

LA ISLA Y LOS BARCOS

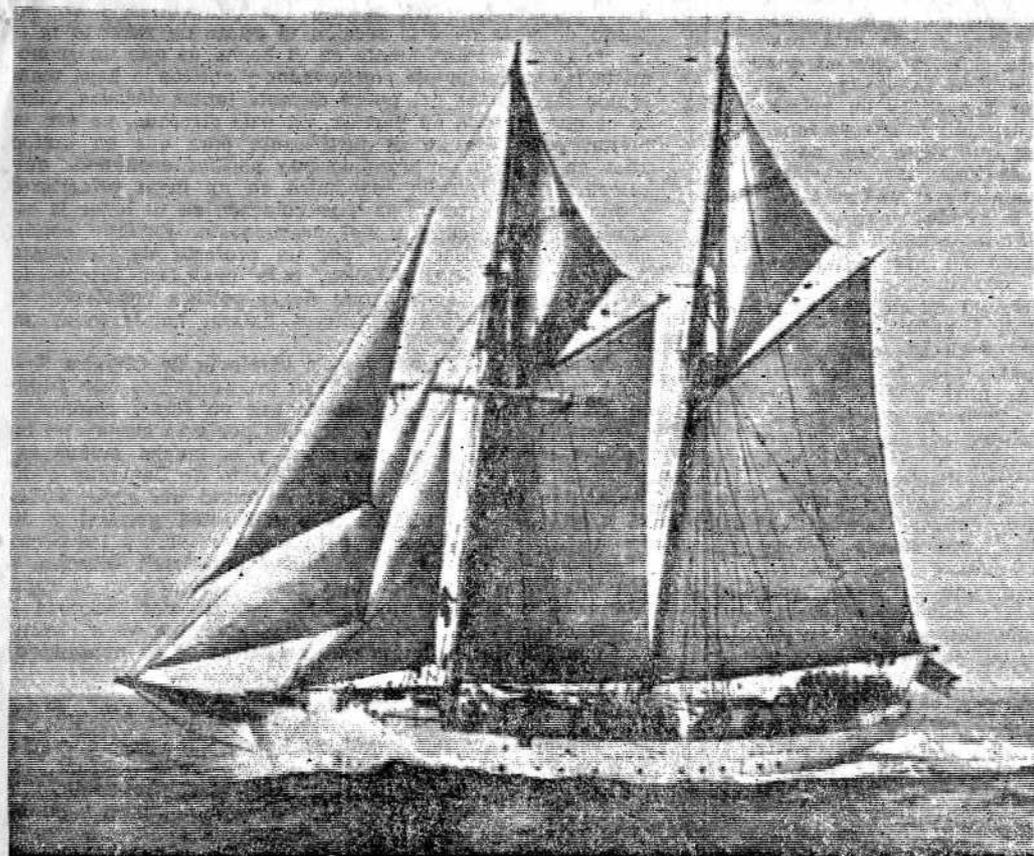
Las goletas "Falken" y "Gladan", de la Marina de guerra sueca, ostentan la representación de su país en la PLYMOUTH - TENERIFE

En 1953, y por cuenta de la Rydberg Foundation, la primera de ellas visitó nuestro puerto con 28 cadetes a su bordo

Ambas son producto del Arsenal de Estocolmo y, construidas de acero, en ocasiones han alcanzado 14 nudos navegando sólo a vela

Suecia, nación marinera, está representada en esta Plymouth-Tenerife por las goletas "Falken" y "Gladan" que, al mando de los tenientes

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ



La "Gladan" en una de sus travesías por el Mar del Norte.—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Sten Gattberg y Erland Sonnerstedt, han realizado la travesía bajo sus lonas tensas, repletas de viento, que son la alegría del mar.

Una muy amplia tradición marinera, de formación práctica, respalda a estas dos goletas que han lucido el azul con cruz amarilla en esta prueba marinera y deportiva organizada por la Sail Training Association.

ellos llevaban ya amplio bagaje de enseñanzas que, desde todos los puntos de vista, les sería de utilidad, grande, en la nueva vida que comenzaban.

La Fundación Rydberg fue la entidad ejemplar que, pronto, fue imitada por otras que tenían como mismo objetivo el de proporcionar la debida formación marinera a los jóvenes: Alex Pedersen, Red-

la importancia que tomaba la instrucción, en 1890 se habilitó la fragata "Norrköping" que, desde entonces, tuvo a su cargo la formación de los cadetes de la Academia Naval Militar.

La "Norrköping" había sido botada en 1858 en astilleros suecos y, armada con 32 piezas de artillería, era una de aquellas típicas fragatas de vapor que por entonces se im-

cadetes en sus primeras singladuras.

