la mar convertida en el motovelero "Black Dragon" que, en sus antes bodegas, llevaba tanques circulares para el transporte de combustible líquido.

Terminada la guerra, y en vista de lo costoso que resultaría su vuelta a la antigua condición de velero, la naviera danesa no quiso adquirirlo de nuevo y, como pontón petrolero, en Gibraltar permaneció hasta que, hace unos diez años, fue desguazada la antigua fragata.

Terminada ya la contienda, la naviera encargó una nueva fragata, también de cinco palos, a los mismos astilleros que tuvieron a su cargo la construcción de la primera.

Esta segunda "Kobenhavn" fue entregada en septiembre de 1921 y, con sus 3.901 toneladas, era por entonces uno de los mayores del mundo.

Su desaparición, años más tarde, es uno de los secretos más celosamente guardados por el mar. Con quince oficiales, una tripulación profesional y cincuenta y cinco cadetes, la "Kobenhavn" se hizo a la mar desde Montevideo el 14 de diciembre con rumbo a Australia.

Al mando de uno de los mejores y eficientes capitanes de la Marina mercante danesa—H. F. Anderson—, entrenados todos sus hombres en la dura pero eficaz escuela de la navegación a vela, había ya recorrido medio mundo en viaje de instrucción y aquel día de diciembre—cuando sus blancas velas se iban poco a poco perdiendo de vista—nadie pensó en el trágico y misterioso fin que ante su proa se abría.

Parece imposible la desaparición de un velero de su tonelaje sin dejar, al menos, algún resto flotante, algo que indicase una pista sobre lo ocurrido. Pero, es lo triste, así ocurrió. Tres expediciones organizadas por el Gobierno danés, todas ellas con la esperanza de aclarar el misterio, nada lograron y regresaron a Copenhague.

Nace la "Danmark"

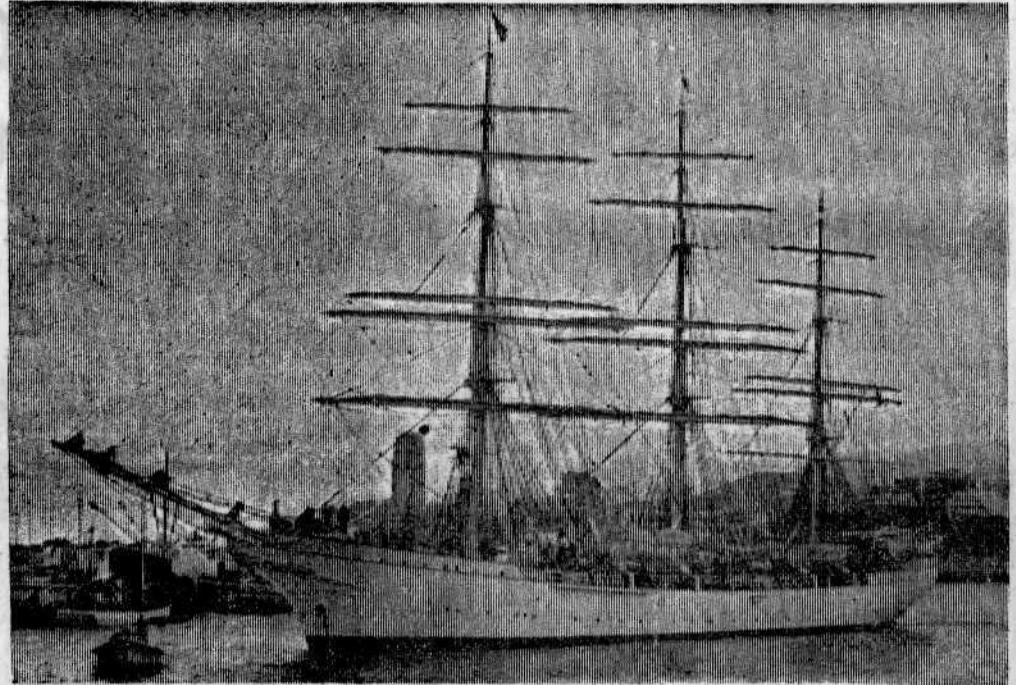
Las más variadas hipótesis se barajaron, todas ellas en busca de una posible explicación de lo ocurrido al gran velero que, como otros tantos en la época heroica de la navegación a vela—época anterior a

