

## LA ISLA Y LOS BARCOS

# Mañana llegará la "Gorch Fock", buque-escuela de la Marina de Alemania Federal

## Viene al mando del capitán de navío Peter Lohmeyer, comandante que fue del submarino "U-651" Santa Cruz, en la historia de los navíos alemanes dedicados a prácticas de navegación

Para mañana se anuncia la llegada a nuestro puerto del buque-escuela alemán "Gorch Fock" que, al mando del capitán de navío Peter Lohmeyer, realiza crucero de instrucción por aguas del Atlántico.

Esta es la tercera ocasión en que la "Gorch Fock" pone en el puerto santacrucero la esbeltez y gracia marinera de su estampa gallarda. Doble significación tiene esta nueva escala del moderno bricbarca. Y es que fue Santa Cruz el puerto elegido, en agosto de 1959, como meta de aquel su primer crucero de prácticas por el Atlántico. Vino directo desde Kiel y, tras unos días de estancia, con el mismo rumbo y destino se hizo a la mar, después de haber mostrado —por vez primera aquí— los nuevos colores de la Marina de guerra de Alemania Federal.

Mañana, como entonces, tendremos ocasión de admirar al velero más moderno que cruza los mares. Aquellas arboladuras, aquellos finos cascos bajo las lonas tensas que para siempre creíamos perdidas—y con ellos ida también la más estética y fina estampa marinera de la historia de la navegación— vuelven de nuevo a lucir en el aparejo de cruz y blanca pirámide de velas de la "Gorch Fock".

Alemania ha sido una de las naciones que más interés han prestado siempre a la formación profesional del marino en clásicos veleros, basándose para ello en que, el trabajo en las jarcias, templea el cuerpo y el espíritu, exigiendo al mismo tiempo el desarrollo de las mejores virtudes varoniles.

Lo primero que el aspirante aprende es a no confiarse en los demás, sino aplicarse diligente y personalmente a la maniobra. Tiene que actuar además con pleno

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

especialmente diseñada para cumplir el cometido docente a que se le destinaba.

Tres años después, en los astilleros de Stettin se efectuó su botadura. Lista para navegar unos meses más tarde, dió comienzo a su tarea en aguas del Báltico y Mar del Norte. A este primer crucero siguieron otros y, el 2 de enero de 1853, llegó por vez primera a Santa Cruz. La "Amazone" era barco de estampa vistosa. Aparejado de fragata, estaba artillada con seis piezas de artillería por banda y, pese a sus 350 toneladas y 35 metros de eslora, continuó sus viajes de prácticas hasta que, en el curso de uno de ellos, fue sorprendida por un terrible temporal en el Mar del Norte. Y aquel triste 14 de noviembre de 1861 señala el fin del pequeño y valiente velero.

Meses antes de este naufragio, el transporte "Elbe" había sido habilitado como buque-escuela y, en abril de 1860, inició su primer viaje como tal desde puertos del Báltico a Madeira y Santa Cruz. Pese a sus modestas características altamente satisfactorios y, desaparecida la "Amazone", él continuó en la tarea de adiestrar a las nuevas promociones.

A partir de 1876, la corbeta ecrazada "Gneisenau"—de 2.850 toneladas— comenzó a prestar sus servicios en calidad de buque-escuela. Esta corbeta perteneció a la clase "Bismarck" y era gemela de las "Blucher", "Moltke", "Stein" y "Stosch". De 82 metros de eslora y 14 de manga, estaban armadas con diez piezas de 150 milímetros y dos de 88.

de celebridad. Su nombre saltó al grito mudo de los titulares de la prensa mundial cuando, en 1897, tuvo que proteger los intereses alemanes en Puerto Príncipe, Haití.

