

LA ISLA y los barcos

Hoy llegará la "Danmark", buque-escuela de la Marina Mercante danesa

Para las primeras horas de la mañana de hoy está prevista la llegada a nuestro puerto de la fragata «Danmark», buque-escuela de la Marina Mercante danesa.

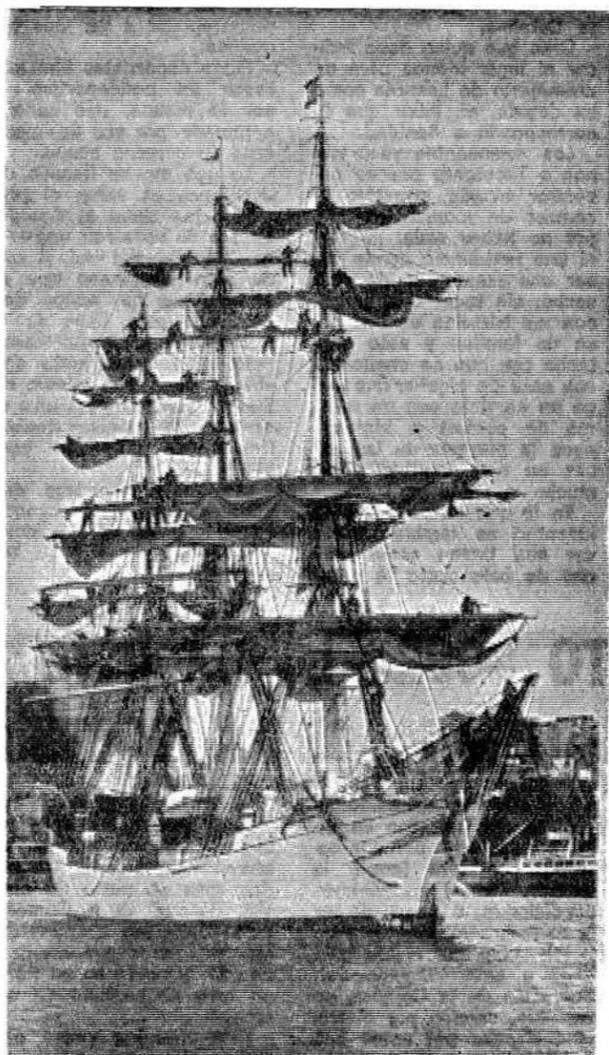
De nuevo se adornará el puerto de Santa Cruz de Tenerife con la blanca poesía de las velas, de esas pirámides de blancas lonas que, en palos de mucha guinda y esbeltos baupreses, van poco a poco desapareciendo, llevándose tras sí la época de —como bien dicen los Ingleses— los hombres de hierro tripulando barcos de madera.

Durante unos días, Santa Cruz de Tenerife tendrá en su bahía una representación de aquellos años que, idos para siempre, por paradoja son para nosotros una realidad pues, durante el último, han desfilado por las aguas tranquilas —aguas domesticadas— los grandes veleros «Gloria», «Dar Pomorza», «Juan Sebastián Elcano», «Tovaricht» y «Starrat Lekmkuhl».

Pío Baroja, Neruda, Francisco Izquierdo, Tomás Morales, Jordán y otros muchos cantaron las glorias de los grandes veleros. Pero fue Zunzunegui el que en ellos vio algo musical al compararlos, con toda propiedad, como una guitarra en que, el casco, hace de caja de resonancia mientras el viento —con sus largos y finos dedos— arranca del aparejo música a la vez dulce y bronca, música del mar encrespado y el viento silbado.

Se considera por muchos anacrónica la estampa de un velero con todo el trapo largo al viento, sirviendo, además, para la 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 airosa presencia en los mares por una razón más en consonancia con el sentido de la actualidad. Y es que el trabajo en las jarcias, con



La fragata «Danmark» cuando, después de su última visita, se hacía a la vela.—(Foto Juan Hernández).

toda clase de tiempo, tiembla el cuerpo y el espíritu de los jóvenes que han sabido responder a la llamada muda y profunda de la mar.

Los primeros buques-escuela daneses

La importancia que la formación velera tenía para los futuros oficiales daneses se comprendió perfectamente en la segunda mitad del pasado siglo. Entonces hubo, como es natural, las polémicas sobre

vió a la mar con sus blancas velas mientras que, en las salidas de puerto y recaladas, de la chimenea en candelera surgía el negro penacho que daba sombra a la estela. Ya cargada de años e histo-

fuera de la borda, si bien perfectamente trincados a son de mar.