Cuando el Río de la Plata quedó atrás, nada parecía indicar la menor dificultad para

Días más tarde zarpó para llevar a cabo un viaje preparatorio por aguas territoriales

oceánico, al mando del capitán Akerson.

Una vez quedaron por la po-



Con el aparejo cargado y auxiliada por el motor, la "Danmark" bornea en el puerto de Santa Cruz.

el largo viaje de 9.000 millas hasta las costas australianas. Así lo manifestó ocho días después de su salida en un mensaje radiotelegráfico que cambió con el vapor noruego "Wilhelm Blumer" que navegaba en sus cercanías pero bajo la raya del horizonte.

La posición entonces de la "Kobenhavn" era a unas 900 millas al Oeste de la isla de Tristán de Acuña; o sea, que en ocho días había navegado 1.500 millas, cosa que el capitán Anderson hizo saber al del mercante noruego.

Al día siguiente, el radiotelegrafista del "Wilhelm Blumer" intentó establecer nuevamente comunicación con el velero danés pero no lo logró, atribuyendo esto a que, dado el escaso alcance de su emisora, ya la "Kobenhavn" estaba fuera de su radio de acción.

Desde entonces, y pese a cuantos rastreos se llevaron a cabo—"Decaulión", "Beltana", "México", etc.—nada ha vuelto a saberse del hermoso velero danés.

Está aparejada de fragata de tres palos y, en ellos, larga 1.636 metros cuadrados de velamen y se necesitan 4.000 metros de lona de sesenta centímetros para la confección de un juego completo de ve-

lpa las aguas congestionadas del Canala de la Mancha, la esbelta fragata puso rumbo a Santa Cruz de Tenerife.

La primera escala tinerfeña

Al amanecer del 1 de noviembre el puerto de Santa Cruz presentaba su habitual escena plena de vida y movimiento, con la mar pintada de barcos.

En el muelle Sur estaban ya atracados los correillos interinsulares "La Palma", "Fuerteventura", "Ciudad de Málaga" y "León y Castillo".

Buscando el redoso de la costa se acercaba el "Guanche", de la Elder and Fyffes, manchando de humo la mañana con aquella su alta y característica chimenea.

Mientras, frente al puerto esperaban práctico los trasatlánticos "Elisabethville",—al mando del célebre capitán Biebuyck—y el alemán "Orinoco". Dentro del recinto portuario, y operando ya en el Muelle Sur, se encontraba el petrolero italiano "Formia", así como los entonces modernos fruteros "Sil", "Bajamar" y "Lorient".

Fue entonces cuando, tras de Anaga, apareció la estampa espléndida de la "Danmark" que, con todo el trapo largo, cayó a estribor y quedó navegando en franca demanda de la bocana. Cerca ya, cargo y aparejo el anarcho y dejó na-

pa las aguas congestionadas del Canala de la Mancha, la esbelta fragata puso rumbo a Santa Cruz de Tenerife.

gata alemana llevaba a su bordo 108, incluso algunos aviadores civiles que seguían un curso de meteorología.

El día 6, el práctico don Francisco García-Talavera pilotó dentro del puerto a la goleta danesa "Moonson" que, al mando del capitán Peter Bundager Thomsen, incluía entre sus tripulantes al escritor Hakon Mielche.

Los veleros pusieron durante días sus espléndidas estampas marineras en el puerto.

