

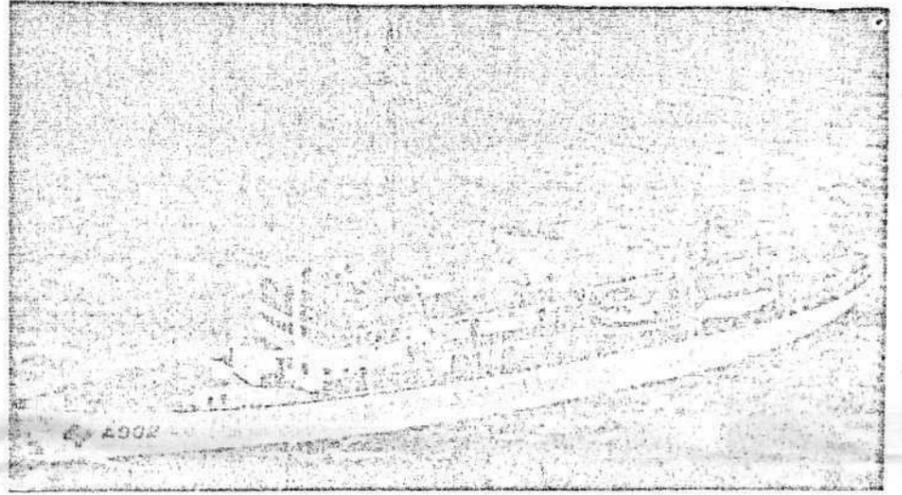
LA ISLA y los barcos

Hoy llegará a nuestro puerto el «LUYMES», buque oceanográfico de la Marina de Guerra holandesa

Regresa a su base después de un crucero con técnicos civiles del Vening Meinesz Laboratory

Gemelo del «SNELLIUS» -que vino a Santa Cruz en 1965- ha tomado parte en el Proyecto Internacional «CICAR»

Por Juan Antonio PADRON ALBORNOZ



El oceanográfico holandés «Luyms» que —al mando del teniente de navío Van Opstal— llegará hoy a nuestro puerto.

Para este mediodía tiene prevista su llegada a nuestro puerto el buque oceanográfico «Luyms», de la Marina de Guerra holandesa que —al mando del teniente de navío L.H. van Opstal— realiza un crucero científico por aguas del Atlántico con técnicos civiles del Vening Meinesz Laboratory.

El «Luyms», que ha tomado parte en el Proyecto Internacional «CICAR» durante algunos años, viene tripulado por 10 oficiales, igual número de suboficiales y 65 cobos y marineros y, en las primeras horas de mañana, se hará de nuevo a la mar rumbo a su base metropolitana.

La escala del «Luyms» —como las de todos los buques oceanográficos y dedicados a tareas científicas— nos trae de nuevo a la mente aquella justa, acertada denominación de Humboldt en la que, tras llamar a Santa Cruz de Tenerife «gran extravasamiento en la ruta de América e India», añadía que casi todas las crónicas de viaje comienzan con una descripción de Tenerife.

Toda una larga serie de nombres respaldan esta afirmación del científico alemán. Ciertamente fue Tenerife el ímago que sirvió a Magallanes, Cook, Darwin, Entrecasteaux, Dumont d'Urville, Duperré y otros muchos.

Cuando ya la blanca posada de la vela se baja en retirada, ante el empuje del vapor que, con negro penacho de humo rubrica el fin de toda una época, el nombre sonoro de la vieja Nivaria continúa figurando en las crónicas que el hombre consigna, siempre

su lucha por comprender, mejor conocer su mundo. Los éxitos de la H. M. S. «Challenger» —el centenario de cuya escala en Santa Cruz se cumplirá próximamente— son aún recordados y clásicos en los anales de la mar. El príncipe Alberto de Mónaco, con aquella su gracil y estilizada goleta «Hirondelle», inició más tarde una nueva etapa en el estudio y desarrollo de la Oceanografía. Ambos barcos dieron fondo en la acogedora bahía santacrucera y aquí, a la sombra del recio muelle de Amaga, en las aguas remansadas —aguas domesticadas, aguas de puerto— descansaron de sus largas singladuras.