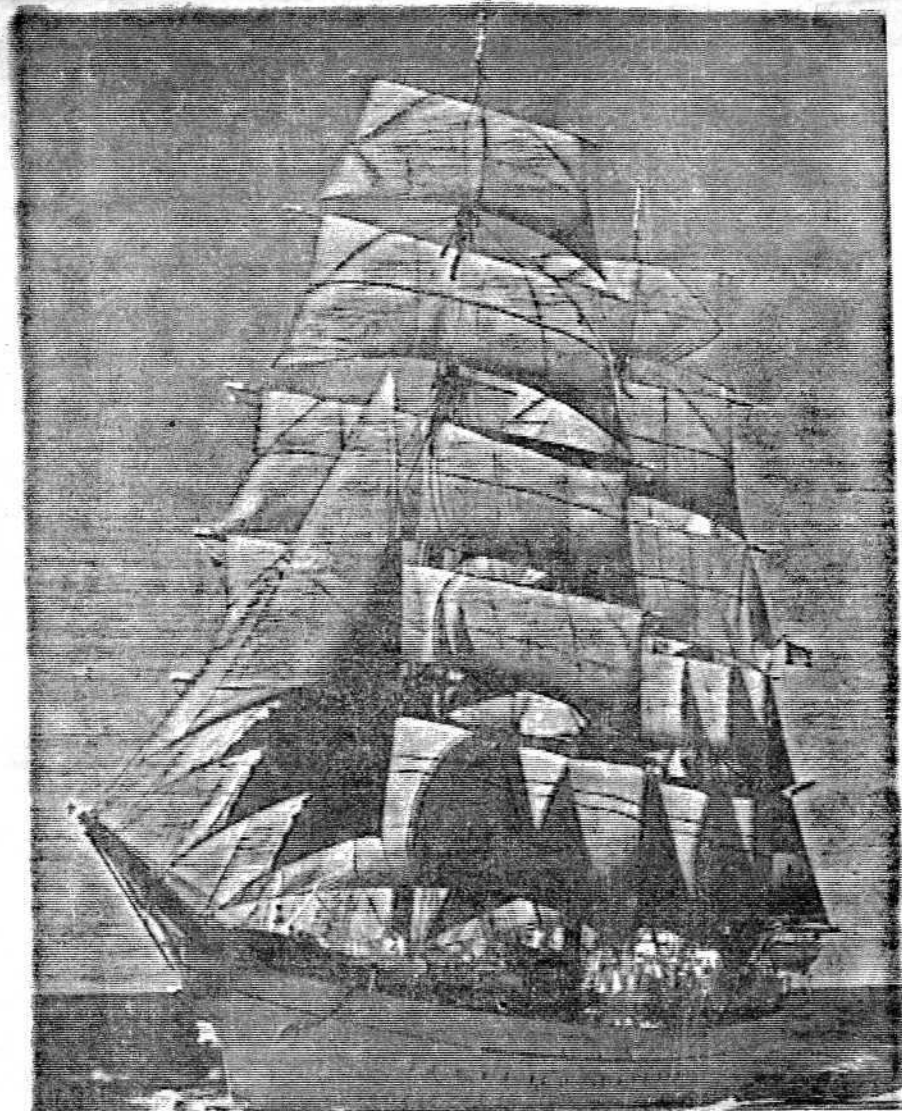
En 1902, de nuevo ganó notoriedad cuando tomó parte en el bloqueo de los puertos venezolanos, motivado esta medida por el conflicto surgido entre esta nación por una parte, e Inglaterra y Alemania por otra.

La "Arcona" fue rebautizada "Merkur" con posterioridad y, transformada en pontón, se mantuvo a flote hasta 1906, fecha en que, cargada de años, marchó finalmente al desguace.

La "Gneisenau" naufragó en Málaga el 16 de diciembre de 1900. Un repentino temporal la sorprendió sin presión en las calderas y, en tanto los fogoneros se esforzaban en levantarla, se partieron las cadenas de las 2 anclas y la corbeta quedó al garete y a merced de las olas. Arrojada contra la escollera, el pueblo malagueño se lanzó a la lucha contra los elementos y logró poner a salvo a la mayoría de la dotación. Sin embargo, su comandante y 37 hombres perecieron en el trágico naufragio.

Guillermo II supo recompensar esta valiosa ayuda de toda una ciudad y financió la construcción de un puente sobre el Guadalmedina. Y el llamado "Puente de los Alemanes" continúa hoy dando fe de aquella valiosa ayuda que todo un pueblo, el malagueño, prestó a la "Gneisenau", tumbada y semibundida bajo las olas que rompían sobre el casco.

A intervalos, las viejas corbetas "Nixe", "Moltke" y "Stein" coope-



aprendera a comprender el hecho de que, a bordo, una mano que falle hace peligrar el conjunto.

Tiene el velero-escuela encomendada la tarea de dar al curso inicial de los futuros oficiales un bagaje de las cualidades—abnegación, serenidad y resistencia a la fatiga— que conduzca a cada uno de ellos a adquirir confianza en sí mismo, sintiendo, al mismo tiempo, la plena satisfacción de su capacidad física y mental.

