

LA ISLA Y LOS BARCOS

Breve historia de la Sail Training Association y de las regatas organizadas por ella

El "Malcolm Miller", gemelo del "Sir Winston Churchill", representa a la organización en la Plymouth-Tenerife

La "URANIA" de la Marina de guerra holandesa, es el cuarto velero de su nombre que navega como buque-escuela

La Sail Training Association nació cuando, en 1955, Mr. Bernard Morgan, abogado retirado ya de sus actividades profesionales, estudió ampliamente varios proyectos, todos ellos encaminados a una mejor comprensión y entendimiento de la juventud mundial.

Una de sus más apreciadas consideraciones al respecto fue la de organizar una regata entre los barcos-escuela que, a vela, entonces aún navegaban.

El Almirantazgo inglés estimó en todo su justo valor la idea de Mr. Morgan y, para su posterior estudio, la pasó al capitán Illingworth que, a su vez, nombró un Comité competente con vistas a, un año más tarde, organizar ya la regata propuesta.

Esta primera regata, que se desarrolló entre Torbay y Lisboa, tuvo la particularidad de que el Comité decidió, con gran acierto la verdad, no restringir las inscripciones a los grandes veleros de aparejo redondo sino que, por el contrario, en ella pudiesen tomar parte también los veleros pequeños que lo desearan, si bien se les imponía como condición que, al menos la mitad de su tripulación, estuviese formada por jóvenes cadetes con poca práctica en la vela, y no por profesionales.

Y así fue cómo, entre Torbay y Lisboa, las 760 millas fueron recorridas por veinte veleros, siete de los cuales eran de más de 350 toneladas.

La prueba deportiva constituyó un éxito notable y, ante ello, el Comité decidió que, cada dos años, se llevase a cabo una en que, como en la que acababa de desarrollarse, los veleros estuviesen a cargo de cadetes que iniciasen su formación marinera y, sobre todo, el antiguo, noble y duro arte de la vela.

En 1958, la regata se celebró entre el puerto francés de Brest y Canarias y, dos años más tarde, de Oslo a Ostende, regata ésta que tuvo una adición

prueba reservada para veleros de sólo hasta 300 toneladas.

Esta regata se ha continuado celebrando cada año y, el día del Bank Holiday,—típica fiesta veraniega en Inglaterra—los pequeños veleros toman la salida para, en alas del viento, cruzar a su puerto de destino.

Tanto en el pasado año como en el presente, se ha añadido al programa otra regata, en aguas del Canal, entre los puertos de Weymouth y Cherburgo.

