

LA ISLA Y LOS BARCOS

La representación noruega en la Plymouth-Tenerife está compuesta por la fragata "Christian Radich" y la bricbarca "Statsraad Lehmkuhl"

La primera pertenece a la ciudad de Oslo y, la segunda, a Bergen. Ambas navegan como buques-escuela de la marina mercante

Diseñadas para su cometido, están consideradas como ejemplos de lo que debe ser un velero dedicado a viajes de prácticas

En esta regata Plymouth-Tenerife, la representación de Noruega, la nación marinera del Norte europeo, está a cargo de la fragata "Christian Radich" y la bricbarca "Statsraad Lehmkuhl" que—con la "Sorlandet"—comparten la instrucción y formación de los marineros mercantes que, en su día, tripularán la hoy numerosa flota de la nación.

En estos veleros, los futuros marineros y oficiales noruegos aprenden una técnica directamente conectados con el mar, en íntima relación con él. En ellos, los recién embarcados se acostumbran, con rapidez, al redoblar del viento, a los machetazos y bandazos del barco con el mar por el través. Les parece milagroso que el barco pueda aguantar las voraces olas que, empenachadas de espuma, contra él se lanzan. Las crestas rompen y son lanzadas por la fuerza del viento hasta la altura de la verga mayor. Mientras, las masas de nubes parecen rozar las galletas de los palos y el cielo se rasga para, con furia, lanzar sobre ellos un diluvio de nieve, granizo y aguanieve.

Pronto se acostumbran y, valgan verdades, en tales momentos, están demasiado ocupados para pensar. Saben, sí, que tienen el destino del barco en sus manos, igual que—en un futuro—tendrán pendientes de sus órdenes ciertas toda una tripulación.

Por otra parte, también en ellos, bajo las blancas pirámides de velas aprenden a disfrutar del buen tiempo y es que, valgan verdades, un velero marchando con todo el aparejo largo y con buen tiempo, es algo maravilloso que no olvidan, nunca, los que han tenido la dicha y la suerte de disfrutar de tal espectáculo.

Las vibraciones de los barcos de vapor o motor no pueden ofrecer nada comparable pues, al navegar a vela, parece se establece una armonía entre el hombre y la Naturaleza. En

parte de su fortuna para que, con ella, se adquiriese un velero para tal fin pero, por diversas circunstancias, su especial deseo no pudo llevarse a cabo hasta muchos años más tarde.

En agosto de 1877, un grupo de ciudadanos organizó una reunión para tratar de la formación práctica de los marineros que, por medio de una suscripción popular, en poco tiempo reunió las 700 libras precisas para la adquisición de la bricbarca inglesa "Lady Grey" y, además, el importe de su reparación y preparación para el nuevo cometido a que se le destinaba.

De 577 toneladas, la bricbarca—que fue rebautizada "Christiana"—había sido construida en South Shields para el armador Mr. C. Tate y, cuando arboló la nueva bandera, se le conservó el aparejo y, en las bandas, se pintaron portas, según la moda entonces imperante en los veleros.

Amarrada cerca de la costa, la "Christiana", en calidad de escuela estacionaria, servía desde junio a septiembre para que a su bordo se desarrollasen cursos prácticos y, para tal cometido, contaba con una tripulación permanente formada por un capitán y un contra-maestre que actuaban como instructores.

Con todo el aparejo, la "Christiana", amarrada primero en Bjorviken y más tarde en Piperviken, tenía un aspecto de barco siempre dispuesto a hacerse a la mar. Sólo en el invierno calaba los masteleros y mastelerillos y, con los palos machos sobre la cubierta, tomaba otra estampa cuando la nieve cubría la costa cercana.

Durante el invierno, algunos de los alumnos eran embarcados en el rompehielos "Isbjorn",—que navegaba en aguas del Báltico—y, mientras un grupo quedaba en el velero