La vida a bordo del velero presenta, además, una constante lucha entre la Naturaleza y el hombre, en la cual este trata de mantener su calidad de vencedor, aunque en la lucha bien puede ocurrir que sucumba.

#### LOS PRIMEROS BUQUES-ESCUOLA DE LA MARINA DE GUERRA ALEMANA

Muy destacada en la adhesión que, siempre, demostraron en Alemania tanto la Marina de guerra como la mercante con respecto al velero como medio de instrucción.

La Flota que, en apenas 50 años, pasó de un incipiente poderío a disputar el dominio de la mar a la poderosa "Grand Fleet" de Albión, nunca descuidó el problema del entrenamiento de sus dotaciones.

En 1841, Federico Guillermo IV de Prusia dispuso la construcción de una corbeta —la "Amazone"—

debieron mucho las promociones que por ella pasaron, sino también la Meteorología y Oceanografía, ciencias que se enriquecieron notablemente merced a las valiosas investigaciones y observaciones llevadas a cabo por su oficialidad en el curso de tales periplos.

En 1885 se le une la fragata acorazada "Charlotte", notable unidad de 3.300 toneladas, 88 metros de eslora por 15 de manga y 6,9 de puntal. Estaba artillada con 18 piezas de 152 milímetros y dos de 88, así como también con dos lanzatorpedos. Estaba equipada con una alternativa de triple expansión y, aquellas dos amarillas chimeneas a popa del puente, entre el trinquete y el mayor, le daban una magnífica estampa, la cual resaltaba con el clásico balconcillo a popa.

A la "Charlotte" se agrega meses después la pareja "Arcona" y "Alexandrine", también corbetas acorazadas construidas en 1885. De 2.400 toneladas, eran sus principales dimensiones 81 metros de eslora por 13 de manga y 6,2 de puntal. Estaban artilladas con diez piezas de 150 milímetros, cuatro de 105 y dos tubos lanzatorpedos. La máxima en servicio normal era de 14 nudos, y ello merced a una alternativa triple, producto del Arsenal de Kiel.

La "Charlotte" tuvo momentos

su labor educadora de nuevas promociones. Pero los años acabaron con las corbetas de elegantes arboladuras y chimeneas graciosas y en caída. En 1907, la "Charlotte" fue transformada en pontón, suerte que también corrió la "Stein" mientras que la "Moltke" —rebautizada "Acheron"— pasó como depósito agregado a las flotillas de submarinos basadas en el Jade.

#### DESPUES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Este primer capítulo de la formación práctica queda cerrado con la primera guerra mundial, así como también por las posteriores restricciones impuestas a la nación alemana.

Cuando en agosto de 1922 el contraalmirante Raeder es nombrado jefe de instrucción de la Marina, todas sus energías fueron puestas en formar, ante todo, una oficialidad y marinería. Estaba convencido, con sobrada razón, de que el material sin estos nada es; de que los barcos se logran mucho más fácilmente que las dotaciones necesarias para darles vida y eficacia.

El contraalmirante Raeder inició su labor en el nuevo cargo ordenando varios viajes de instrucción, llevados a cabo por los mejores de aquellos siete cruceros —"Medusa", "Thetis", "Arcona", "Hamburg", "Nympe", "Berlin" y "Amazone"— que el tratado de paz permitía a la Reichsmarine.

No decayeron con los años las energías de Raeder y, cuando ya en 1928 asciende a almirante y comandante en jefe en sustitución del almirante Zenger, inicia una nueva política en cuanto a la instrucción se refiere.

Los viejos acorazados "Elsass", "Hannover" y "Hessen" vienen también a Santa Cruz en cruceros de instrucción y, tras ellos, el nuevo crucero "Emden". Este recaló por nuestro puerto en múltiples ocasiones. Pero de ellas, dos tuvieron especial significación: una cuando llegó al mando del capitán de navío Arnauld de la Perrière, el célebre comandante del submarino "U-35" durante la primera guerra mundial. Años después, el "Emden" realizó una de aquellas sus frecuentes visitas. Y entonces su comandante era Karl Donitz, el hombre que en mayo de 1945 se hizo cargo de Alemania.

El almirante Raeder volvió a dar preponderancia a la vela para la instrucción de los futuros oficiales. Entonces se contaba con el bergantín goleta de tres palos "Niobe", de 650 toneladas y construido en Holanda.

