

BAHIA DE LA ISLETA Próxima escala del bricbarca de cuatro palos "Kruzenstern",

buque-escuela de la flota mercante de la URSS

- * Es el antiguo "Padua" que, en 1926, se construyó en Wesermunde para la F. Laeisz, de Hamburgo
- * Lleva el nombre del primer marino ruso que dio la vuelta al mundo y, en 1803, visitó el puerto de Santa Cruz de Tenerife

Para estos días tiene prevista su llegada al Puerto de la Luz el bricbarca de cuatro palos «Kruzenstern», buque-escuela de la Marina Mercante rusa, que con cadetes a su bordo realiza un crucero de instrucción y prácticas por aguas del Atlántico.

Este velero, que con nuestro «Juan Sebastián de Elcano» es uno de los mayores a flote, lleva el nombre del primer marino ruso que dio la vuelta al mundo. Adam Johann von Kruzenstern nació en 1770 en la ciudad estonia de Haggud y, más tarde, participó en la guerra que, entre 1788 y 1793, enfrentó a Rusia y Suecia. Luego, con otros once oficiales rusos pasó a servir en la Royal Navy inglesa y, embarcado en la fragata H. M. S. «Thetis», navegó en aguas del Norte americano.

En 1796, Kruzenstern regresó a Inglaterra y, siempre enrolado en buques de dicha nación, estuvo en África del Sur, India y Extremo Oriente. De nuevo en su patria, propuso un plan para desarrollar el comercio con China —el cual no prosperó— y, en 1803, el zar Alejandro le confió el mando de las fragatas «Neva» y «Nadezha», con las cuales debería dirigirse una vez más a Extremo Oriente con una embajada rusa. Esta debería desembarcar en Cantón y, tanto en el viaje de ida como en el de vuelta, Kruzenstern tenía la misión de realizar observaciones hidrográficas.

El mismo año de 1803, las fragatas «Neva» y «Nadezha» se hicieron a la vela desde Cronstadt y fue Santa Cruz de Tenerife una de las primeras escalas que hicieron. Kruzenstern dio descanso a las tripulaciones, hizo la aguada y embarcó víveres frescos y, días más tarde, zarpó de nuevo, pero no sin antes hacer interesantes observaciones oceanográficas y climatológicas, algunas de las cuales rectificaron los que años antes, al

POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ

sas monografías y memorias, entre las que tienen especial interés las que, sobre hidrografía, se editaron en San Petersburgo entre 1824 y 1827.

En 1844, Kruzenstern ascendió a almirante y, dos años

Los primeros buques-escuela rusos

Según las últimas estadísticas del Lloyd's Register of Shipping, la flota mercante soviética está compuesta por 7.123 unidades que, en total, suman 17.396.900 toneladas de registro bruto. Estas cifras hacen que, para atender a la formación de los futuros oficiales de dicha flota mercante, se cuente con unos buques-escuela —tanto de vela como de máquina— que, en la mar,

más tarde, falleció en Ass, cerca de Reval. En 1876 se le erigió una estatua en San Petersburgo, precisamente frente a la Escuela de Cadetes de la Marina.

cos veleros y algunos vapores matriculados en Finlandia que, hasta 1918, fue un ducado dependiente de Rusia.

Esta vocación marinera de los finlandeses —también la de los estonios, letones y lituanos— hizo que un comentarista naval inglés, John P. Light, dijese en cierta ocasión que los barcos puramente rusos se podían contar con los dedos de una mano. Y,

Orient Line. Hizo la línea de Australia y, en 1890, con el «Harbinger» fue vendido a la Devitt & Moore Ocean Training Ships Ltd., la cual lo utilizó como buque-escuela —esta naviera adquirió años más tarde el «Ama Begoñakoa», de Sota y Aznar— y, ya en junio de 1899, lo vendió a la Escuela de Náutica de Odessa, la cual le dio el nuevo nombre de «Grand Duchess Maria Nikolaevna».

Durante varios años hizo cruceros regulares con unos 200 cadetes a su bordo y, en 1913, la fragata fue modernizada en el Tyne. Se le instaló una caldereta para suministrar vapor a los chigres; una estación de radiotelegrafía; nuevo equipo de navegación, tanques de lastre, etc.