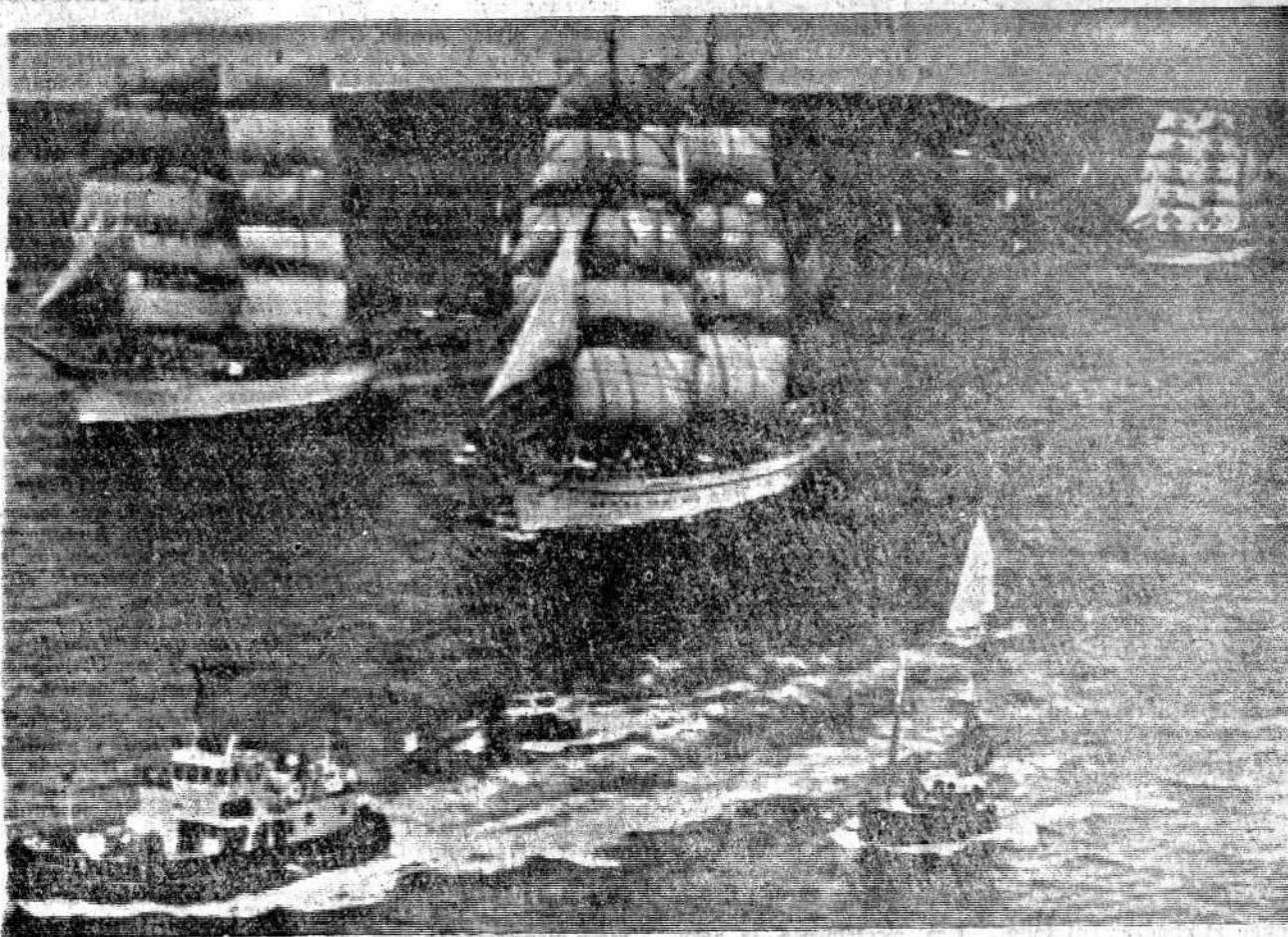
POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

vélica de 11.700 pies cuadrados.

Dispone de un motor auxiliar que, a régimen normal, le

almacén para una de las flotillas de sus "U-boats" destacados en aguas noruegas.

Luego propusieron a la en-



En primer término la "Gorch Fock" que por su banda de babor, lleva a la "Statsraad Lehmkuhl" a la salida de Plymouth a nuestro puerto. Por la popa, la "Sagres" portuguesa con todo el trapo largo.

El bergantín "Statsraad Erichsen"

En 1896, la entidad se dirigió al Gobierno en solicitud de que le fuese vendido el bergantín "Statsraad Erichsen" que, amarrado en la base naval de Horten, no resultaba de eso para la Marina de guerra.

durante sus años de escuela estacionaria, sus alumnos habían rescatado de las aguas a 18 personas que habían caído a ellas como consecuencia del naufragio de pequeñas embarcaciones.

En mayo de 1902, el ya veterano e inservible "Christiana" fue vendido a una empresa que lo transformó en pon-

da media de 8 nudos, pero que sólo se emplea para las entradas o salidas de puerto. Barco de líneas muy finas, se tuvo en cuenta su particular misión y dispone de alojamientos para capitán, tres oficiales, seis instructores y profesores, médico, maquinista, servicio de cocina y fonda y un centenar de cadetes.