El 25 de junio de 1905, la «George Stage» fue abordada cerca de Copenhague por el vapor inglés «Altona», de Leith, y, —en pocos minutos— se hundió y con ella desaparecieron veintidós de los cadetes que, libres de servicio, dormían en el sollado.

La Svitzers procedió al salvamento de la pequeña fragata que, cinco semanas más tarde, llegaba a ramolau a los mis-

■ El 1 de noviembre de 1933, y al mando del capitán Akerson, llegó por vez primera a Santa Cruz de Tenerife

■ De la fragata «Georg Stage» a la hoy en puerto, más de 90 años de vida marinera y docente

■ La primera —de sólo treinta metros de eslora— compartió sus tareas formativas con la corbeta «Ingolf» (1)

Por Juan-Antonio PADRON ALBORNOZ

aparato de radiotelegrafía.

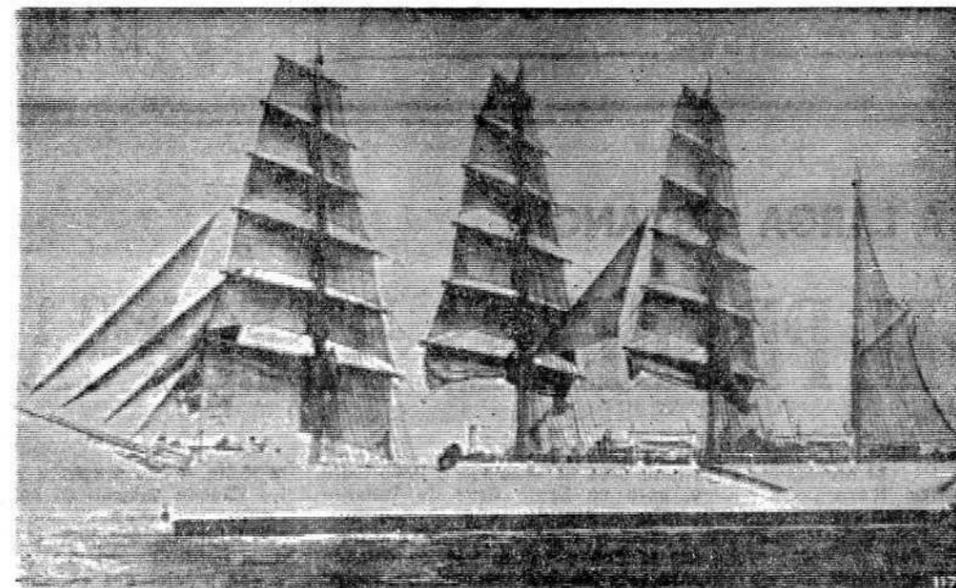
En 1922 fue nuevamente modernizada pero, cuando en 1933 se propuso su sustitución por una nueva fragata, queda amarrada en puerto.

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 la vieja «George Stage». Su oferta fue aceptada y, el 29 de agosto del mismo año, fue arrimado el pabellón danés y, en su lugar, se izó el «Red Duster».

Con el nuevo nombre de «Joseph Conrad», Allan Villiers, llevó a la pequeña fragata a través de todos los océanos del mundo y, en noviembre de 1936, la vendió en Nueva York a Mr. Hartford que, después de modernizarla totalmente —incluso instaló un nuevo diesel— la em-

los y, con el motor auxiliar, alcanzaba media de 5 nudos, velocidad suficiente para las maniobras en las aguas congestionadas por el tráfico y, especialmente, en las recaladas, entradas o salidas de puerto.

Una vez termina su crucero anual, los propios cadetes llevan a cabo la tarea de calar los masteleros, desenvenar las ve-



El bricbarca «Viking» que, durante muchos años, fue buque-escuela de la naviera Forenede.

taje, continuó sus singladuras. En 1910 fue adquirida por el armador J. W. Brodin, de Soderhamn, y hasta poco antes de que comenzase la primera guerra mundial siguió en la mar.

También en los últimos años de la década del pasado siglo navegó otro pequeño buque-escuela danés. Este, de sólo 30 toneladas, era de procedencia holandesa —había sido botado en 1869— y, en 1879, fue adquirido por el armador danés J. N. Jessen, de Fano, que lo transformó para su utilización como pesquero, si bien también navegó al cabotaje en las costas de Dinamarca.