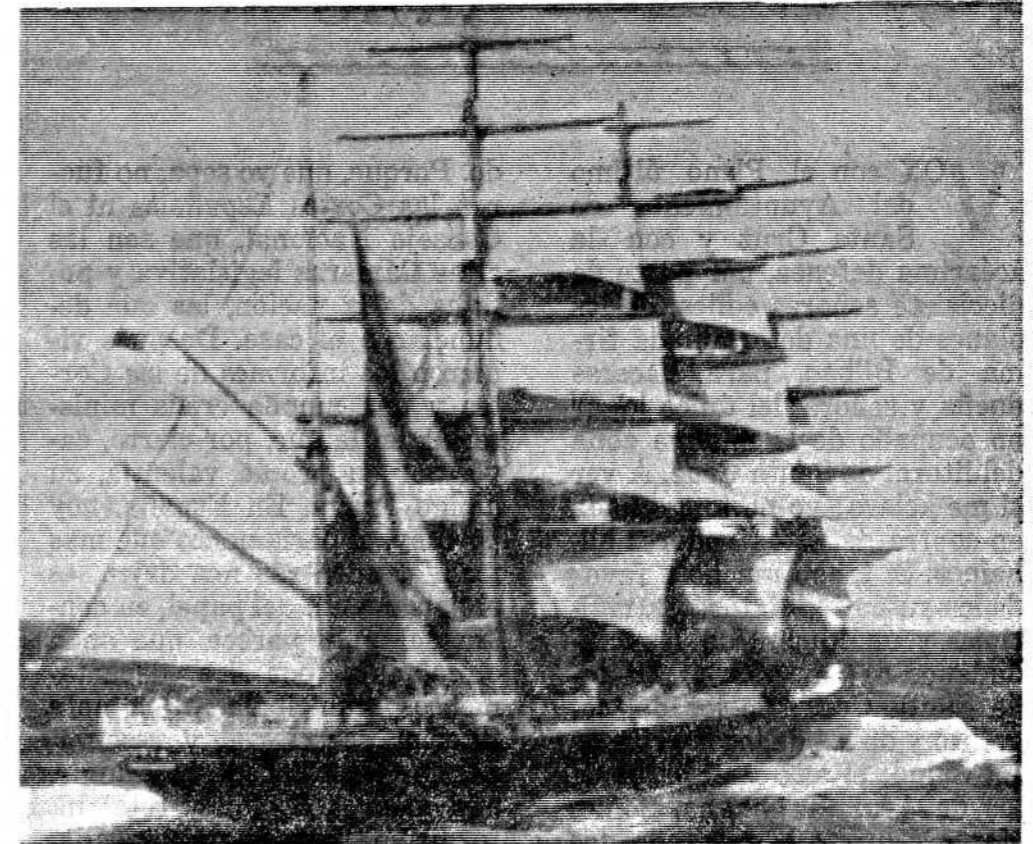
ship & Trading Co., la cual la matriculó en Londres con el nuevo nombre de «Silvana».

Hizo algunos viajes con madera y, amarrada luego en Burdeos, en 1923 fue vendida y desguazada en Italia.

En 1907, la Finska Skolsskippersrederie adquirió el primero de sus varios buques-escuela, si bien los últimos ya navegaron bajo bandera de la nueva nación, que no con los rusos que lució éste en sus primeros años en la mar.

Este primer buque-escuela de la Finska era el bricbarca de tres palos «Faveil», que para la naviera Hill and Sons se botó el 7 de septiembre de 1895 en los propios astilleros de dicha firma. Y, cosa curiosa, resbaló por la grada de proa, que no de popa, como es usual.

De casco de acero y 1.309 toneladas, el bricbarca «Faveil» navegó en las rutas entonces usuales —cereales de



El bricbarca de cuatro palos «Padua» cuando, con bandera alemana, navegaba bajo la contraseña de la «P» Linie. Hoy es el ruso «Kruzenstern», cuya escala está anunciada en el Puerto de La Luz.—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Un segundo «Fennia» —también bricbarca de cuatro palos— y la fragata de tres palos «Glenard», pertenecen a la etapa en que la Finska Skol-

seppersrederiet mantenía sus barcos con bandera finlandesa, que no la rusa que arbolaron hasta 1919.