Era apto solo para llevar a cabo cruceros por aguas del Báltico. Pero su vida marinera fue corta y trágica y, sorprendido por una ráfaga de viento cuando navegaba con todo el trapo largo, volcó y se hundió —con gran pérdida de vidas humanas— el 26 de junio de 1932.

De nuevo se encomendó a los cruceros la tarea educativa y entonces comenzaron a desfilar por nuestro puerto sus grises y bizarras siluetas. Primero llegó el "Emden", el viejo amigo del puerto, y tras él arribó el "Köln", al mando precisamente de von Schröder, hermano del piloto que condujo el avión "Tenerife" desde nuestra is-

la a Berlin, estrellándose cuando ya alcanzaba su meta.

Los "Karlsruhe" y "Nurnberg" fueron seguidos por los acorazados de bolsillo "Deutschland" y "Graff Spee" y, tras sus estelas, llegaron los viejos acorazados "Schlesien" y "Schleswig-Holstein", unidades que tomaron parte activa en la batalla de Jutlandia en mayo de 1916. El primero de ellos venía al mando del capitán de navío Fleischer, veterano de las batallas navales de Coronel y las Falkland.

El 14 de enero de 1933 se puso la quilla de la bricarca de tres palos "Gorch Fock" en los astilleros hamburgueses de la Blohm and Voss. Y con ello vuelve una vez más la vela a la Marina de guerra alemana.

#### GORCH FOCK Y SU MUERTE

Gorch Fock era el seudónimo que utilizaba el escritor Johann Wilhelm Kinau. Este nació en Finkenwerde el 22 de agosto de 1880 y, aunque enamorado de la mar, entró a prestar servicios puramente administrativos en las oficinas de la célebre naviera Hapag.

Su obra más conocida, "Seefahrt ist not", está respaldada por el prestigio de otras —"Hamburger Janmooten", "Hein Godenwind", "Fahrensleute", etc.— que pronto le dieron merecida fama.

Cuando en 1914 comenzó la guerra, Gorch Fock se alistó como voluntario en la Kaiserliche Marine y, meses después, fue destinado al nuevo crucero "Wiesbaden".

Este era, con el "Frankfurt", uno de los varios cruceros ligeros que la Marina de guerra alemana tenía en construcción avanzada cuando las hostilidades dieron comienzo. Producto de la Vulkan, en una de cuyas gradas se puso su quilla en 1913, desplazaba 5.200 toneladas y eran sus principales dimensiones 145 metros de eslora por 14 de manga. Sus turbinas, de 31.000 H.P. sobre dos ejes, le daban una máxima de 28 nudos.

El armamento del "Wiesbaden" estaba compuesto por ocho piezas de 150 milímetros —en montajes simples de mantelete—, dos antiéreos de 76, cuatro lanzatorpedos de 533 milímetros y 120 minas. 474 hombres era la dotación que oficialmente se le asignó al nuevo crucero y, entre ellos, con sus 35 años y espíritu joven, estaba Johann Wilhelm Kinau, el conocido Gorch Fock.

Y en Jutlandia, en aquel memorable encuentro entre la Grand Fleet y la Hochsee Flotte, el "Wiesbaden" recibe un duro castigo artillero. Al garette e incendiado, los cruceros de von Hipper y la Tercera Escuadra de acorazados interrumpen la marcha con objeto de prestarle auxilio. Sobreviene entonces una corta lucha en torno a este crucero ligero, víctima de un disparo afortunado de grueso calibre. Y, cuando tal ocurría, el horizonte se iluminó como un mar de fuego. "Una superficie de llamas

#### La "Gorch Fock" con todo el aparejo largo durante un viaje por el Atlántico.

parecía envolvernos desde el Norte al Oeste", declaró luego el almirante Scheer.

Se lanzan al ataque las flotillas de destructores y se arrumba al Este ante la necesidad de romper el apretado cerco de las fuerzas de Jellicoe.

Entre las fuerzas combatientes queda el "Wiesbaden" envuelto en su mortaja de humo mientras, por parte inglesa, igual suerte corren los "Defence" y "Warrior".

Al amanecer del 1 de junio de 1916, el "Wiesbaden" desapareció entre las olas con toda su dotación, a excepción de un fogonero que, horas más tarde, fue recogido por un mercante noruego.

En esta batalla, la última batalla naval clásica que vieron los siglos, Alemania perdió 2.551 hombres mientras que, por parte inglesa, la cifra total ascendió a 6.097.