En 1895 la Fano Praktiske Sømandskde lo adquirió para la práctica de sus alumnos y transformó su aparejo y, como goleta de velacho, el «Fortuna», dio comienzo a sus tareas formativas con alumnos del citado centro docente en materias náuticas.

En 1907, el «Fortuna» no estaba ya en condiciones de navegar y, como simple pontón, con-

ga a la entidad propietaria y en el muelle de armamento de la Burmeister Wain se daban los últimos toques. El día 18, una repentina y fuerte 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 los palos y vergas sufrieron graves destrozos.

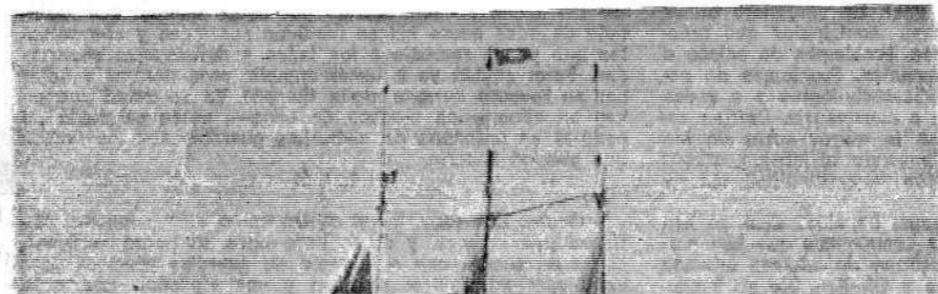
No quedó afectado el casco, pero sí toda la arboladura que tuvo que ser renovada por completo, faena que se llevó a cabo con rapidez y, el 16 de junio, se celebró la firma de la entrega del hermoso velero a la entidad propietaria.

El coste de la «Viking» fue de 501.000 coronas danesas y, una vez finalizadas las pruebas a que fue sometido en el Mar del Norte, el 19 de junio —con 80 cadetes a su bordo— se hizo a la vela con rumbo al puerto de Hamburgo. Allí tomó un carga-

una misión que cumplió plenamente: la de dar el curso inicial de futuros oficiales de la Marina Mercante un bagaje de cualidades —abnegación, serenidad, resistencia a la fatiga, etc.— que condujese a cada individuo a adquirir confianza en sí mismo y sentir, al propio tiempo, la satisfacción de su capacidad física y mental. Los incapaces para el mando eran allí reconocidos inmediatamente para su eliminación. La vida a bordo del velero —de todos los veleros— presenta, además, una lucha duradera, constante, entre el hombre y la Naturaleza, lucha en la cual trata aquel de mantener en calidad de vencedor, y para ello le son necesarias las condiciones físicas y mentales — las decisiones rápidas — que la dura y efectiva escuela de la navegación a vela proporciona.

Durante los años de la guerra mundial de 1914 a 1918, la «Viking» permaneció amarrado en Copenhague. Era la época de pocos barcos y muy elevados fletes, pero si bien fueron muchas las ofertas que por él se hicieron, la entidad propietaria no aceptó ninguna que no fuese para dedicarlo a la misión para la que se había construido.

Y con esta condición pasó a la aquí tan conocida Forenede, naviera que, con una flota de 127 barcos de todo tipo y tonelaje, necesitaba dar a sus oficiales una perfecta formación práctica en la mar.



ción velera tenía para los turos oficiales daneses se comprendió perfectamente en la segunda mitad del pasado siglo.

Entonces hubo, como es natural, las lógicas polémicas sobre las ventajas y desventajas que el sistema representaría y que, con todo éxito, llevó a cabo el «Den Dynkerker Bojert» primer velero escuela bajo los colores de Dinamarca que —en el más amplio sentido— demostró la factibilidad del sistema.

Tras este primer intento, el Gobierno danés habilitó como buque-escuela la corbeta «Ingolf» que, en 1876, había sido botada en el Arsenal de Copenhague. De casco de madera y 1.012 toneladas, la «Ingolf» estaba equipada con una máquina «compound» que, de 670 H. P.

Las mientras que, en la salida de puerto y recaladas de la chimenea en candela surgía el negro penacho que daba sombra a la estela.