En épocas más recientes nuevos nombres, con el respaldo de un bien ganado prestigio científico —«Valdivia», «Meteor», «Altair», «Galathea», «Owen», «Vidal», «Polaris», «Komet», «Ob», etc.— se añaden a la ya larga relación de expediciones que comenzaron sus rickos estampando el nombre de Tenerife en primer lugar.

Es la Oceanografía, junto con la Cartografía, una de las tantas misiones que, en silenciosa, callada labor, desempeñan buen número de buques que cruzan todos los mares del globo. El hombre de la calle no palpa de inmediato el positivo resultado de esta lenta, ardua tarea, necesaria desde

múltiples puntos de vista. Como tal ciencia, la Oceanografía necesita del obligado concurso de la Biología, Geología, Física, Química y otras muchas que, en conjunto, están al servicio del hombre. La primera de las citadas ha servido para lograr un adelanto efectivo en las técnicas pesqueras y, mientras, la Geología submarina ha hecho posible la prospección de yacimientos petrolíferos en mar abierto. Holanda, la nación que ha hecho realidad el sueño de Cornelius Ley —desecar el Zúderzee— ha necesitado tiempo, casi por imperativo categórico,

La Oceanografía como ciencia

El «Luyms» es un nombre más, e importante, en el desarrollo de la ciencia de la Oceanografía.

Envueltas en oscuros cenaldas que el hombre viene intentando desgarrar, las aguas marinas conservan todavía mucho del tupido misterio, del arcano inextinguible con que se presentaron al despunte de la primera aurora del mundo. Sin medios artificiales, los recursos de los humanos son bien pobres para elucidar, aun en mínima parte, un secreto guardado con celo inaudito; hasta para aquellos dotados de organismos excepcionales, el límite aparece infinitesimal al compararlo con las vastas dimensiones, tanto en superficie

de una bien adiestrada, útil flota de unidades oceanográficas encuadradas en su Marina de Guerra. No era sólo la metrópoli —la hija patria— sino aquel enorme imperio de las Indias Orientales donde se desarrollaban las actividades de la numerosa flota. En aquel extenso plantel de grandes pequeñas islas —sesenta veces la extensión y ocho la población de la metrópoli— destacaban su callada, útil y beneficiosa labor los «Tydeman», «Hydrograf», «Van Doorn», «Van Gogh» y «Elbert de Haan».

Como en profundidad, de los mares y océanos.

Las ansias inquiridoras apuntan con Homero en la Odisea —Homero suponía a la Tierra como un disco en torno al cual discurre el río Océano— y parituidades al notar el sitio de Siracusa. Herodoto nos da la primera unidad de medida de las profundidades, la brazza de sondaleza u «orgye», de los pescadores del Nilo, antecedentes de la brazza marina.

Aristóteles se ocupa de la profundidad, corrientes y naturaleza submarina del Mediterráneo, y lo mismo Posidonio —a quien cita Estrabón— Séneca y Pomponio Mela. Eratóstenes, Hiparco, Plutarco, Ptolomeo, Plinio el Viejo

rigor en la determinación del punto no permitían hacer muchos adelantos. La latitud, en la época de los grandes descubrimientos ya se calculaba con bastante aproximación, más para el problema de la longitud, —del que algunos llegaron a decir que era el límite puesto por Dios a la inteligencia humana— y a pesar de los métodos de las distancias lunares o de los eclipses de los satélites de Júpiter, fue preciso esperar al siglo XVIII para que se resolviera definitivamente con la invención de los cronómetros marinos, según había pronosticado en 1523 Fernando Colón y los cosmógrafos españoles presentes en la Junta de Baiajuz y, 65 años después, Alonso de Santa Cruz. Poco antes de la aparición del primer cronómetro de Harrison, al que luego sumariar perfeccionamientos Berthoud y Arnold, es cuando se inicia con Marsigli la investigación científica del mar, merced a la creación de la «pairie de l'Océan» que, a su vez, determinaba la