La primera "Falken"

En 1877 fue botado este pequeño bergantín redondo de sólo 115 toneladas y que, desde todos los puntos de vista, era una verdadera obra de arte en la construcción marinera.

Su estampa, si bien mucho menor, era muy similar a la del "Statsraad Erichsen" y, para una mejor maniobra, los botes—en pescantes de pico de ganso—iban, trincados a son de mar, por fuera de la borda.

Blanco, con una proa lanzada y adornada con un mascarón y otros relieves que, en dorado, llegaban casi hasta los escobones, su línea, visto a fil de roda, era en verdad impresionante y marinera en grado sumo.

Anclas del tipo Almirantazgo, apropiadas a su tamaño, iban sobre sus correspondientes varaderos y, en el castillo, se alzaba el pescante para la maniobra con ambas.

En aguas del Báltico navegó el pequeño "Falken" con aquella su esbelta y característica estampa marinera hasta que, años más tarde, las "Jarramas" y "Najadas" se incorporaron al mismo servicio en calidad de buques-escuela.

Durante la primera guerra mundial, los cruceros de instrucción quedaron limitados a aguas suecas y, en ocasiones, a Noruega y Dinamarca. Pero, por lo general, los veleros de la Marina de guerra sueca no se arriesgaban, y era lógico, a las zonas donde ardía la guerra con su triste secuela de hundimientos, y máxime cuando la campaña submarina fue ya sin restricciones. Entonces los barcos de los países neutrales tenían asignadas unas derrotas por las que podían

do cambió y el "Falken" vio desaparecer aquel su aparejo de bergantín redondo y, casi como una degradación, sus palos se adornaron con simples cangrejas. Transformado en una simple goleta—una más entre tantas y tantas que aún navegaban en el Báltico—por sus bandas dejaba escapar el oleoso y rítmico latir de un diesel que, en sus entrañas, le impulsaba y sustituía, en parte, el alegre canto de las velas.

Poco después el "Falken" fue vendido a unos armadores que lo abanderaron en Panamá y, tras una serie de viajes cortos en aguas europeas, marchó a Sudamérica y, después de la noticia de su llegada a aquellas lejanas aguas—

a donde nunca soñaron sus constructores que iría—nada se volvió a saber de él. Es posible que aún navegue o que, transformado en pontón, su casco fino termine sus días arrumbado en algún puerto de Hispanoamérica.

Las fragatas "Najaden" y "Jarramas"

Para complementar los servicios que venía llevando a cabo el "Falken", en 1897 fue botada la fragata "Najaden", de 350 toneladas, que era también una miniatura de las grandes "naval frigates" o "ship-rigged sloop"—para designarlas en la más exacta terminología náutica inglesa—y, construida de madera, tres años más tarde se bota una gemela, la "Jarramas", de casco de hierro.

La única diferencia entre ambas fragatas era el material de que estaba construido el casco y, en lo que respecta al aparejo, se tuvo muy en cuenta la antigua tradición velera en Suecia. Todo en ellos era "naval fashion" y, como en los viejos "tres

con frecuencia realizaban cruceros a puertos británicos.

Como el "Falken", dado su tamaño llevaban los botes fuera de la borda, en la toldilla concretamente, y, el de servicio, iba también en pescantes de pico de ganso, pero en la popa, precisamente sobre el espejo.

De 1939 a 1945, los dos veleros fueron amarrados y utilizados en Karlskrona como cuarteles flotantes para uso de la marinería. Entonces se calaron los masteleros y, con sólo los palos machos, las pequeñas fragatas perdieron su gracia y belleza de líneas.

Puestas en venta, la "Najaden" fue adquirida por la Corporación Municipal de Halmstad—donde permanece amarrada—y totalmente aparejada—que la transformó en museo de la ciudad.

Su gemela, la "Jarramas", fue adquirida por la ciudad de Karlskrona que, también totalmente arbolada—como en sus buenos tiempos—también la conserva como museo.

La fragata "Af Chapman"

En 1924, una fragata con interesante, larga historia, se incorporó a la Marina de guerra sueca para actuar como buque-escuela.

El comienzo de la historia de la que, años más tarde, habría de ser la "Af Chapman", fue verdaderamente curiosa. Entre 1884 y 1887, la industria naval inglesa atravesó una crisis y, para evitar que sus operarios buscasen otros puestos y así mantenerlos unidos y a la espera de mejores tiempos, la firma Whitehaven Shipbuilding Company puso en grada, por cuenta propia, una fragata de 1.427 toneladas.