El cadáver de Gorch Fock apareció en una playa de la isla sueca de Stensholmen. Y allí, cerca de la mar que tanto amó, reposan para siempre sus restos.

#### LOS DOS PRIMEROS "GORCH FOCK"

La Marina de guerra alemana tomó la decisión de dar el nombre de Gorch Fock a uno de los numerosos guardacostas que, diseñados según las líneas de los pesqueros del Mar del Norte, se mostraban muy apropiados para la lucha antisubmarina y para el dragado de minas.

El 17 de julio de 1917 resbala por la grada de los astilleros H.C. Stulcken Sohn, de Hamburgo, el casco gris del glamante "Gorch Fock". Remolcado al muelle de armamento de la empresa constructora, el nuevo patrullero comenzó a recibir su artillería y montaje de máquina y calderas. A proa se le instaló una pieza de 88 milímetros y, a popa, una ametralladora pesada.

Sus 470 toneladas estaban propulsadas por una alternativa triple de 400 H.P. que, sobre una hélice, le daba máxima de 10 nudos. El 27 de septiembre, después de haber realizado las pruebas oficiales de velocidad y consumo, el "Gorch Fock" fue entregado oficialmente a la Marina de guerra. Y con los colores nacionales ondeando orgullosamente a popa, se incorporó a las flotillas destacadas en el Mar del Norte.

Cuando el Armisticio dio fin a la guerra, el "Gorch Fock" fue desarmado y puesto en venta. El 19 de julio de 1919 fue adquirido por la Altonaer Hochseefischerei A. G. y, después de una corta reparación, quedó transformado en pesquero. Bajo la contraseña de esta naviera navegó hasta 1932, fecha en que fue vendido a la "Nordsee" Deutsche Hochseefischerei A. G., que lo conservó hasta el final de su vida marinera.

Un nuevo "Gorch Fock" se proyectó cuando la Marina de guerra alemana decidió volver a la vela como medio de enseñanza para sus nuevos oficiales. Y su quilla se ar-

boló el 14 de enero de 1933 en los astilleros hamburgueses de Blohm and Voss. Desplazaba 1.500 toneladas y eran sus principales dimensiones 72 metros de eslora por 12 de manga. La superficie de vela era de 1.500 metros cuadrados y la potencia del motor diesel auxiliar ascendía a 500 H.P.

Tras su botadura llevada a cabo el 3 de mayo de 1933, se comenzó a trabajar, a ritmo acelerado, en su armamento y arboladura. Y tal prisa se imprimió a estas faenas que, el 22 de junio, la nueva "Gorch Fock" fue entregada oficialmente a la Marina de guerra.

Tras la botadura y entrega de la flamante bricarca, la misma firma hamburguesa inicia la construcción de dos unidades muy similares: "Albert Leo Schlageter" y "Horst Wessel". Estas, de 1.750 toneladas y 2.100 metros cuadrados de velamen, eran también de mayor eslora que la "Gorch Fock".

Tan pronto como fueron terminadas y entregadas, tomaron sobre sí la labor que hasta entonces habían llevado a cabo las antes mencionadas unidades. La "Albert Leo Schlageter" salió en marzo de 1933 de Kiel con rumbo a nuestro puerto y, cuando navegaba en aguas del Canal de la Mancha, fue abordado por un mercante inglés. Aunque las averías no eran de gravedad, su comandante decidió virar en redondo y poner proa a su base para allí reparar.

El 5 de abril arribó a Santa Cruz la "Horst Wessel"—al mando del capitán de navío Thiele— y el 20 de mayo la "Leo Schlageter", una vez más reparados los desperfectos sufridos en casco y arboladura.

Tras varios días de estancia, ambas unidades continuaron su crucero. El 12 de abril de 1939, la "Horst Wessel" hizo su espectacular aparición ante el puerto santacrucero. Llegaba con todo el trapo largo y, durante dos días, se mantuvo a la vista de tierra efectuando maniobras. Luego entró en puerto y, una vez se hizo a la mar, arribó la "Leo Schlageter". Esta venía al mando del capitán de navío Rogge, el mismo que ganó gran renombre en la segunda guerra mundial cuando, al mando del crucero auxiliar "Atlantis", hundió 16 mercantes aliados y capturó otros 6, o sea, un total de 22 unidades con 144.364 toneladas de registro bruto.