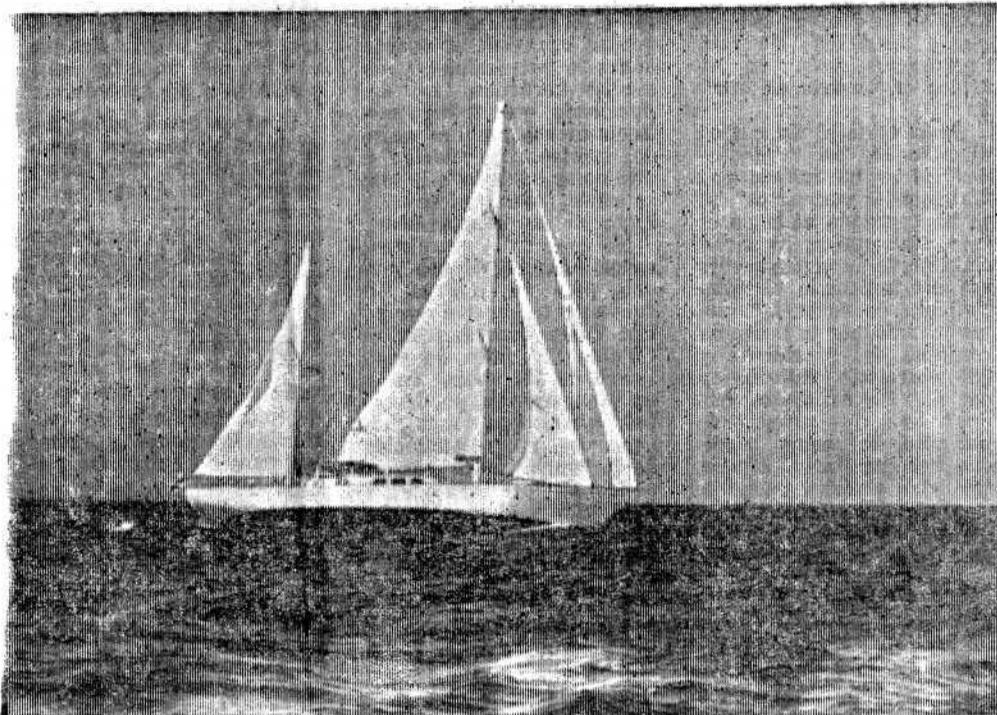
Junto a éstas, las grandes—las de muchas singladuras—han constituido y constituyen, la principal preocupación de la Sail Training Association. La de 1966 fue desde Plymouth a Skaw, en el Norte de Dinamarca, donde se estableció la meta de llegada. Luego se celebró una regata local hasta Copenhague, donde tuvo lugar el reparto de premios, y, en 1968, los veleros se dividieron en dos categorías: los de aparejo redondo y los mayores de 100 toneladas. Entonces aquellos compitieron—se inscribieron treinta y un veleros—desde Gothenberg a Kristiansan, en Noruega, vía Fair Isle mientras, los restantes, lo hacían desde Harwich al citado puerto noruego.

El "Sir Wiston Churchill"

En los primeros meses de 1961, la Sail Training Association consideró la posibilidad de construir un velero para que, con él, Inglaterra—la nación organizadora de la interesante prueba,—tuviese su representante propio en las mismas.

Debido a la falta de medios económicos, la Sail Training Association decidió hacer un llamamiento a toda la nación para, por pública suscripción, lograr los fondos necesarios para llevar a cabo el proyecto que, sin duda alguna, era de enorme interés dado el fin docente a que se destinaria el velero.

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ



El "Astral", con bandera de Antillas Holandesas, frente a Santa Cruz (Foto Juan Hernández).

pues, ya se advirtió desde el principio, se planeaba el barco no para ganar regatas, y sí para que resultase velero apropiado, confortable, para el aprendizaje de la vela y capaz de cumplir un calendario de cruceros de entrenamiento desde principios de marzo hasta diciembre de cada año.

El casco, de acero, estaba dividido en cuatro compartimientos estancos y, en la quilla, llevaba un lastre de 60 toneladas de plomo. Los palos y baupres serían de acero y, en ellos, podría largar 7.110 pies cuadrados de velamen.

Se le instalarían dos motores auxiliares, de 100 H. P. cada uno, que actuarían sobre hélices de bronce-manganeso a través de engranajes de reducción. Igualmente se le dotaría de dos generadores de 12

con los antiguos veleros holandeses que, en días anteriores al Canal de Suez, por aquí recalaban para, vía Ciudad del

de llevaría a cabo prácticas de tiro con fuego real.

El 31 de enero de 1936 llegó el acorazado guardacostas "Hetog Hendrik", el mismo que, hundido en Den Helder por su tripulación, los alemanes utilizaron con el nombre de "Ariadne" y que —en 1945— fue transformado en el pontón "Rotterdam".

En 1958, y con motivo de la regata Brest-Canarias, el "Urania" vino por vez primera a Santa Cruz.

Holanda había vuelto a interesarse por los veleros en la década del 30 y, en 1932 concretamente, se proyectó la construcción de una fragata de tres palos que, por diversas causas, no se llevó a efecto. Luego se pensó en la adquisición de una fragata de cuatro palos y, cuando ya estaban muy avanzadas las negociaciones, la segunda guerra mundial dio al traste con todo lo hecho y proyectado.

Este pequeño "Urania" es el cuarto de su nombre en las listas de la Marina de guerra holandesa. Todos sus antecesores, también veleros, fueron buques-escuela diseñados y construidos especialmente para tal cometido o, también, adaptados debidamente para llevar a cabo la misión de entrenamiento de los futuros oficiales de la Marina de guerra de Holanda.