Ya cargada de años e historia, la «Ingolf» fue definitivamente amarrada en 1926 y, poco después, vendida a la firma H. C. Christensen, de Marstal, que la desguazó seguidamente.

Se había impuesto el criterio del «training ship» a vela y, en 1880, el armador C. F. Stage encargó a los astilleros de la Burmeister Wain, de Copenhague, la construcción de la pequeña fragata «George Stage», bautizada así en recuerdo de su único hijo fallecido en plena juventud.

En 1882 se llevó a cabo la botadura de la pequeña fragata que, con sólo treinta metros de

do.

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

Allí se la reparó y modernizó —entonces se le desmontó 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 después se le instaló un motor diesel, de 50 H. P., y al mismo tiempo un

La nueva «Georg-Stage»

Esta fragata fue botada en 1935 en los astilleros de la Frederikshaven y, en sus caracteris-

tuó de manera ejemplar como directivo el barón Niels Juul-Bröckdorff, una de las personas que mayor interés pusieron en que, además de la labor educativa, la nueva fragata heredase también el nombre de la primera.

mientras la ya «Josep Conrad» cruzaba los mares con Alan Villiers a su bordo, la nueva se preparaba para, como ella en sus buenos y mejores tiempos, emprender su carrera docente en aguas danesas.

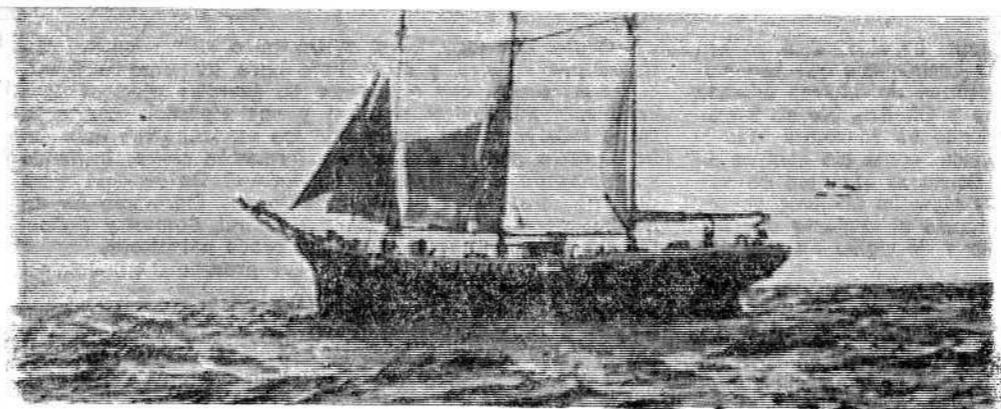
En sus cruceros anuales —que comienzan en abril— la «George Stage» lleva a su bordo ochenta cadetes procedentes de las diferentes Escuelas de Náutica de la nación.

Para embarcar no se exige a que los muchachos que, forzosamente, tengan luego que seguir la carrera de la mar. Sólo se pretende despertar en ellos una vocación que, si se convierte en realidad, bien puede convertir al joven en un futuro oficial de la Marina Mercante. Pero si el muchacho decide no continuar, al menos se ha logrado —algo muy digno de ser tenido en cuenta— que en él se despierten unas virtudes de compañero, de abnegación y preparación cultural y física, que de mucho 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 que encierra el aparejo y la maniobra, misterios que —cuando dejan de serlo— les capacitan para, en las aguas abiertas y libres del Mar del Norte, se encarguen de largar, cargar y aferrar el trapo bajo la guía y vigilancia de los marinos profesionales.

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

La «George Stage» puede largar veinte velas en sus tres pa-



La goleta de tres palos «Turo», uno de los varios buques-escuela de la naviera Lauritzen.

las y almacenarlas con vistas a su conservación. Y también son ellos los que, llegado el momento, la aparejan y dejan arranchada a son de mar antes de emprender nuevo crucero.

De la «Poseidon» a la «Viking»

En 1890, el armador H. C. Christensen, de Marstal, transformó su goleta «Poseidon» en buque-escuela. De 147 toneladas, la «Poseidon» había sido botada en 1862 en Hoogezand y, velero robusto y bien construido, hasta 1899 navegó por el Báltico y Mar del Norte bajo la contraseña del citado naviero de Marstal.

Vendido a la firma H. K. H. Pohlmann, de Sandarne, la goleta «Poseidon» arboló luego los colores de Suecia y, en el cabo-

tinuó en puerto mientras los cadetes adiestraban en la arboadura hasta que —meses más tarde— fue dado de baja, vendido y desguazado.