1933 en los astilleros hamburgueses de la Blohm & Voss. De 241,89 pies de eslora total, 203,70 entre perpendiculares y 39,3 de manga, este bricbarca —gemelo de los «Albert Leo Schlageter» y «Horst Wessel», hoy «Sagres» y «Eagle» en las Marinas portuguesa y USA respectivamente— el «Gorch Fock» tenía acomodación para 180 cadetes y, en los tres palos, largaba 19.375 pies cuadrados de velamen.

Con doble pico y cangreja de abanico, característica de los veleros alemanes, el «Gorch Fock» realizó largos cruceros de prácticas y, con sus gemelos, recaló en varias ocasiones por Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Santa Cruz de la Palma en los años anteriores a 1939.

Durante la Segunda Guerra mundial, con sus gemelos navegó en aguas del Báltico, unas veces como buque-escuela y, en ocasiones, como hospital. También se le utilizó en puerto para dar acomodación a las tripulaciones de los submarinos y unidades menores y, una vez finalizadas las hostilidades, el bricbarca fue entregado a la URSS en concepto de reparaciones de guerra.

Las dos «Tovaristsch»

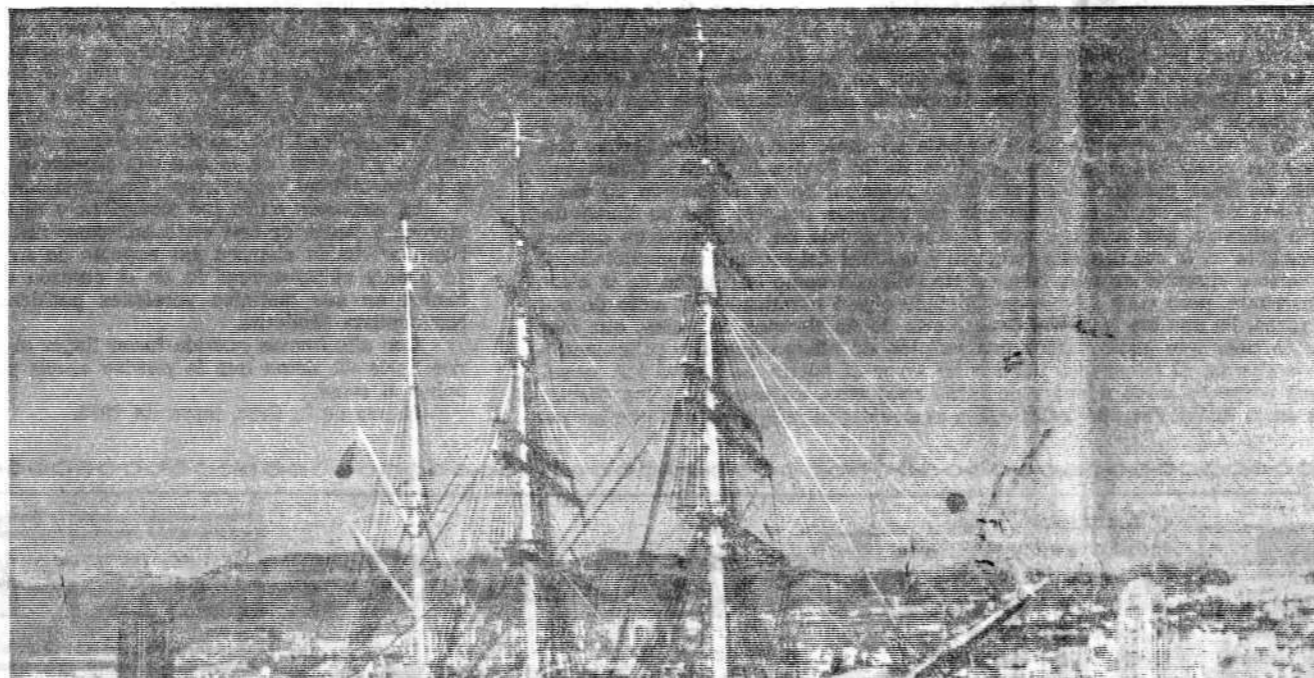
La primer «Tovaristsch» rusa fue una fragata de cuatro palos que, como los anteriores buques-escuela, en sus primeros años de mar navegó bajo bandera inglesa. Botada en 1892 en los astilleros de la Workman Clark, en Belfast, se llamaba entonces «Lauriston» y, con los colores de la Galbraith & Moorhead, hizo durante años viajes a la India con carga general para, en los de regreso, volver con yute.