El primer "Urania" fue una corbeta construida en 1832 y que, con casco de madera, estaba preparada para navegar en las aguas someras del Zuyderzee; en 1867 fue sustituida por otra de igual nombre y características que, retirada del servicio activo en 1908, dos años más tarde ardió durante el terrible incendio que sufrieron los astilleros de Hellevoetsluis.

El tercer "Urania" fue un velero del servicio de prácticos; —barco por lo tanto fino

ller, obra de arte que estuvo a cargo de Mr. Jack Whitehead, de Wotton Creek, en la isla de Wight.

En la ceremonia se dijo que, con toda probabilidad, el 10 de marzo siguiente, el "Malcolm Miller" se haría a la mar, por vez primera, para realizar un crucero desde Leith. Mientras, el "Sir Winston Churchill", con 39 jóvenes a su bordo, realizaba un viaje por el Mar del Norte y, para fines de abril, estaba previsto el encuentro de los dos gemelos en el Pool de Londres.

Tal como estaba previsto y programado, en marzo de 1968, el "Malcolm Miller", al mando del capitán Glyn Griffiths, llegó a Leith y, el día 10, se hizo a la vela con rumbo a Portsmouth. Los astilleros de la Lewis and Sons había realizado

Cabo, seguir viaje a Batavia, a las entonces lejanas en veleras singladuras Indias Orientales.

Luego, a fines del pasado siglo, fue la fragata "Nautilus" la que, con regularidad, recalaba por nuestro puerto y, en estas mismas aguas, en memorable ocasión sesteó junto a su homónima española y la francesa "Melpomene", dedicadas también ambas a las tareas educativas y formativas de las nuevas promociones procedentes de la Escuela Naval Militar.

Luego, cuando la vela quedó relegada a funciones secunda-



que acababa de desarrollarse, los veleros estuviesen a cargo de cadetes que iniciasen su formación marinera y, sobre todo, el antiguo, noble y duro arte de la vela.

En 1958, la regata se celebró entre el puerto francés de Brest y Canarias y, dos años más tarde, de Oslo a Ostende, regata ésta que tuvo una adicional—de Cannes a Nápoles—con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos de yachting.

La prueba correspondiente a 1962 fue entre Torbay y Lisboa, seguida de otra desde las aguas del Tajo a las Bermudas, regata ésta última que

Debido a la falta de medios económicos, la Sail Training Association decidió hacer un llamamiento a toda la nación para, por pública suscripción, lograr los fondos necesarios para llevar a cabo el proyecto que, sin duda alguna, era de enorme interés dado el fin docente a que se destinaria el velero.

La nación respondió plenamente después que, el diecisiete de julio de 1962, el duque de Edimburgo, —en Mansion House—inauguró la campaña de la Sail Training Association para lograr las 300.000 libras esterlinas necesarias para la construcción

de y, para fines de admi, estaba previsto el encuentro de los dos gemelos en el Pool de Londres.

Tal como estaba previsto y programado, en marzo de 1968, el "Malcolm Miller", al mando del capitán Glyn Griffiths, llegó a Leith y, el día 10, se hizo a la vela con rumbo a Portsmouth. Los astilleros de la Lewis and Sons había realizado una magnífica obra, lo cual se puso de manifiesto en las diferentes pruebas a que había sido sometido durante su primer viaje en mar libre.

Según entonces se manifestó el coste total del nuevo velero fue de 175.000 libras esterlinas y, el mismo día que zarpó con rumbo a Portsmouth, el "Sir Winston Churchill" fue entregado a la Sail Training Association por los astilleros de la Camper and Nicholson Ltd., de Southampton, que habían tenido a su cargo un recorrido general de casco, aparejo y matorres.