Fue lenta la construcción pues, a pesar de los deseos de

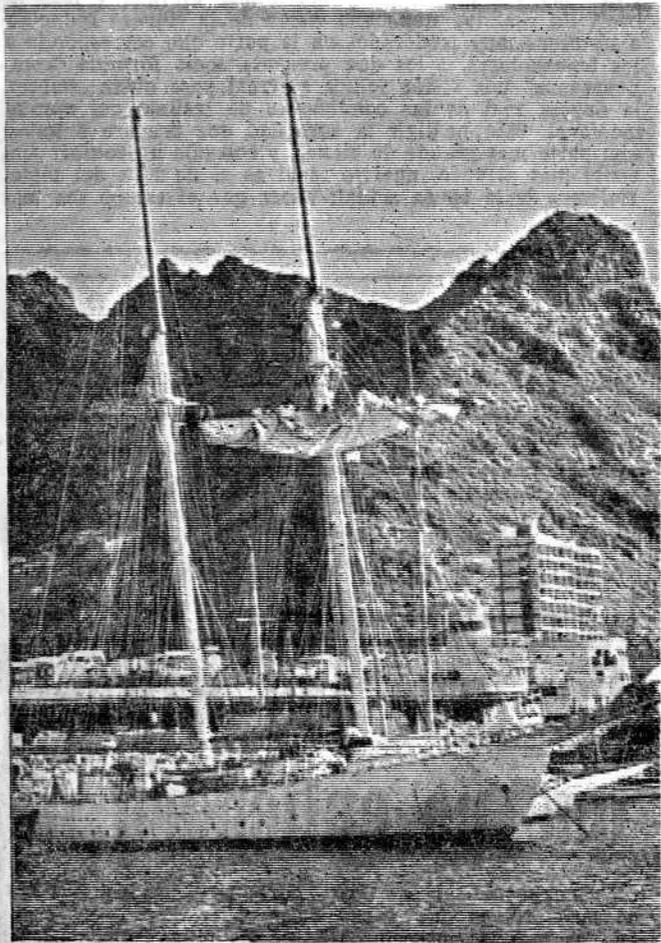
nerstedt, han realizado a través de sus lonas tensas, repletas de viento, que son la alegría del mar.

Una muy amplia tradición marinera, de formación práctica, respalda a estas dos goletas que han lucido el azul con cruz amarilla en esta prueba marinera y deportiva organizada por la Sail Training Association.

Desde el punto de vista cronológico, Suecia fue la nación que primero se preocupó por la formación práctica de sus marinos mercantes. Ya en 1838, en Gotemburgo comenzó, como escuela estacionaria, sus tareas el bergantín redondo "Mangus Stenbock" y, tal

je de enseñanzas que, desde todos los puntos de vista, les sería de utilidad, grande, en la nueva vida que comenzaban.

La Fundación Rydberg fue la entidad ejemplar que, pronto, fue imitada por otras que tenían como mismo objetivo el de proporcionar la debida formación marinera a los jóvenes: Alex Pedersen, Roderic A. B. Navigators, John E. Olsen, —éste con sus "Trifolium" y "Benjamin"—, la Settervall con la "Tropic", la Transatlantic Linie, la Bromstrom y tantas otras dieron, dan aún, el buen ejemplo de impartir la necesaria formación a los futuros marinos y



La "Falken" en el muelle de Ribera, poco después de su llegada.—(Foto Juan Hernández).

fue el éxito obtenido, que—dos años más tarde fue preciso habilitar otro velero de similar aparejo, el "Oscar", para la misma misión docente y formativa.

En 1848, la Fundación Rydberg se hizo cargo de su primer velero escuela, el "Carl Johan" y, al año siguiente, Gotemburgo solicitó, y obtuvo, que la Marina de guerra le cediese el bergantín "Glommen" para, con él, poder atender debidamente la creciente demanda de plazas que existía para, en sus barcos escuela, realizar las prácticas preliminares antes de hacerse a la mar por vez primera. Y con

oficiales de la Marina mercante.

La formación en la marina de guerra sueca

En la época de la vela, así como cuando el vapor se introdujo en la mar y creó aquellas estampas híbridas en que, tras las pirámides de lona aparecían las chimeneas telescópicas, estas unidades tuvieron a su cargo la instrucción de los cadetes de la Marina de guerra.

Sin embargo, y en vista de

instrucción, en 1890 se habilitó la fragata "Norrköping" que, desde entonces, tuvo a su cargo la formación de los cadetes de la Academia Naval Militar.

La "Norrköping" había sido botada en 1858 en astilleros suecos y, armada con 32 piezas de artillería, era una de aquellas típicas fragatas de vapor que por entonces se imponían en todas las Marinas de guerra del mundo.