Un grupo de daneses se ligó entonces a la isla y Mielche habla en sus libros de los hermanos Lis, Jan y Thure Andersen, que vivían en el Santa Cruz que aún añoran desde el Norte lejano, si bien Thure—venciendo la nostalgia de Tenerife—volvió hace dos años a "su" isla. Ellos esperaban en Santa Cruz—la ciudad que canta Lis en sus libros—la vuelta del padre que, en un velero, daba la vuelta al mundo.

Cuando la "Moonson" se hizo a la mar desde la isla que tanta impresión causó a Mielche, la "Danmark" continuó su estancia tinerfeña, la primera de su vida marinera.

nada lograron y regresaron a a saberse del... danés.

Nace la "Danmark"

Las más variadas hipótesis se barajaron, todas ellas en busca de una posible explicación de lo ocurrido al gran velero que, como otros tantos en la época heroica de la navegación a vela—época anterior a la radio—pareció esfumarse sin dejar el menor rastro.

Ante la demanda de los navieros y fuerzas vivas del país, el Parlamento decidió la adquisición o construcción de un nuevo velero escuela, si bien de más modestas dimensiones y características.

Diseñado por el arquitecto naval Mr. Aage Larsen, una vez resuelto el oportuno concurso, se encargó de su construcción a la firma Nakskov y, ya el 19 de diciembre de 1932, resbala por la grada la "Danmark"—bajo el restallar alegre de la empavesada—y ante la presencia del primer ministro, Th. Stauning, del Gobierno danés.

De 790 toneladas brutas—216 de registro neto—, son sus principales dimensiones 58,9 metros de eslora por 10 de manga y 5,2 de puntal. Del extremo del bauprés al de la botavara de la cangreja, la eslora es de 77 metros.

Está aparejada de fragata de tres palos y, en ellos, larga 1.636 metros cuadrados de velamen y se necesitan 4.000 metros de lona de sesenta centímetros para la confección de un juego completo de velas.

El largo total de la jarcia y caballería—entre sisal, cáñamo y metálica—alcanza la cifra de, aproximadamente, 14 mil metros, o sea, el equivalente a la distancia que hay entre Santa Cruz y Los Rodeos.

Cuenta la "Danmark" con los más modernos adelantos para ayudar a la navegación y seguridad en el mar. Cuando nueva, se la valoró en 635.000 coronas danesas y, en 1941, al pasar temporalmente a la United States Coast Guard, su valor—según el oportuno peritaje—ascendía a 3.300.000 coronas.

El 15 de junio de 1933 se izó, con todos los honores, la bandera danesa en la flamante fragata y, al mismo tiempo, se hizo entrega oficial por sus constructores a la comisión nombrada por el Gobierno con tal objeto.

petrolero italiano "Formia", así como los entonces modernos fruteros "Sil", "Bajamar" y "Lorient".

Fue entonces cuando, tras de Anaga, apareció la estampa espléndida de la "Danmark" que, con todo el trapo largo, cayó a estribor y quedó navegando en franca demanda de la bocana. Cerca ya, cargo y aferró el aparejo y dejó paso franco a la fragata alemana "Deutschland" que, al mando del capitán Zatouiki, partía—también con cadetes a bordo—rumbo a Río de Janeiro.

Ya la mar comenzaba a quedar huérfana de las blancas velas y Santa Cruz vivió entonces—como ahora también lo hace—momentos de emoción marinera ante el encuentro de los dos buques-escuela.

En esta ocasión venían en la "Danmark" 135 tripulantes y alumnos, mientras que la fra-

Santa Cruz—la ciudad que canta Lis en sus libros—la vuelta del padre que, en un velero, daba la vuelta al mundo.

Cuando la "Moonson" se hizo a la mar desde la isla que tanta impresión causó a Mielche, la "Danmark" continuó su estancia tinerfeña, la primera de su vida marinera.

Finalmente, ya el 14, la "Danmark" comenzó a virar el ancla y, casi en la estela del trasatlántico francés "Brzza", comenzó a adornarse con sus blancas velas que, repletas de viento y luz, le daban arrancada hacia la mar libre y abierta.