Dos años del desguace de la «Fortuna» se fundó en Dinamarca la Akties Den Danske Handelsflaades for Befalingsmend, organización que tenía por principal objetivo la construcción de un gran velero escuela para la completa formación de los marinos mercantes daneses.

Este se encargó en los astilleros de la Burmeister Wain, de Copenhague. Se trataba de un bricarba de cuatro palos y 3.000 toneladas que, el 1 de diciembre de 1906, fue botado tras la protocolaria ceremonia de bautizo en la que, como madrina, actuó la princesa heredera, luego reina Alejandrina.

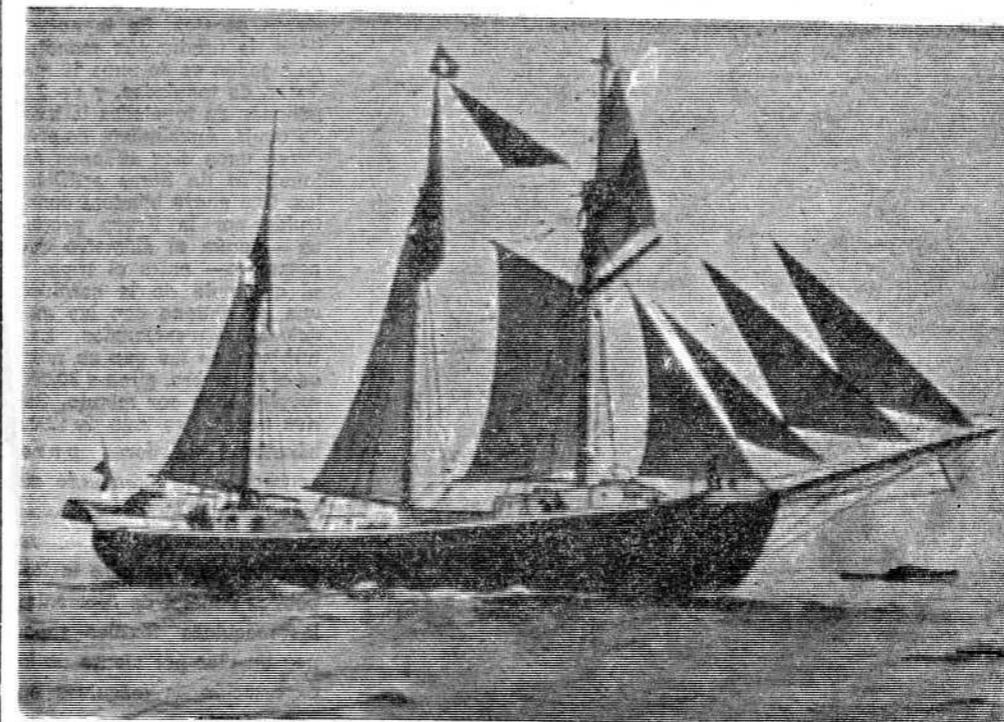
En marzo de 1907 ya estaba el «Viking» listo para su entre-

mento de carbón y, el 29 de agosto, fue remolcada mar afuera y, largadas las estachas del remolcador, dio todo el trapo al viento y arribó al Sur.