A su llegada a Portsmouth, el "Malcolm Miller" fue objeto de un grandioso recibimiento. Durante el viaje, el velero había experimentado los efectos del mal tiempo que, a la altura de Dover, arrancó parte de los adornos en proa. Entonces buscó refugio en Dover hasta que amainó el tiempo pues, en más de una ocasión, las dos guardias tuvieron que trabajar, y muy duramente por cierto, en la cubierta barrida por las olas.

Y mientras el "Malcolm Miller" batallaba entre las olas, su gemelo, el "Sir Winston Churchill", encontraba en las aguas del Solent un torpedero de prácticas que, valorado en 10.000 libras esterlinas, fue rescatado y entregado posteriormente al H. M. S. "Dolphin".

A fines del pasado año, el "Sir Winston Churchill" recibió la numeral S. T. K. 1 que, en la vela de mesana, luce desde entonces. Al mismo tiempo se le asignó la S. T. K. 2 al "Malcolm Miller" que, el 17 de agosto, se hizo a la vela desde Portsmouth, en su viaje número 25, durante el que visitó El Havre, Ostende y Amsterdam. Entonces, a su tripulación normal se añadió un francés y dos jóvenes de la isla de Trinidad. El día 30 estaba de vuelta en Ipswich donde, con nuevos cadetes a su bordo, permaneció un par de días —tiempo necesario para que estos se acostumbrasen al aparejo— y, de nuevo a la vela, inició su cruce número 26 que tenía, como meta, el puerto de Plymouth.

En esta Plymouth - Tenerife, el "Malcolm Miller" ha venido al mando del capitán T. Ridgeway mientras que su gemelo participó, pero sólo hasta La Coruña.

Como respuesta a la llamada nacional, los astilleros de la Richard Dunston (Hessle) Ltd. en el Humber, se ofrecieron para llevar a cabo la construcción sin beneficio alguno y, al mismo tiempo, el Lloyd ofreció su inspección libre también de cargo alguno. Diversas navieras y firmas conectadas con el mar ofrecieron materiales por valor de más de 200.000 libras y, de esta manera ejemplar, el proyecto se convirtió en realidad tangible.

El capitán Illingworth tomó parte muy activa en el diseño del nuevo velero que, el 9 de noviembre de 1965, resbaló por la grada —con el nombre de "Sir Winston Churchill"— después de haber sido bautizado por la princesa Alejandra. La quilla había sido arbolada en noviembre del año anterior en presencia del almirante Sir Charles Madden —hoy huésped de Santa Cruz— y, para su mando, fue seleccionado el capitán Glyn Griffiths que, durante 12 años, había sido profesor en el King Edward VII Nautical College y que, antes de ingresar en la Royal Navy, había navegado en las unidades de la Royal Mail Lines.

En la regata del año 1966, primera en que participó el "Sir Winston Churchill", éste logró una magnífica actuación y ganó el primer premio en la clase "B", división I.

Visto el éxito espectacular del "Sir Winston Churchill", Sir James Miller ofreció, con gran generosidad por su parte, hacerse cargo económicamente de un elevado porcentaje del coste de un velero gemelo que, en memoria de su hijo, habría de llevar el nombre de "Malcolm Miller".