Cuando se le suponía perdida para siempre, llegaron noticias de que estaba en Flensburg, si bien volcada en las

jo largo y con buen tiempo, algo maravilloso que no olvidan, nunca, los que han tenido la dicha y la suerte de disfrutar de tal espectáculo.

Las vibraciones de los barcos de vapor o motor no pueden ofrecer nada comparable al navegar a vela, parece establecer una armonía entre el hombre y la Naturaleza. En cubierta, cuando el velero navega con viento largo, hay un silencio que casi puede palparse, y desde arriba, viene un ruidoso sonido al zumbir suspirar el viento a través de la jarcia o, también, al cruzarse y a veces gemir los racantes de las vergas cuando el barco se balancea.

De noche, apenas si puede distinguirse a la luz de las estrellas la vasta extensión de

invierno calaba los masteleros y mastelerillos y, con los palos machos sobre la cubierta, tomaba otra estampa cuando la nieve cubría la costa cercana.

Durante el invierno, algunos de los alumnos eran embarcados en el rompehielos "Isbjorn",—que navegaba en aguas del Báltico—y, mientras un grupo quedaba en el velero para su cuidado y mantenimiento, otros eran enviados a barcos de vapor que, fondeados cerca, necesitaban mano de obra para llevar a cabo pintado, picado del casco y otras operaciones que, si bien podían realizarse en un "iron ship", les daban vedadas en un velero de casco de madera.

En 1895, con motivo de unas maniobras militares, los alum-

El bergantín "Statsraad Erichsen"

En 1896, la entidad se dirigió al Gobierno en solicitud de que le fuese vendido el bergantín "Statsraad Erichsen" que, amarrado en la base naval de Horten, no resultaba de eso para la Marina de guerra.

En enero del año siguiente se entablaron negociaciones con el Departamento de Defensa para la compra del citado bergantín pero, por diversas circunstancias, no se llegó a un acuerdo y, hasta 1901, el "Christiania" continuó sus faenas en las aguas tranquilas y sin posibilidad de hacerse a la mar.

Pero en enero de 1901 volvió a considerarse la cuestión y,

durante sus años de escuela estacionaria, sus alumnos habían rescatado de las aguas a 18 personas que habían caído a ellas como consecuencia del naufragio de pequeñas embarcaciones.

En mayo de 1902, el ya veterano e inservible "Christiania" fue vendido a una empresa que lo transformó en pontón.

El nuevo buque-escuela había sido botado en 1858 en los astilleros de Carljohnsvearn y, de 215 toneladas, estaba preparado para su nueva misión. El 19 de julio de 1902 se hizo a la vela en su primer crucero que, como casi todos los que siguieron, fueron en las costas patrias. En 1905 fue modernizado y, un año más tarde, realizó un viaje a Leith. Cerca ya de las costas escocesas fue alcanzado por un furioso temporal que, durante dos días, le puso en serios apuros y, tan pronto como el viento amainó, el capitán viró en redondo y entró de arribada forzosa en Arendal.

Sin embargo el puerto de Leith fue luego meta de otros de sus viajes que, durante la primera guerra mundial, de nuevo se vieron restringidos a las aguas de Noruega y, en pocas ocasiones, a Copenhague.

En 1915, el rey Christian donó 90.000 coronas para la adquisición de un nuevo y mayor velero. Entonces se inspeccionó el "Transatlantic"—ex "Mersey" inglés, famoso velero de la White Star Line—que, amarrado en Arhus, estaba en venta.

Fueron largas las negociaciones y, si bien se llegó a un acuerdo primeramente—el barco fue rebautizado "Christian Radich" sólo sobre el papel—luego todo fracasó y el "Transatlantic" pasó a otros armadores noruegos que lo rebautizaron "Dvergso".

El "Statsraad Erichsen" continuó sus cruceros largos tan pronto como la paz volvió al mundo. Mientras, seguían las gestiones para la compra de un nuevo velero; los "Alfhild" "Gjertrud" y otros fueron inspeccionados pero, dado el elevado costo de su puesta a punto, no se llegó a su compra.

En enero de 1925, la entidad tomó el nombre de Oslo Skoleskip que aún conserva y, en 1935, se encargó la construcción de una fragata a los astilleros de la Framnaes, de Sandefjord, que, dos años más tarde, fue botada después de haber recibido el nombre de "Christian Radich".