Ya en la bocana, la fragata llevaba todo el trapo largo y, cortésmente—como era y es costumbre con los veleros—los trasatlánticos "Mamari" y "Durham Castle" le dejaron la ruta libre.

La historia posterior

La "Danmark" continuó adorando, año tras año—como ahora lo hace—la bahía acogedora de Santa Cruz.

Pero llegaron los tiempos tristes de la guerra y en Jacksonville se encontraba cuando las tropas alemanas ocuparon Dinamarca. Iba entonces la "Danmark" como embajada extraordinaria de su nación a la Feria Mundial de Nueva York y, después de haber cumplido su cometido, hacia su acostumbrada visita a las Islas Virgenes, antigua posesión danesa en las Antillas.

Con sus masteleros y mastelillos calados, la "Danmark" permaneció amarrada y sin uso mientras, con rapidez, su tripulación se fue embarcando en mercantes de los países beligerantes y en los daneses que por allí recalaban con precisión de personal.

Diciembre de 1941 vio el ataque japonés a Pearl Harbour y, al día siguiente, el capitán Knud L. Hansen—al mando de la "Danmark" desde 1937—ofreció su barco a las autoridades americanas.

Aceptada la oferta, la "Danmark" izó la bandera de las "stars and stripes" y, después de poner en orden el aparejo, se hizo a la mar con rumbo a New London, puerto al que arribó el 3 de enero siguiente.

El capitán Hansen y sus oficiales se encargaron de entrenar a los jóvenes americanos que, en calidad de cadetes, en la "Danmark" embarcaron. En todos los aspectos, estos futuros oficiales de la Marina americana tuvieron que acomodarse al programa naval danés entonces vigente.

En aguas de Lond Island Sound, la "Danmark" marcó la pauta marinera para varios miles de jóvenes que entonces, en época de guerra, escogieron la mar como profesión.

El 26 de septiembre de 1945 se arriaron los colores americanos y, de nuevo se izaron en el pico cangrejo los de la nación que comenzó a tomar for-

ma bajo el carácter y tenacidad de Gorm el Viejo, allá por el año 900 de nuestra era. En la ceremonia de izar los colores estaban presentes el encargado de negocios de Dinamarca en Estados Unidos, y el contralmirante James Pine, superintendente de la United States Coast Guard Academy.

El capitán Hansen recibió una placa conmemorativa en la cual se expresaba la gratitud del pueblo americano por esta muestra de solidaridad y, después de tal prueba de cariño hacia la grata y sus hombres, ésta partió hacia su patria.

Tres años y ocho meses estuvo la "Danmark" dedicada a estos menesteres de entrenamiento y, cuando de nuevo llegó a Dinamarca, comenzó el recuento: 120 cadetes llevada cuando salió de Copenhague; de ellos, diez lograron el título de capitán antes de haber cumplido los 21 años y los otros hicieron con posterioridad.

Sin embargo, catorce faltaron a la cita con la paz y, como a tantos miles de marinos, la mar les servía de tumba.

En febrero de 1958, el Parlamento danés decidió suprimir el requisito obligatorio del servicio en veleros para los aspirantes a oficiales. Con ello se daba un golpe de muerte a la "Danmark" que, durante algún tiempo, vio peligrar la existencia de su vida marinera, la razón de su estancia en el mar.

Sin embargo, los Ministros de Finanzas y Navegación, junto a un grupo de navieras, solucionaron la difícil situación y, al fin—con alegría en toda la nación—la fragata pudo continuar sus cruceros. Una estampa del pasado está hoy en el puerto.

El crujir de los obenques, el flamear al viento de los focos y el canto mudo de las gavias, juanetes y estays, casi ha desaparecido de la mar. Pero, por unos días, los veleros darán a Santa Cruz el regalo inapreciable de la poca poesía que aún queda en la mar.