Crux de Tenerife en el curso de su último viaje — las expediciones científicas han sido las que han aportado multitud de datos, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. Estas expediciones han consagrado para siempre unos nombres de marinos y unos nombres de barcos que, con orgullo, figuran en el libro grande de la historia. Pero, de tales expediciones, la que señaló el comienzo de toda una nueva época fue la de la fragata H.M.S. «Challenger» que, bajo los auspicios del Almirantazgo inglés, preparó de tendidamente Sir Wyville Thomson. La citada fragata, equipada con máquina auxiliar, zarpó al mando de George Nares y, desde su puerto base, arribó directamente a Santa Cruz de Tenerife para desde aquí —y hasta 1876— recorrer 22 mil leguas marinas, durante las que tomó innumerables sondas, recogió muestras de fondo y captura de animales

La ciencia y la técnica plantean cuestiones de continuo, también de continuo, la Oceanografía —aquí la dice y ha que se nos aparece un tanto vaga en Homero— acude en su ayuda y logra éxitos que, sin embargo, quedan luego bajo la capa de humildad y el trabajo sencillo y trascendente. Los buques oceanográficos holandeses

Mientras el «Tarkan» se pintaba de blanco y lucía chimenea amarilla —colores que luego adoptaron todos los oceanográficos en sus costas y, en lo que a las de las Indias Holandesas respecta, allí llevaban a cabo tal tarea los buques de la Gouvernementsmarine, unidades que tenían a su cargo múltiples misiones, incluso las de servir de reserva a la Armada en aquellas zonas. En 1812 y 1815, en los astilleros del Arsenal de Sourabaya se batieron dos nuevos oceanográficos —«Orion» y «Castor»— y, al mismo tiempo, se arboló la quilla del «Tydeman», un buque de mayor tonelaje. Los dos primeros, de 714 toneladas, tenían caldera de 55 metros y manga de 9. Estaban equipados con dos grupos

y otros, conocedores de los mares entre China e Islandia, y buena parte del litoral africano, entreveran noticias exactas con leyendas, cual la del descenso de Alejandro el Grande transmitida en distintas versiones. En el siglo XV, Nicolás de Cusa idea un escandallo y, a partir del Renacimiento, —comenzando con la escalfadura— los ingenios para la exploración submarina se perfeccionan continuamente hasta llegar a nuestros días. De la antigüedad clásica podrían multiplicarse las citas que muestran bien a las claras la inquietud despertada por el mar en algunos espíritus, y si a muchos fenómenos no se logró encontrar antes una explicación satisfactoria, es porque hubo falta de continuadores de la ciencia helénica. Así, en lo referente a mareas, Herodoto menciona las del Golfo de Suez como algo sabido en su época; Estrabón cuando describe las costas ibéricas se hace eco de los argumentos de Posidonio acerca del mismo fenómeno, del período de catorce días y de su coincidencia con la media lunación; Julio César trata de las mareas de siglos y de la relación de su amplitud con la edad de la Luna; Plinio señala a nuestra satélite y al sol como causas de las sucesivas elevaciones y depresiones del nivel de las aguas y apunta el establecimiento de puerto que corresponde a Caioz. Después es necesario aguardar la aparición de un Newton para percibir un progreso real, progreso que se acentúa con Euler, Bernouille, fundador de la hidrodinámica, y muy particularmente con Laplace y Lord Kelvin; si bien no se debe echar en olvido que, en 1682, el padre John Flamsteed —fundador del Real Observatorio de Greenwich— hizo una previsión correcta de la pleamar, para todos los días del año 1683, y que este mismo siglo publicó Varenus su célebre «Geographia generalis».