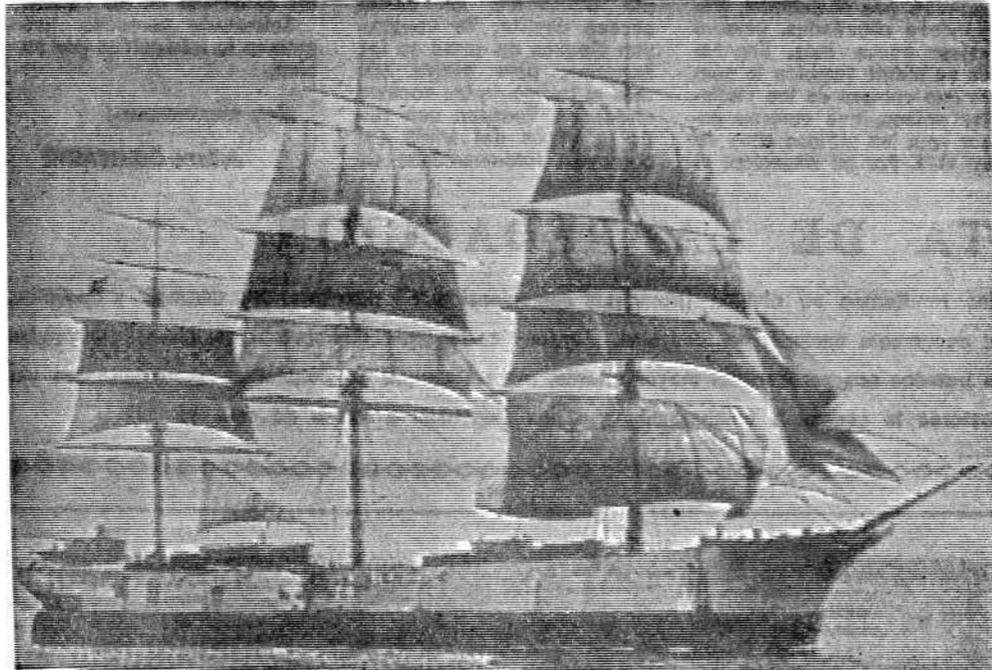
La «Viking» iba rumbo hacia el temido Cabo de Hornos para, tras doblarlo, seguir a El Callao, puerto que alcanzó después de 112 días de mar.

Así comenzó la vida marinera del hermoso velero danés, uno de esos muchos buques-escuela donde el alumno lo primero que aprende es a no confiar en los demás, sino aparcarse personalmente a la manobra y actuar siempre con pleno sentido de la responsabilidad. Allí, como en todos los «training-ships» que en el mundo han sido, son y serán, aprenden a comprender que, a bordo, cada mano que falla hace peligrar el conjunto.

El «Viking» tenía asignada



La goleta de velacho «Romo» que, con el nombre de «Estrella Polar», pasó luego a bandera española como buque-escuela de la Empresa Nacional Elcano.



La fragata «Valkyrien» que, como buque-escuela, navegó desde 1919 a 1923.

de potencia total —esta máquina era producto de las factorías de la Robert Napier, de Glasgow le daba 10 nudos de media a régimen normal.

Barco mixto —la chimenea se alzaba entre el trinquete y el mayor— la «Ingolf» largaba un respetable velamen y, cuando en los primeros años del presente siglo fue dada de baja en la Armada puesto que estaba totalmente anticuada para la moderna guerra naval, se le habilitó como buque-escuela.

La «Ingolf» no perdió prestancia marinera y, tras desembarcar la artillería se le aumentó la acomodación para cadetes y, ya con ellos a su bordo, inició una serie de cruceros por el Báltico y Mar del Norte; la guerra mundial de 1914 a 1918 fue hasta cierto punto un impedimento para tales singladuras pero, de nuevo con el mundo de la paz, la ya veterana corbeta vol-

eslora, estaba capacitada para llevar a cabo —y así lo hizo durante muchos años— cruceros por aguas de los mares Báltico y del Norte, con cadetes procedentes de las varias Escuelas de Náutica existentes en Dinamarca.

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

Dadas sus escasas dimensiones, los botes salvavidas iban en pescantes radiales y, para aclarar la cubierta y dejarla despejada para las maniobras, estos estaban suspendidos por

ticas y estampa, era reproducción —muy mejorada ciertamente— de la primera de su nombre.

De 289 toneladas, estaba también aparejada de fragata y, como aquella, llevaba dos botes por banda, todos en pescantes radiales. A proa, en el castillo, a diferencia de la anterior, la popa no era de espejo, sino elíptica y embellecida por adornos a la moda de los antiguos «clippers».

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

Equipada con un diesel de 122 H. P., la actual «George Stage» está administrada por la George Stage Minde, organización en la que durante muchos años, ac-

naviera que, con una flota de 127 barcos de todo tipo y tonelaje, necesitaba dar a sus oficiales una perfecta formación práctica en la mar.

Una vez volvió la paz al mundo, la «Viking», arboló la contraseña de la Forenedé y, con cadetes a su bordo, inició sus antiguas singladuras por todos los mares del globo. Pero pronto llegaron los tiempos de fiertes bajos y, en 1925, la «Viking» fue amarrada, situación de la que luego salió para, ya en 1928, volver a aguas de Copenhague, donde permaneció hasta que —un año más tarde— la adquirió el armador finlandés Gustav Erikson que, por entonces, tenía bajo su contraseña la mayor flota de veleros en el mundo.