De 2.301 toneladas, las principales dimensiones de su casco de hierro eran 284,6 pies de eslora por 42 de manga y, antes de pasar a bandera rusa, cambió de armadores varias veces, si bien siempre conservó a tope el «Red Duster». En 1905 la adquirió Robert Duncan & Co., de Londres, que cinco años más tarde la vendió a Cook and Dundas and Co., naviera

te algunos años su pista se perdió por completo. En 1926 apareció ya registrado con el nuevo nombre de «Tovaristsch», matrícula de Arkangel y, como empresa propietaria, la Sovorflot. Volvió a la mar como buque-escuela de la flota mercante y, con portas pintadas —blancas sobre el casco negro— lucía gallardo y fino.

Durante uno de sus cruceros de prácticas, en 1929 concretamente, el «Tovaristsch» abordó y hundió a largo de Dungeness al vapor italiano «Alcántara». Este se hundió con rapidez y, de su tripulación, sólo dos supervivientes pudieron ser recogidos por el bricbarca ruso.

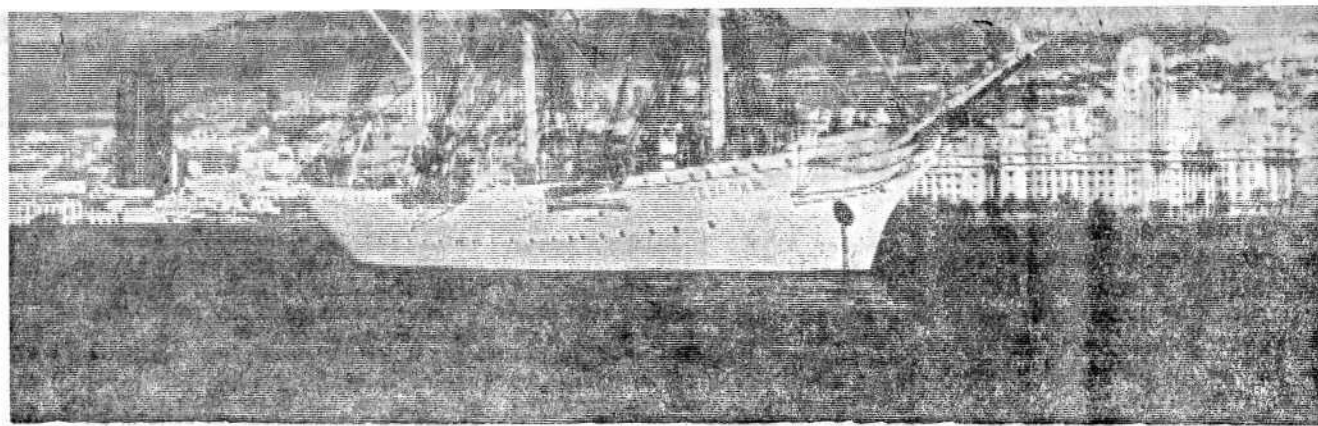
Durante la Segunda Guerra Mundial, el bricbarca siguió a flote —si bien como buque-escuela estacionario— y, cuando un nuevo «Tovaristsch» entró en servicio, fue posible-



días más tarde, zarpó de nuevo, pero no sin antes hacer interesantes observaciones oceanográficas y climatológicas, algunas de las cuales rectificaban las que, años antes, el capitán Cook había llevado a cabo sobre Tenerife.

Kruzenstern cruzó la ruta diabólica del Cabo de Hornos y, durante sus veleras singladuras en aguas del Pacífico, visitó las islas Sandwich, Formosa, Macao, Cantón —donde desembarcó la embajada que conducía— y, de allí, arribó a Kamchatka. Luego bajó al Mar de la China, cruzó el Estrecho de la Sonda y, por el Índico y el Cabo de Buena Esperanza, regresó al Atlántico.