La fragata "Christian Radich"

De 676 toneladas de registro bruto, mide 58 metros de eslora y, en sus tres palos, puede largar una superficie

de media de 8 nudos, pero que sólo se emplea para las entradas o salidas de puerto. Barco de líneas muy finas, se tuvo en cuenta su particular misión y dispone de alojamientos para capitán, tres oficiales, seis instructores y profesores, médico, maquinista, servicio de cocina y fonda y un centenar de cadetes.

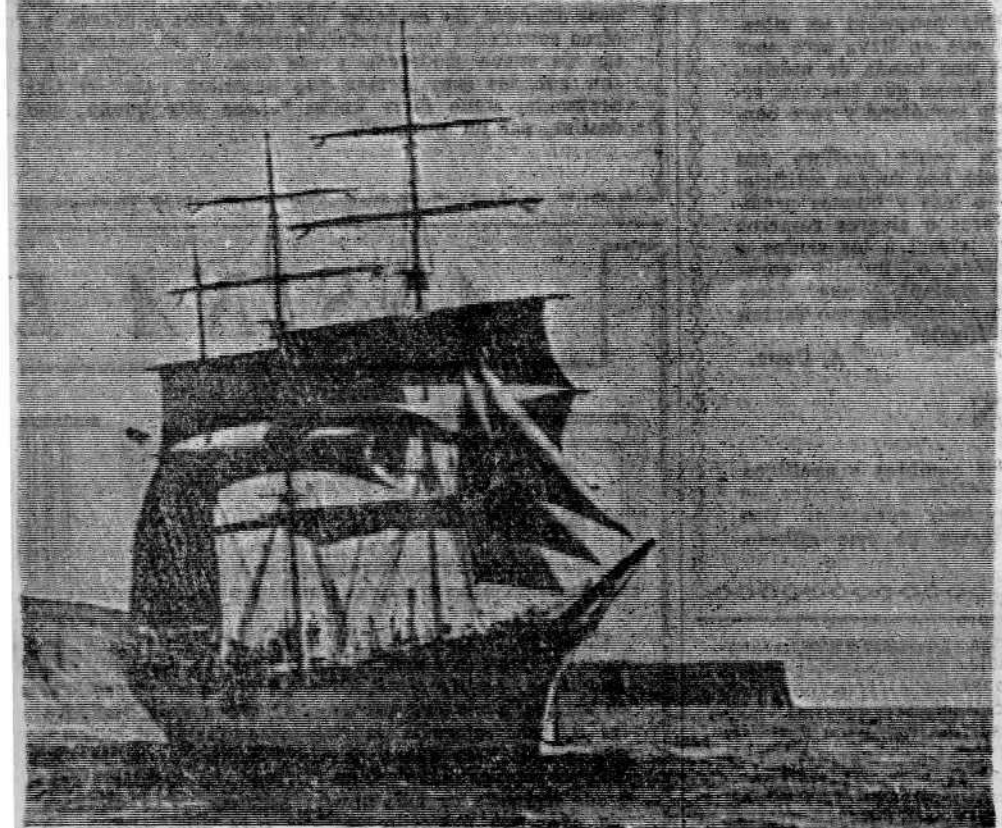
En 1938 se hizo a la vela en su primer crucero y, tras visitar los más importantes puertos escoceses, marchó a Nueva York donde representaría a Noruega en la Feria Mundial. Allí se encontró con la "Danmark" y, ambos pequeños y finos veleros fueron una de las importantes atracciones que entonces se ofrecieron a los habitantes de la gran ciudad.

En los últimos días de 1939

idad que se hiciese cargo del velero para el entrenamiento de marinos alemanes y, al rehusar, la "Christian Radich" fue enviada a Alemania y, hasta el final de la guerra, nada volvió a saberse de ella.

Cuando se la suponía perdida para siempre, llegaron noticias de que estaba en Flensburg, si bien volcada en las aguas someras del puerto. Inmediatamente se envió un equipo técnico para inspeccionarla y, según sus informes, el casco estaba inundado, habían desaparecido los masteleros y mastelerillos y, casi a ras de la cubierta, los palos machos tenían serias averías.

Puesta a flote, la "Christian Radich" fue remolcada a Noruega y, en Sandefjord se llevaron a cabo las obras de reparación que, en verdad, más



La "Statsraad Lhmkuhl" en uno de sus cruces de instrucción. (Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

las aguas; y las estrellas mismas, vislumbradas por encima de los toques de los palos—en la lejana y superior inmensidad—quedan momentáneamente oscurecidas por las curvas de las lonas llenas de

Los precursores de la "Christian Radich"

La ciudad de Oslo—o Christiania, que así se denominó hasta enero de 1925—siempre interesó por la formación profesional de los jóvenes que habían escogido la dura carrera del mar.