Con el blanquiazul fines a tope y bajo el «Viking» original —Erikson era enemigo de rebautizar los barcos— lució el Marienhamn de la nueva matrícula y, desde las Aland, se preparó para su primer viaje en la «carrera del trigo».

Bajo bandera finlandesa, la «Viking» con su buena fama de velero, valiente y rápido y, junto a su tripulación en todos los viajes embarcaba un número de cadetes o agregados en prácticas.

El 15 de junio de 1939, la «Viking» cruzó ante el Lizard, desde donde se le comunicó que, por orden de sus armadores, arribase a Cardiff para que allí descargase el trigo que había tomado a su bordo en Port Victoria.

El 1 de julio se hizo de nuevo a la vela y, en lastre, arribó a Marienham, su puerto de matrícula, en el cual dio fondo catorce días más tarde.

Luego vino la guerra y, remolcada a Estocolmo, con sus mastelerillos y masteleros calados, el magnífico velero —pérdida su maravillosa estampa marinera— vino a quedar reducido a un simple pontón, a un silo flotante utilizado para el almacenamiento de trigo.

En 1946 se le aparejó de nuevo y a popa volvió a lucir el pabellón finlandés bajo el que había navegado desde 1929. Se logró un flete de madera para Africa del Sur y, con ella a su bordo, cruzó el Atlántico con la brisa y el sol en sus velas. De Ciudad del Cabo arribó a puertos australianos y, como en años anteriores a la guerra, llenó sus bodegas de trigo y, el 4

(Pasa a la página 10)

REPRODUCCIONES
FOTOGRAFICAS:

Juan HERNANDEZ

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

de agosto de 1948, —con el aparejo cargado y aferrado y al extremo de las estachas de un remolcador— dio a Londres el espectáculo maravilloso de su casco, blanco, rematado por el engallado y fino bauprés.

Una vez terminaron las faenas de descarga, el «Viking» marchó a Amberes y, cuando se trabajaba en su recorrido total de casco y arboladura, sus armadores ordenaron éstas se suspendiesen y, amarrado, se adivinó durante meses la mano cruel de los desguazadores sobre el hermoso velero. Pero el Municipio de Gotemburgo se interesó por el antiguo velero que —adquirido más tarde— reposa en las aguas tranquilas del puerto, si bien hace unos años, y con motivo de la Exposición Nacional, hizo un viaje a Rotterdam.

La fragata "Valkyrien"

En 1882 fue botada en los astilleros de la T. Royden la fragata «Stronsa», encargada por la Sandbach, Tinne and Co., naviera que, como la Nourse, se dedicaba al traslado de braceros desde puertos de la India a Guayana para las faenas agrícolas, en especial el corte de la caña azucarera en las épocas de zafra.

De 2.000 toneladas, eran sus principales dimensiones 269 pies de eslora por 41,6 de manga y, como todos los «collier ships» de la época, se construyó bajo la supervisión estatal y reunía magníficas condiciones marineras y de ventilación para sus pasajeros.

Terminados estos viajes con braceros, normalmente tales veleros tomaban carga en puertos de las Antillas para los europeos, si bien comenzaron a desaparecer cuando la Nourse Line vendió sus últimos «sailing ships» y los sustituyó por los valores «Indus», «Settlej», «Dewa» y «Ganges» a los que, luego, incorporó otros para el mismo servicio.

Fue entonces cuando la «Stronsa» pasó a la Thomas Schulte, de Liverpool, que la registró como propiedad de la The Ship Stronsa Ltd. y dedicó al «tramp». En 1912 fue adquirida por la firma Barthe, de Buenos Aires, que —al parecer— la utilizó como pontón carbonero hasta que, cuando durante la guerra los barcos de todo tipo se lanzaban a la mar, fue de nuevo arbolada y, tras unos viajes bajo la contraseña de la citada empresa ar-

gentina, fue vendida al armador A. O. Anderson & Co., de Copenhague, que la rebautizó «Valkyrien».

Hasta que la guerra finalizó, la «Valkyrien» navegó como simple carguero y, ya en 1919, se habilitó para, al mismo tiempo, llevar cadetes en viajes de instrucción. Fue también afectada por la baja de fletes y, amarrada en 1923, no tuvo la misma suerte que la «Viking» y, a finales del mismo año pasó a los desguazadores.