A los tres años de su salida de Cronstadt, Kruzenstern volvió a Rusia, donde a su llegada fue ascendido a capitán de navío. Las observaciones hechas durante el viaje fueron tema para varias obras de Kruzenstern. De ellas destacan el Atlas del Pacífico, con treinta y cuatro cartas náuticas y planos; «Reise und die Welte 1803-1806», editada en San Petersburgo en 1810; «Beitrag zur Hydrographie der Groeser Oceane», publicada en Leipzig en 1819, y numero-



Hace un par de años, el bricarca «Tovaristsch» recaló por Santa Cruz de Tenerife y, frente a la ciudad marinera, Juan Hernández captó esta estampa del velero que hasta 1945 fue el «Gorch Fock», de la Armada alemana.

proporcionen formación práctica que complete la teórica impartida en los centros de enseñanza náutica de toda la nación.

En las últimas décadas del pasado siglo y primeras del presente, Rusia no se distinguió por el número y calidad de su flota mercante. Sólo destacaban los barcos de la Flota Voluntaria Rusa —«liners» y cargueros adquiridos en el «second hand market»— y, desde luego, los magnifi-

claro está, de acuerdo con aquella vocación, finlandeses —aunque con bandera rusa— fueron los primeros buques-escuela de aquella nación, si bien la Escuela de Náutica de Odessa tenía, desde 1899, la fragata «Grand Duchess Maria Nikolaevna».

Este velero, aparejado de fragata de tres palos, era el antiguo inglés «Hesperus», de 1777 toneladas y botado en 1873 en los astilleros de la R. Steele, de Greenock, para la

Cuando en 1914 comenzó la Primera Guerra Mundial, la fragata navegaba en demanda del Báltico y, para no caer en manos de los alemanes, se refugió en Dinamarca. Después de la revolución marchó a Londres, donde se hicieron cargo de ella los representantes de los «rusos blancos» y, tras algún tiempo en el tramp —bajo la bandera zarista— la «Grand Duchess Maria Nikolaevna» fue registrada como propiedad de la London Steam-

Australia, nitrato de Chile, carbón al Plata, etc.— y, ya bajo bandera rusa, comenzó a hacerlo como «training ship», misión en la que, más tarde, cooperó el «Fennia», otro bricarca, pero de cuatro palos.

El «Favell» pasó a bandera finlandesa en 1919 y, en 1934, fue amarrado y luego desguazado, si bien como recuerdo la campana fue entregada a los astilleros en que, allá por 1895, resbaló por la grada en forma un tanto original.

El primer «Fennia» de la Finska era el antiguo «Goodrich», botado en 1892 en los astilleros de la Workman & Clark, en Belfast, para la Boyd, Bros and Company. De casco de acero y 2.262 toneladas, navegó en las rutas veleras de la época y, en 1910, izó bandera rusa con el nuevo nombre de «Fennia» y contraseña del armador Gunnar Pydman, de Helsingfors, el cual lo registró como propiedad de la Kinska Rederi Aktiebolagety, más tarde pasó a la Finska Skolseppsrederiet como buque-escuela.

La Primera Guerra Mundial también sorprendió en la mar a este «training ship» ruso que, refugiado primero en el Clyde y luego en Gareloch, en 1917 fue requisado por el Shipping Controller, organismo estatal que lo cedió a la Shell para su transformación en petrolero.

Sin su anterior esbelta arboladura, con dos motores auxiliares y aparejo de goleta, el antiguo bricarca tomó el nuevo nombre de «Fionashell». Hizo un par de viajes a Nueva York; luego navegó por el Mediterráneo y, tras una etapa como pontón en Grecia —al parecer también estuvo en Alejandría— pasó a Gibraltar en 1925, puerto donde terminó su vida marinera como propiedad de la Oilfuel Depots (Gibraltar) Limited.

siempre conservó a tope el «Red Duster». En 1905 la adquirió Robert Duncan & Co., de Londres, que cinco años más tarde la vendió a Cook and Dundas and Co., naviera que la tuvo en servicio tres años y, luego, pasó a la Cheny, Eggar & Forrester, naviera que la registró a nombre de una subsidiaria, la Taltal Shipping Company.

Esta última firma realizó algunos cambios en el aparejo y, ya como bricarca, siguió en las rutas del carbón, el nitrato y el trigo, últimos refugios de los grandes veleros en aquella época de dura competencia con el vapor. Durante los años de la Gran Guerra continuó sus singladuras pese al peligro de los «U-boats» germanos que, con torpedos y fuego de cañón, hundían con facilidad a cuantos «sailing ships» se pusiesen a su alcance.