En mayo de 1945, la "Gorch Fock" fue hundida por su tripulación en Stralsund y, puesta a flote posteriormente por los rusos, éstos la agregaron a su Marina con el nombre de "Tovaristch". Desde entonces ha venido realizando cruceros por el Mediterráneo y, en el último llevado a cabo, hizo escala en Barcelona.

Los americanos se apropiaron de las otras dos bricbarcas. A la "Horst Wessel" la rebautizaron "Eagle" y la cedieron al Coast Guard Service y, con el cañonero

(Pasa a la séptima página)



El capitán de navío Peter Lohmeyer, comandante de la "Gorch Fock".

# La isla y los barcos

(Viene de la sexta página)

"Campbell", volvió años después a Santa Cruz.

La "Albert Leo Schlageter" la vendieron a la Armada brasileña. Con el nuevo nombre de "Guanabara" permaneció casi inactiva hasta que, en 1960, fue adquirida por Portugal y, rebautizada "Sagres", navega bajo los colores de la nación hermana.

En 1945, un cuarto velero de este tipo se encontraba en avanzado estado de construcción. Ofrecido a Inglaterra, ésta no lo aceptó y el casco sin nombre terminó una vida—que casi no comenzó—hundido en aguas del Mar del Norte con un cargamento de municiones en mal estado.

## LA NUEVA "GORCH FOCK"

La nueva "Gorch Fock" es producto también de los astilleros de la Blohm and Voss. En ellos se arboló la quilla y el 23 de agosto de 1938 resbaló por la grada para, el 17 de noviembre, ser entregada oficialmente a la Marina de guerra.

En su construcción se empleó extensamente la soldadura eléctrica; el casco está subdividido en dos cubiertas corridas, de acero—con una baja adicional—y seis mamparos estancos. En la cubierta baja está instalada la acomodación para los 200 cadetes, así como también para su oficialidad y tripulación normal.

La eslora de esta nueva "Gorch Fock" es de 81'26 metros entre perpendiculares—89'32 metros total—, la manga es de 12 y el puntal de 4'25.

La superficie vélica es de 1964 metros cuadrados, pero dispone de un motor Diesel-Man, de seis cilindros y 750 H.P., que acciona, mediante engranajes de simple reducción, una hélice Zeise de tres paletas y paso variable. El radio de acción con carga normal de combustible es de 1.990 millas. La fineza de las líneas del casco es verdaderamente sorprendente y, en varias ocasiones, con todo el aparejo largo, ha logrado velocidad media de 15 nudos.

Cuenta con los más modernos medios de ayuda a la navegación, incluso con dos instalaciones de radar, del tipo Decca 45. Sin embargo, normalmente el ancla se levaba empleando el antiguo sistema de barras y cabrestante y, en navegación normal, el timón se maneja mediante una rueda triple que exige seis hombres en ella.

El primer viaje de la "Gorch Fock" dio comienzo en Kiel el 3 de agosto de 1959. Su puerto de destino era el nuestro, ante el cual hizo su espectacular aparición el 25 del mismo mes con todo el trapo largo. Luego cargó el aparejo y, con el auxilio de su motor, atracó en el Muelle Norte. Entonces venía al mando del capitán de navío Wolfgang Erhardt que, como segundo comandante, llegó por vez primera a Santa Cruz en la "Leo Schlageter" con anterioridad a 1939, precisamente cuando esta bricbarca estaba al mando del capitán de navío Rogge antes citado. Durante la guerra, el capitán Erhardt fue segundo comandante del crucero auxiliar "Michel", uno de los varios que se emplearon con notable éxito contra el tráfico comercial aliado.

Al mando de la "Gorch Fock" viene el capitán de navío Peter Lohmeyer. Este ingresó en la Marina alemana en 1934 y, con anterioridad a 1939 fue destinado al arma submarina. Mandó varios de ellos hasta que, en 1941, el "U-651", entonces a su mando, resultó hundido por una agrupación naval aliada. Toda la dotación cayó prisionera y, hasta 1947, permaneció en un campo de concentración.

En 1956, el capitán de navío Peter Lohmeyer volvió a ingresar en la Marina Federal y desde 1964 fue nombrado primer oficial de la "Gorch Fock", de cuyo mando se hizo cargo un año más tarde.

En esta ocasión, la "Gorch Fock" trae una dotación compuesta por 11 oficiales, 10 subalternos, 26 suboficiales, 24 tripulantes fijos, 6 oficiales civiles de maestranza y 120 cadetes.