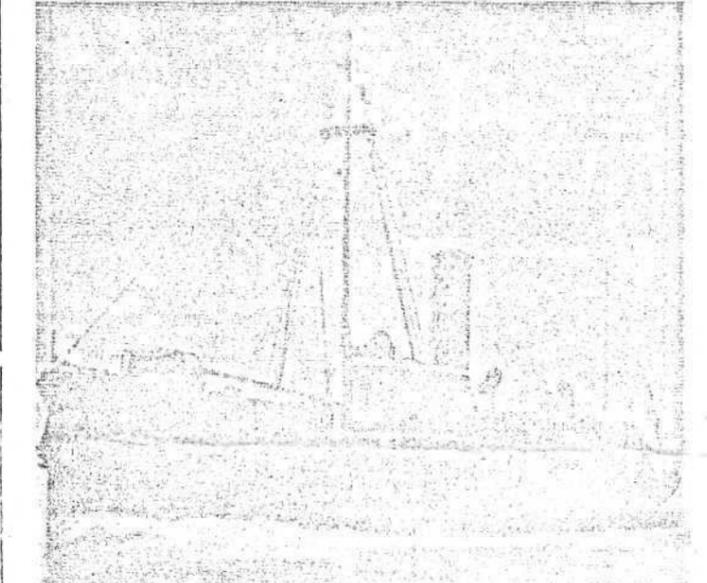
La geografía de los mares, la Oceanografía que durante mucho tiempo fue patrimonio exclusivo de los navegantes, y de un reducido número de químicos y biólogos, ha practicado modernamente en diversas esferas de actividad humana y su estudio, el conocimiento de los métodos físicos y químicos que tienen lugar en las aguas, las condiciones biológicas en que se desenvuelven la flora y fauna, en fin, cuanto se relaciona con los mares, césmos y cosas que los limitan, ha pasado a ser una ciencia de carácter utilitario y de vastas aplicaciones: al marino, precisamente por la exactitud que hoy se le exige en las derretas, por la rapidez creciente de los viajes y el auge continuo del comercio por mar que se extiende cada día por más amplias zonas, obligándole a hacer acto de presencia en lugares antes casi ignorados; en el tendido de cables submarinos, en las explotaciones pesqueras, en el estudio de las utilidades de energía marina. En todas estas facetas, la Oceanografía está presente y cobra importancia cada vez mayor, en la resolución de problemas.

con acomodación para unos pocos pasajeros; llevaban a cabo el comercio en los puertos de las Indias donde ya batía bandera de la Marina de Guerra, continuó en la mar hasta que —fue barco de larga vida— los japoneses lo bombardearon y hundieron cuando atacaron Java y Sumatra. Casi al mismo tiempo que el «Tarkan» entraba en servicio, en los astilleros de Amsterdam se botaba el «Hydrograf», pequeño vapor de 237 toneladas, cuyas principales dimensiones eran 42 metros de eslora por 7,5 de manga. Equipado con una alternativa triple —que tomaba vapor de una caldera cilíndrica— alcanzaba máxima de 9 nudos a régimen normal y, con treinta toneladas de carbón en sus «silos de bunkers», tenía un buen radio de acción a marcha económica. Barco elegante —branco recto y popa de bovedilla— llevaba dos pilos con ligera calda, a son de la chimenea que se ramacha con el «bell top» de los ingleses, ese sombrero que, elegante en los días del vapor, se ha ido perdiendo totalmente desde hace años en las nuevas construcciones.

de alternativas triples que, sobre dos hélices, les daban 1.380 H.P. y máxima de 14,5 nudos. Significaron un refuerzo a la «Tarkan» y, ya el 26 de junio de 1916, resbaló por la grada el «Tydeman», de 1.150 toneladas, 70 metros de eslora y 10 de manga, que —provisto de dos motores diesel— alcanzaba 10 nudos de media a régimen normal. Con 194 toneladas de combustible, el «Tydeman» tenía un muy amplio radio de acción y, al mismo tiempo que desarrollaba tareas de oceanográfico, podía actuar como esbionero en misiones de policía por las costas de las innumeras islas de las Indias Holandesas. Para ello iba armada con una pieza de 76 milímetros, dos de 37 e igual número de ametralladoras de 12,7. En su aspecto externo, el «Tydeman» era uno de los tantos mercantes que, pintados de blanco, realizaban tareas comerciales por aguas de Oriente. Tenía aspecto de pequeño trasatlántico, con dos cubiertas corridas de proa a popa. Sobre el casco —rematado por proa recta y popa de «lomo de ballena», similar a la del viejo «J.J. Sister»— dos pilos en caída y, a popa, la chimenea, un grueso «mambrú».