En 1919, el bricarca «Lauriston» fue adquirido por la State Baltic Steamship Company, de Leningrado, y duran-

Durante la Segunda Guerra Mundial, el bricarca siguió a flote —si bien como buque-escuela estacionario— y, cuando un nuevo «Tovaristsch» entró en servicio, fue posiblemente desguazado.

El actual «Tovaristsch», un bricarca de tres palos que recaló hace un par de años por Santa Cruz de Tenerife, es el antiguo «Gorch Fock», de la Marina de Guerra alemana, para la cual fue botado en

puerto para dar acomodación a las tripulaciones de los submarinos y unidades menores y, una vez finalizadas las hostilidades, el bricarca fue entregado a la URSS en concepto de reparaciones de guerra.

Fue entonces cuando se dio el nuevo nombre de «Tovaristsch» y, durante un par de años, su nombre figuró en los registros del Lloyd's junto al anterior, aquel bricarca de cuatro palos cuyo destino final aún se ignora.

El bricarca «Kruzenstern»

Con el «Gorch Fock», y también como botín de guerra, la URSS recibió la fragata de tres palos «Cristóforo Colombo», buque-escuela de la Marina de Guerra Italiana, y los alemanes «Kommodore Johnsen» —antiguo «Magdalene Vinnen»— y «Padua», ambos aparejados de bricarcas de cuatro palos.

El «Cristóforo Colombo», muy similar al «Americo Ves-

pucci», se botó en 1928. De 2.787 toneladas y 218 pies de eslora, largaba 18.700 pies cuadrados de trazo en los tres palos y, con dos motores auxiliares, daba media de 10 nudos. Entregado a Rusia, poco se sabe de su vida marinera en aquella nación, así como también se desconoce el nuevo nombre que luce —si es que está en servicio— desde el año en que fue abandonado.

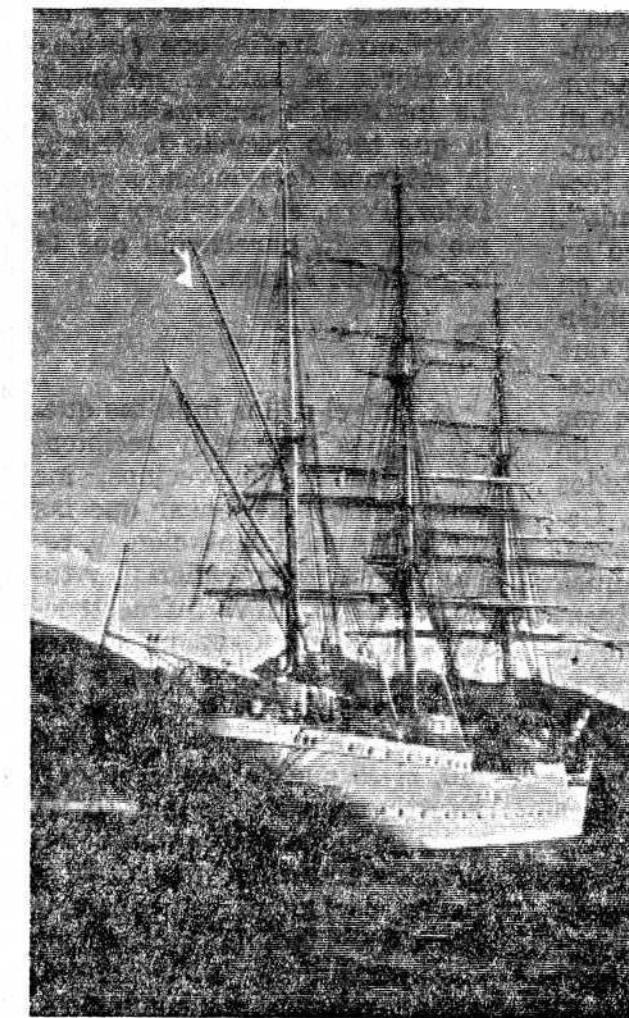
El «Magdalene Vinnen» se construyó en 1921 en los astilleros de la Krupp Germania con destino a la flota de la F. A. Vinnen. De 3.476 toneladas, estaba equipado esta bricarca de cuatro palos con un motor de 550 H.P. para las maniobras de entrada y salida de los puertos y, normalmente, navegó entre puertos europeos y los de América del Sur. En su haber tiene un viaje de 62 días entre Cardiff y Mejillones y otro, de 52 singladuras, de Danzig a Bahía Blanca. En 1936 lo adquirió el Lloyd Norte Alemán para su utilización como buque-escuela y, entregado a Rusia en 1945, con el nombre de «Sedov» navega actualmente como «training ship» para futuros oficiales de la flota mercante.