En 1859, un armador dejó

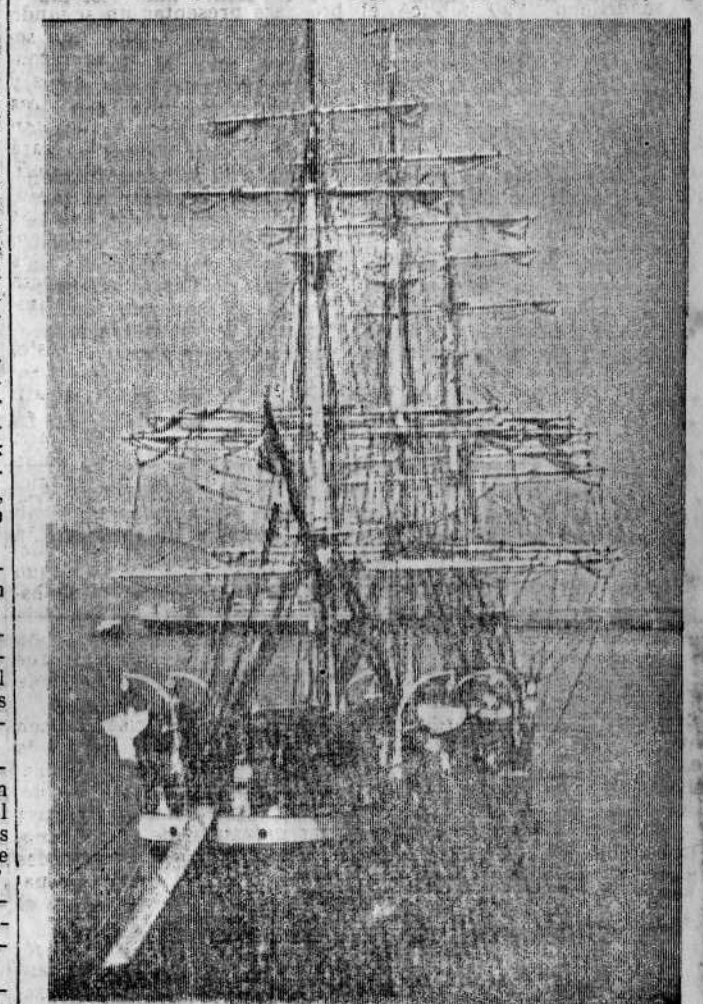
nos fueron desembarcados y, durante algún tiempo, a su bordo fueron acomodados 80 artilleros y 250 soldados de Infantería. Una quincena más tarde el barco fue devuelto a la entidad encargada de su administración que, poco después—con fondos suficientes—fletó el balandro "Hjoelberen" para que, en él, los muchachos realizasen cruceros por aguas del Báltico.

El balandro resultaba demasiado pequeño para el cometido asignado y, entonces, se consideró la adquisición de un barco que—mayor que el "Christiania"—tomase el puesto de éste y, además, pudiese realizar cruceros por aguas del Báltico.

por sólo 5.000 coronas, el "Statsraad Erichsen" fue vendido a la Christiania Skoleskip.

El 1 de julio se hizo cargo de su nuevo buque-escuela y, el 29 del mismo mes, el viejo "Christiania" fue dado de baja y sus alumnos transferidos al bergantín que, entretanto, había sido acondicionado debidamente para su nueva misión.

Durante sus años de servicio, el viejo "Christiania" había dado instrucción marinera a 731 muchachos que habían escogido el mar como profesión y, por donaciones y suscripciones públicas, se había hecho frente al coste—120.000 coronas—que tal instrucción había supuesto. Junto a este balance, figuraba el de que,



La "Christian Radich" en nuestro puerto con ocasión de la regata Brest-Canarias, celebrada en 1953. (Foto del autor)

se hizo a la vela con rumbo a Falmouth mientras que la "Danmark" lo hacía a las Antillas. Cuando llegó a Noruega, la "Christian Radich" fue enviada a la base naval de Horten, y, amarrada, allí permaneció hasta que las tropas alemanas invadieron el país.

En abril de 1940 los alemanes tomaron posesión de la fragata y, sin que valieran las protestas de la Oslo Skoleskip, la utilizaron como depósito y

tuvieron de verdadera reconstrucción.

70.000 libras fue el coste de poner en condiciones de navegabilidad aquel casco vacío y casi inservible que, en 1947, ya estaba de nuevo dispuesto para hacerse a la mar en crucero que, como en el actual, bien sirve para la formación marinera de los marinos y fu-

(Pasa a la página 18)