Hasta 1900, navegó en su nueva misión formativa y, cuando ya nuevas unidades—diseñadas y construidas especialmente como barcos-escuela—fueron entregadas a la Marina de guerra sueca, la "Norrköping" continuó sus tareas amarrada en la base naval de Karlskrona. Allí, con toda la arboladura, la vieja fragata siguió, bien mantenida y conservada, durante muchos años sus tareas.

En 1903, cuando ya también navegaban los tres veleros que relevaron a la "Norrköping" de sus funciones, el flamante crucero "Fylgia" tomó a su cargo la realización de viajes de instrucción.

Y así fue como en Santa Cruz se hizo popular la estampa marinera, elegante, del crucero que había sido botado en los astilleros de Estocolmo. Con sus tres altas chimeneas en caída, proa de espolón incipiente y popa de balconcillo, estaba artillado con ocho piezas de 150 milímetros, en montajes simples, así como catorce de 57,—de tiro rápido, especiales para rechazar ataques de torpederos y unidades sutiles—y, además, cuatro lanzatorpedos de 457 milímetros.

De 115 metros de eslora por 15 de manga y 5 de calado, el "Fylgia" desplazaba 4.600 toneladas y, provisto de dos grupos de turbinas Parsons, éstos desarrollaban 12.440 H. P. sobre dos hélices y, a régimen normal, alcanzaba máxima de 23 nudos.

Con 900 toneladas de carbón en sus "side bunkers", el "Fylgia" estaba diseñado para navegar en el Báltico y, por tanto, tenía el casco reforzado para hacerlo entre hielos.

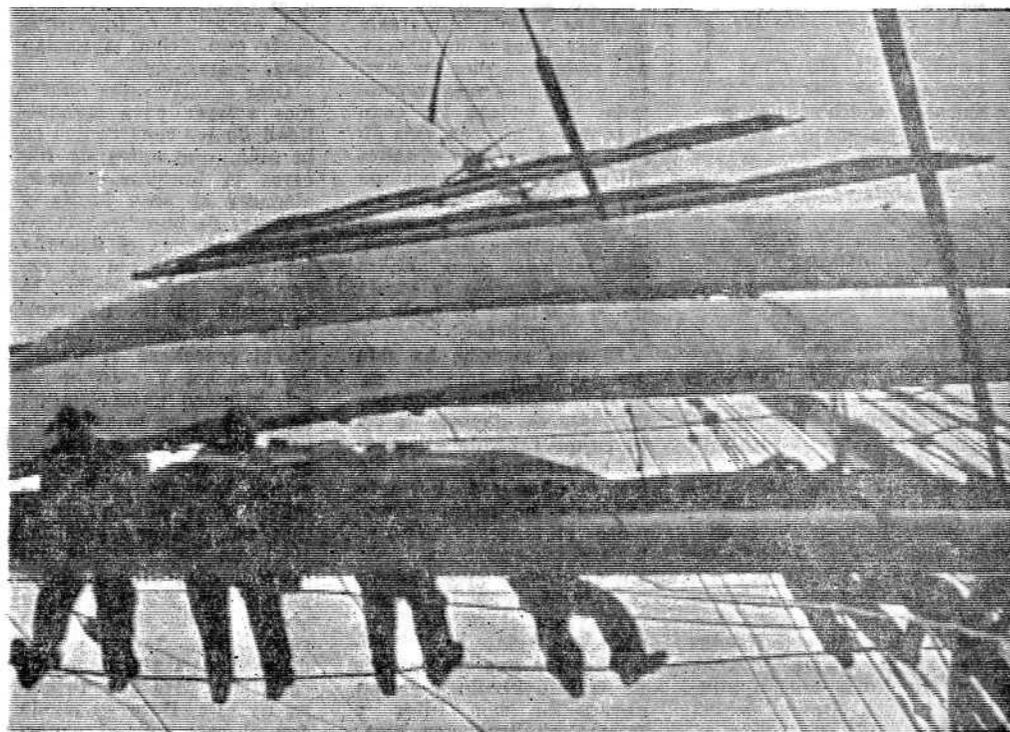
Anualmente realizaba un viaje de instrucción con los alumnos de la Escuela Naval Militar y, con frecuencia, hacía escala en nuestro puerto durante el curso de tales periplos.