El «Kruzenstern» es el antiguo «Padua» de la famosa «P.» Linie, naviera cuya gerencia la llevaba la firma F. Laeisz, de Hamburgo, la que nunca se dio por vencida en la lucha de la vela contra el vapor.

El «Padua», de 3.064 toneladas, 320 pies de eslora por 47 de manga y aparejo de bricarca de cuatro palos, fue botado el 24 de junio de 1926 en los astilleros de la J.C. Tecklenborg, en Wesermünde. Era —y aún lo es— un hermoso velero de casco de acero que, con amplia capacidad para el transporte de carga, disponía de acomodación para cuarenta estudiantes de Náutica.

El «Padua» fue el último ve-

(Pasa a la página 19)

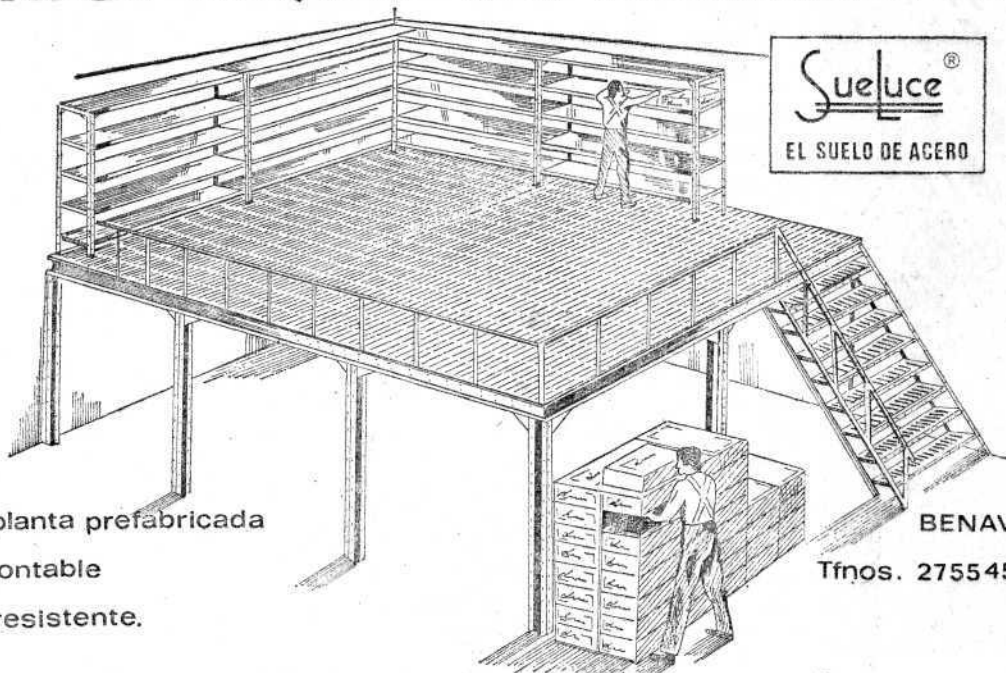


La «Tovaristsch», vista de popa y ante Santa Cruz, muestra claramente la cangreja de abanico, característica de muchos veleros alemanes.

METALMUEBLE

¡DUPLIQUE SU ALMACEN!

SEGURIDAD
ORDEN



Entreplanta prefabricada
desmontable
muy resistente.

BENAVIDES.49
Tfnos. 275545-271766

Sin obras - Sin permisos - Sin detener su negocio

BAHÍA DE LA ISLETA

(Viene de la página 4)

lero construido para la «P» Linie y, desde luego, se diseñó y luego navegó en la tradición célebre de los «Preussen» y «Potosi», sus antecesores famosos en la naviera que, además, se enorgullecía con los «Pamir», «Passat», «Priwall», «Peking», «Parma» y otros, todos con aparejos de fragata o bricbarca.