El 4 de marzo de 1942, el «Tydeman» fue bombardeado por la aviación japonesa cuando se encontraba en Tjilatjap y alcanzado de lleno, se hundió en aguas someras, quedando con las superestructuras sobre la superficie hasta que —ocupado el puerto por los japoneses— estos lo pusieron a flote y, tras repararlo, lo incorporaron a su flota con el nuevo nombre de «Choyo». Bajo los colores del Sol Naciente, el antiguo «Tydeman» navegó hasta que, terminada la guerra, fue devuelto a los holandeses. Pero en tal mal estado se encontraba que, el 24 de abril de 1946, fue remolcado a alta mar y hundido por medio de una carga explosiva. Apenas terminó la primera guerra mundial, la Marina de Guerra holandesa adquirió el pequeño «Miene» —de 78 toneladas, 23 metros de eslora y equipado con un diesel Kromhout que le daba 7 nudos— que, con el nuevo nombre de «Zeevakkel», inició sus tareas en aguas metropolitanas.

(Pasa a la página 19)



El «Eilerts de Haan», oceanográfico de la Marina de Guerra holandesa que, en 1940, fue apresado por las fuerzas navales alemanas.

REPRODUCCIONES FOTOGRAFICAS: Juan Hernández

# LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

El 26 de junio del mismo año, se botó en los astilleros de la Fijenoord, en Rotterdam, el "Eilerts de Haan" que en sus líneas marineras, reflejaba la misma estampa que el "Hydrograaf".

De 312 toneladas, el "Eilerts de Haan" tenía eslora de 43 metros y manga de 8. Estaba equipado con una alternativa que, tomando vapor de calderas cilíndricas, le daba 600 H.P. sobre una hélice y —a régimen normal— media de 12 nudos.

Buque elegante, el "Eilerts de Haan" se mantuvo en servicio en aguas holandesas —con base en Den Helder— hasta que, el 14 de mayo de 1940, fue apresado por los alemanes que, con el nuevo nombre de "Rabbeel", lo incorporaron a sus propias fuerzas navales y, durante la guerra, se perdió por causas desconocidas.

El último oceanográfico entrado en servicio en la Marina holandesa antes de la segunda guerra mundial fue el "Willebrord Snellius", botado el 14 de agosto de 1928 en los antes citados astilleros de la Fi-

jenoord, buque este destinado a las Indias Orientales.

Como el "Tydeman", tenía líneas de trasatlántico, si bien carecía de cubierta alta y, sobre el puente, se alzaba un palo con plataforma para los proyectores. Con los toldos dados y los botes amarrados a los tangones, el "Willebrord Snellius" tenía una muy elegante apariencia, máxime cuando —ya en las Indias— se le pintó de blanco.

De 930 toneladas, llevaba una máquina alternativa que, con 525 H.P., le daba 10,5 de media. Estaba armado con un calibre de 76 milímetros, dos de 37 y varias ametralladoras de 12,7 y, con ello, podía llevar a cabo misiones de policía y patrulla en las extensas aguas a su cargo.

Cuando los japoneses avanzaron sobre Sourabaya, el "Willebrord Snellius" se encontraba en el Arsenal y, para impedir su caída en manos de los japoneses, fue hundido por su propia tripulación. En este caso no ocurrió como con el "Tydeman" y, del oceanográfico, los japoneses solo pudieron aprovechar parte de su chatarra.

das, estará basado en las líneas marineras de los "pilot cutters" de la serie "Capelle".