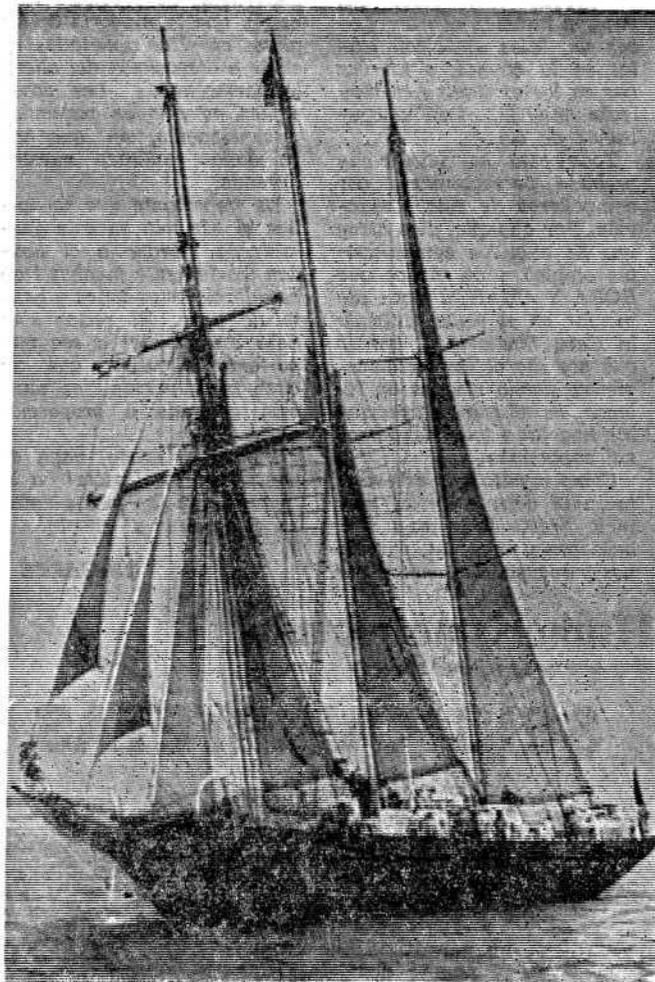
Gemelo del "Sir Winston Churchill", el nuevo velero fue botado el 5 de octubre de 1967 en Aberdeen y, en la ceremonia del bautizo, actuó Lady Miller como madrina. Las líneas marineras y características son las mismas que las del "Sir Winston Churchill" y su mascarón representa el león rojo de Escocia con el escudo de armas de los Mi-

los nuevos promotores presidentes de la Escuela Naval Militar.

Luego, cuando la vela quedó relegada a funciones secundarias.

tsluis.

El tercer "Urania" fue un velero del servicio de prácticos, —barco por lo tanto fino



El "Malcolm Miller", de la Sail Training Association

ya enfrentó a los jóvenes marinos con el mar abierto y libre. Fue ésta, con mucha diferencia con las ya celebradas, la mayor organizada por la Sail Training Association y en ella tomaron parte ocho grandes veleros, tres de los cuales llegaron a la meta con un intervalo de tres horas después de haber cruzado 3.600 millas por pleno Atlántico.

En 1965, la Sail Training Association incrementó su programa de aprendizaje del arte de la vela e inició una nueva prueba, deportiva y marinera, entre el estuario del Solent a Cherburgo, vía el barco-faro "Royal Sovereign",

y mantenimiento del citado buque-escuela. Y, como dijo en aquella ocasión el duque de Edimburgo, los jóvenes tendrían así la oportunidad de "facing the elements in all their moods at sea".

La firma Camper and Nicholson Ltd. tomó a su cargo el diseño del velero que, de 300 toneladas, estaría aparejado de bergantín goleta de tres palos. De 135 pies de eslora total —100 en la flotación— la manga sería de 24,5 y de 15,5 el calado. La acomodación se previó para treinta y nueve cadetes que, en cruceros de dos semanas de duración, en él realizarían sus prácticas de mar