En un doble fondo celular, el «Padua» llevaba 437 toneladas de lastre líquido —además de otras 16 en el pique de popa— y, ya desde su primer viaje, acaparó la atención por el buen y rápido navegar. Entonces cruzó desde Finisterre a Talcahuano en 71 singladuras y, con carga completa de salitre, regresó desde Taltal a Delfzijl en 94, tiempos que mejoró en posteriores viajes.

A los alumnos que navegaban en el «Padua» se les instruía en todo lo referente a la práctica de la navegación —los estudios teóricos los realizaban en tierra— y, al mismo tiempo, se les adiestraba en la estiba de las cargas y en las maneras y formas en que éstas debían ser tratadas para una más rápida faena en puerto.

Los veleros de la «P» Linie se diseñaron y construyeron siempre para el tráfico de nitrato chileno por la ruta del Cabo de Hornos. Eran sólidos, muy bien contruidos y marineros en la mar, condición ésta que siempre pusieron bien de manifiesto durante las largas travesías con las lonas repletas de viento y sol. Sin embargo, a pesar de esta tradicional ruta a puertos del Pacífico Sur, los veleros de la «P» Linie también cruzaron a los de Australia. El 15 de octubre de 1938, el «Padua» se hizo a la vela desde Bremen hacia Valparaíso, puerto para el que llevaba carga; buena y rápida fue la travesía y, una vez descargó, en lastre zarpó el 14 de enero de 1939 hacia Port Lincoln, donde comenzó a tomar a su bordo un cargamento de trigo.

El 3 de abril, el «Padua» se hizo de nuevo a la mar rumbo al Clyde. Tras 93 singladuras, dio fondo el siguiente 8 de julio y, una vez descargó, en lastre arrumbó a Hamburgo. Ya las negras nubes de la guerra se extendían sobre Europa y, cuando el cañón llamó a la batalla, el velero —con los masteleros y mastelillos calados— esperó la vuelta de la paz al mundo.

Durante los años de lucha se le utilizó como pontón y, en enero de 1946, con el «Kommodore Johnsen», antiguo «Magdalene Vinnen», fue entregado a Rusia y rebautizado «Kruzenstern».

Hoy conserva su antiguo aparejo y, en el casco negro, destaca una franja blanca con portas pintadas. A proa del trinquete lleva un pequeño palo con el radar y, rompiendo la armonía de la cubierta, seis botes salvavidas —tres por banda— en pescantes de gravedad.

Con los veleros antes cita-

dos «Sedov» y «Tovaristsch»— el «Kruzenstern» realiza misiones formativas por aguas del Atlántico mientras, en el Báltico y Mar del Norte, navegan las goletas de velacho «Vega», «Meridian», «Capella», «Tropik» —ésta como buque-escuela de pesca—,

«Praktika», «Tobol», «Enisej» y «Ucheba». Estos veleros, todos de casco de madera, son de construcción finlandesa. De 300 toneladas y 40 metros de eslora, tienen acomodación para cuarenta cadetes y, además, llevan una tripulación profesional de veinte hombres.

APARTAMENTOS

TIUNA



PUERTITO DE GÜIMAR
A 15 minutos de la Capital

- 2 habitaciones
- Ascensor
- Solarium
- Piscina

OFERTA ESPECIAL

Grandes Facilidades
~ * ~



INFORMACION:
Tfnos. *25-23-75
*25-85-00

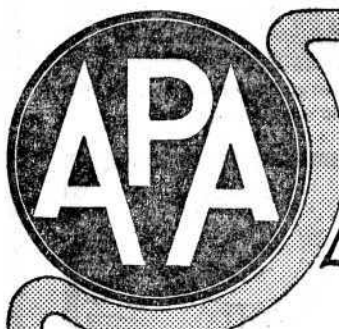
COLEGIO HISPANO-INGLES

POR AMPLIACION

SE ADMITEN INSCRIPCIONES DE B. U. P. para el curso próximo.

Continúa abierta la inscripción de niños y niñas PREESCOLAR y E. G. B.

INFORMA SECRETARIA DEL CENTRO.



*La Casa
de Las
Lámparas*

APA ilumina su hogar con distinción y buen gusto.

¡¡ MILES DE MODELOS !!
MONTAJE GRATUITO

Central: Rambla Gral. Franco, 139
Tel. 2722 12/16 - 2725 19

Sucursal: Luis de la Cruz, 12 Tel. 3726 68
Puerto de la Cruz