En enero de 1949 se inició en los astilleros de la P. Smit la construcción del nuevo "Snellius" y, en abril del mismo año, se arboló en los de la firma Werf Gusto la del "Luymes", hoy huésped del puerto de Santa Cruz de Tenerife, que —botado el 21 de abril de 1951— fue entregado a la Marina de Guerra en mayo del año siguiente.

De 1.110 toneladas standard —1.538 a plena carga— el "Luymes" y su gemelo tienen eslora de 70,5 metros, manga de 10,93 y calado de 3,90. El "Luymes" está artillado con una pieza antiáerea de 40 milímetros y dos ametralladoras —también para tiro antiáereo— en montajes simples a proa de la chimenea.

Su velocidad le permite, en caso de necesidad, actuar como ceza-submarinos y, por ello, se le instalaron dos morteros lanzacargas y un lanzacohetes del tipo "Mousetrap", similar al "erizo" de los buques de la Navy americana.

El equipo propulsor esta compuesto por dos motores Stork —de seis cilindros y cuatro tiempos— acoplados a sendos árboles propulsores y, a velocidad en servicio, es de 15 nudos.

El casco del "Luymes" es de cubierta corrida, con ligero y elegante arfuro. La superestructura, con dos cubiertas amplias, se remata con moderna chimenea y un palo tripode de mucha guinda.

A proa y popa van instalados dos pares de posteleros con plumas para el servicio de a bordo; las embarcaciones auxiliares y de salvamento van en pescoates de gravedad y, como reminiscencia de la antigua Marina, los tangones van trincados a son de mar y a banda y banda.

El "Snellius", su gemelo, vino a Santa Cruz de Tenerife en febrero de 1965. Hoy, la estampa marinera del "Luymes" —elegante y proporcionada— lucirá en puerto y, mañana, de nuevo se hará a la mar, rumbo a Den Helder, su base metropolitana.

## El "Luymes" y los actuales oceanográficos

En 1949, la Marina de Guerra holandesa comenzó la reconstrucción de su flota de buques oceanográficos. En los astilleros de la De Groot & Van Vliet, de Slikkerveer, se inició la construcción de los cuatro de la serie "HY" que, cuando se botaron, tomaron los nombres de "Dreg I", "Dreg II", "Dreg III" y "Dreg IV".

De 46 toneladas, eran sus principales dimensiones 20 metros de eslora por 4,40 de manga y 1,20 de calado. Equipados con dos motores Kromhout — que le proporcionaban 120 H.P. sobre dos hélices— alcanzaban 10 nudos y, dados de baja el pasado año los tres primeros, aún está en servicio el "Dreg IV" que, próximamente también será sustituido.

En los astilleros de la J. & K. Smit se arboló en noviembre de 1949 la quilla del "Zee-fakkel" que, botado el 9 de diciembre del año siguiente,

fue entregado a la Armada en febrero de 1952, una vez superó las pruebas oficiales a que fue sometido.

De 355 toneladas standard —394 a plena carga— son sus principales dimensiones 45,38 metros de eslora por 7,50 de manga y 2,19 de calado. El equipo propulsor está compuesto por dos diesel MAN, de ocho cilindros y cuatro tiempos, que sobre dos hélices, le dan 640 H.P. y media de 12 nudos en servicio normal.

El "Zee-fakkel" —que luce la numeral A 907— está artillado con una pieza de 76 milímetros, para tiro naval y anti-aéreo, y dos de 40, en montajes simples.

Este buque ha prestado siempre sus servicios en aguas metropolitanas y, en los créditos destinados a la Armada en 1970, se votaron los necesarios para reemplazarlo con un nuevo buque. Este, de 650 tonela-

as  
-0  
:L  
io  
chó

groso  
z y el  
ndez  
índez  
o en  
rjets  
i ex  
tar  
otro  
tímo  
niza-  
com-  
echó  
al-  
orta  
lado  
pel-  
Sin  
estu-