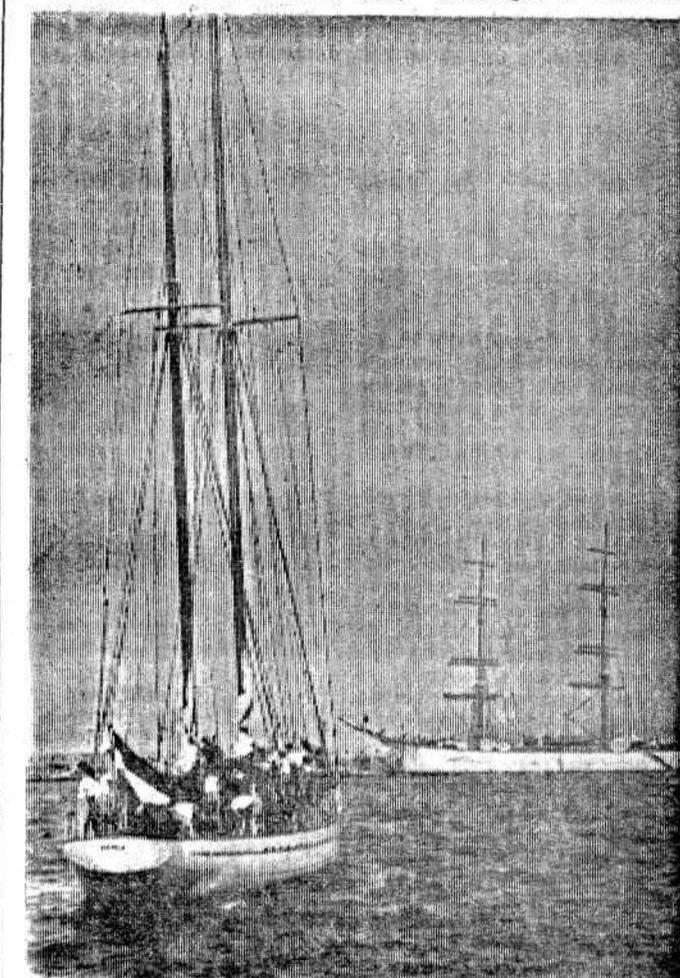
El "Malcolm Miller"

Visto el éxito espectacular del "Sir Winston Churchill", Sir James Miller ofreció, con gran generosidad por su parte, hacerse cargo económicamente de un elevado porcentaje del coste de un velero gemelo que, en memoria de su hijo, habría de llevar el nombre de "Malcolm Miller".

Gemelo del "Sir Winston Churchill", el nuevo velero fue botado el 5 de octubre de 1967 en Aberdeen y, en la ceremonia del bautizo, actuó Lady Miller como madrina. Las líneas marineras y características son las mismas que las del "Sir Winston Churchill" y su mascarón representa el león rojo de Escocia con el escudo de armas de los Mi-

La goleta "Urania"

Tenerife ha tenido relación



La goleta "Urania", de la Marina de guerra holandesa, en Santa Cruz con motivo de la Brest-Canarias. Al fondo, la vieja "Sagres", hoy "Santo André". (Foto del autor).

rias en la misión formativa, viejos cruceros y acorazados guardacostas tomaron parte en la realización de los viajes con guardiamarinas. Y, de nuevo, Santa Cruz fue puerto de casi obligada escala cuando, con cadetes, los barcos de guerra zarpaban en sus cruceros de prácticas.

El 24 de febrero de 1933 llegó a Santa Cruz el crucero "Jacob van Heemskerck", el mismo que, rebautizado "Ijmuiden", fue hundido por su propia tripulación cuando los alemanes invadieron Holanda; puesto a flote, fue transformado en el "Undine" y, con fuerte armamento antiaéreo, asignado a la defensa de Kiel. Devuelto en 1945, rebautizado "Neptunas" fue utilizado por la Marina de guerra holandesa como pontón.

El 14 de noviembre de 1935, y también con guardiamarinas, llegó el "Gelderland", un crucero que —construido en 1898— fue clasificado como buque-escuela y, con permiso del Gobierno español, vino a Tenerife para, de aquí, seguir a aguas de Fuerteventura, don-

y muy marinero— que, adquirido cuando se dió de baja al segundo, entró en servicio, si bien agregado al "Van Galen", uno de los barcos de guerra que, como escuelas a flote, tenían su base en Hellevoetsluis. En 1919 se le dió de baja y, hasta 1938, no se adquirió el actual.

Este cuarto "Urania", un queche de 51 toneladas y 22 metros de eslora, fue construido como yate en 1928; entonces se llamaba "Tromp" y, durante sus diez primeros años de vida marinera, paseó por aguas europeas su fino corte y esbelta estampa.

Adquirido por la Marina de guerra holandesa, tomó su actual nombre y, desde entonces, realiza sus tareas con viajes por aguas europeas, si bien, y como antes ya se indicó, en dos ocasiones ha venido a nuestro puerto.

En 1947, la Marina de guerra holandesa se interesó en la adquisición del "Albert Leo Schlageter" que, presa de guerra, estaba en manos de la Navy americana. Pero cuando