Años más tarde, el "Fylgia" fue modernizado y perdió aquella su estampa marinera. La proa, lanzada ahora, le daba gracia al casco que, con altos palos enmarcando sólo dos chimeneas,—se había suprimido la proel—tenía aspecto de barco nuevo, de barco que, a su bordo, continuaba llevando a cabo las faenas iniciadas en las "Jarramas", primera "Falken" y "Af Chapman", unidades que, a vela, habían navegado con los

a Noruega y Dinamarca. Pero, por lo general, los veleros de la Marina de guerra sueca no se arriesgaban, y era lógico, a las zonas donde ardía la guerra con su triste secuela de hundimientos, y máxime cuando la campaña submarina fue ya sin restricciones. Entonces los barcos de los países neutrales tenían asignadas unas derrotas por las que podían navegar con una relativa tranquilidad pero, cualquier des-

anos más tarde se botó una gemela, la "Jarramas", de casco de hierro.

La única diferencia entre ambas fragatas era el material de que estaba construido el casco y, en lo que respecta al aparejo, se tuvo muy en cuenta la antigua tradición velera en Suecia. Todo en ellos era "naval fashion" y, como en los viejos "tres puentes",—los "wooden walls" de los ingleses—el bauprés iba



Tiempos ya idos de la mar. Los hombres, distribuidos a lo largo de la verga, cargan el velacho bajo.

vío, podía causar—como de hecho ocurrió en muchísimas ocasiones—el rápido hundimiento, el torpedeo que llegaba sin previo aviso.

En 1919 comenzaron de nuevo los cruceros del "Falken" que, barco muy bien construido, se mantuvo en servicio activo hasta 1944. Entonces fue vendido y, adquirido para su utilización como yate de recreo, en pocos meses cambió varias veces de propietario. Era lógico este casi continuo comprar y vender ya que, en aquella época de guerra, resultaba imposible prever lo que ocurriría y, además,—dado que apenas podía hacerse a la mar en aquel Báltico que ardía en furiosos bélicos—resultaba caro su mantenimiento y conservación.

Pero ya en noviembre de 1945, con el mundo de nuevo en una paz relativa, el "Falken" fue adquirido por un constructor naval de Estocolmo que, como yate, lo mantuvo en servicio hasta 1947. De nuevo en venta también esta vez fue rápida su adquisición, no en vano lucía aquellas primitivas y gallardas líneas que tanta admiración causaban.

Pero ya en esta ocasión to-

colocado descansando sober la cabeza de la roda y la coz apoyada en una de las cubiertas inferiores y, en tal disposición, sólidamente sujeto al tajar por medio de una trínca, de cadena, que lo ceñía con varias vueltas redondas y, luego, afianzado por los barbiguejos y mostachos.

De cubierta corrida, lo único que rompía un poco la armonía del casco eran los vateros, que se proyectaban hacia fuera y sobre la borda a popa del pescante de gata.

Durante sus primeros años estuvieron pintadas estas fragatas de negro y, a la altura de la cubierta del sollado—donde tenían alojamiento los cadetes—una hilera de portas, pintadas de blanco, hacían resaltar el gracioso arrufo, arrufo que, con el casco todo de blanco, como estuvieron en los últimos años, desaparecía casi por completo y, si bien existía, no era apreciable y restaba elegancia e impresión al conjunto.

Como el bergantín redondo "Falken", estas dos pequeñas fragatas sólo navegaron en aguas del Mar del Norte y Mar Báltico y, con anterioridad a la primera guerra mundial,

crisis y, para evitar que sus operarios buscasen otros puestos y así mantenerlos unidos y a la espera de mejores tiempos, la firma Whitehaven Shipbuilding Company puso en grada, por cuenta propia, una fragata de 1.427 toneladas.

Fue lenta la construcción pues, a pesar de los deseos de la firma constructora, fueron muchos los operarios que

marcharon a trabajar a otros astilleros que tenían garantizada la continuación de los mercantes en grada.

Pero, así y todo, cuando el barco quedó listo—incluso con todo el aparejo, excepto las vergas—fue adquirido por la firma Charles E. Martin, de Dublin, que le dio el nombre de "Dunboyne". En marzo de 1888 la nueva fragata resbaló por la grada y, durante los veinte siguientes años, navegó bajo la contraseña de la naviera citada.

En 1908, la "Dunboyne" fue adquirida por el armador Leif Gundersen, de Porsgrun, que, hombre experto, en su flota contaba ya con veleros de tanto prestigio como los "Pericles", "Ophelia" y "Dannockburn".

Hasta 1912 navegó bajo la contraseña del citado armador y, además, conservando su antiguo nombre, nombre que cambió, cuando, en 1912, Leif Gundersen vendió todos sus veleros—excepto los "Pericles" y "Ophelia"—y el "Dunboyne" fue adquirido por la firma Gundersen & Gjertsen, de Estocolmo, que lo empleó

(Pasa a la página 14)