



(Publicado en la Revista General de Marina, Diciembre de 2006)

El Hombre que no se quería marchar

“Será inherente al cargo de Capitán .../... la obligación de permanecer a bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo...”

(Art.612.11 del Código de Comercio Español)

(El naufragio del “Flying Enterprise”)

Por Luis Jar Torre

Si preguntásemos a una muestra de marinos españoles de menos de sesenta años acerca del “Flying Enterprise” o el Capitán Carlsen es muy probable que obtuviéramos una mayoría de “caras de haba”, tan probable como que buena parte de sus colegas de más edad evocaran al instante la Guerra Fría, un carguero increíblemente escorado y, sobre todo, a su solitario capitán en acongojante equilibrio sobre el derrelicto y presto a irse al infierno con él antes de abandonar la carga “secretá” de sus bodegas. Considerando que Carlsen fue uno de los marinos mercantes más famosos de todos los tiempos y que, en 1953, ya era “famoso” hasta para esta Revista, la amnesia actual sobre su persona resulta sorprendente, pero una búsqueda en “Google” de “Flying Enterprise” y “Carlsen” revela que tal amnesia es selectiva porque, aunque los términos aparecen juntos en 514 páginas Web (Mayo del 2006), tan sólo tres están en español sin que ninguna de ellas sea mínimamente pertinente. De ser cierta la leyenda de que el nuestro es un país marítimo, alguien habría aprovechado semejante chollo para alcanzar gloria y fama con un trabajo algo más que pertinente, pero las leyendas sólo son leyendas y hoy la auténtica gloria reside en acceder a la propiedad inmobiliaria por lo que, a falta de pluma más cualificada,

intentaré rescatar esta historia del olvido siquiera temporalmente. Por cierto que su protagonista ya debía intuir la volatilidad de estas cosas porque, siendo (como era) un héroe “natural”, no movió un dedo por alcanzar la fama y cuando la fama le alcanzó a él la mandó a paseo, lo que le hizo aún más famoso.

“...Una travesía marítima en tiempo de paz no suele exigir el uso de héroes, pero la combinación de circunstancias imprevistas y meteduras de pata es un caldo de cultivo idóneo para que aparezcan y en esta historia hubo de todo.”

Una travesía marítima en tiempo de paz no suele exigir el uso de héroes, pero la combinación de circunstancias imprevistas y meteduras de pata es un caldo de cultivo idóneo para que aparezcan y en esta historia hubo de todo. En mi opinión, su excepcional trascendencia obedeció a tres circunstancias añadidas que le dieron un irresistible “sex-appeal” mediático. En principio, resulta inevitable que un capitán que lleva su concepto del deber al extremo de permanecer doce días encaramado a un barco a punto de hundirse atraiga simpatías, especialmente si estamos en Navidad y sale en la “tele”. Como además los hechos ocurrieron

a caballo entre 1951 y 1952, en plena psicosis de la Guerra Fría, la numantina actitud de Carlsen asociada con la continua presencia de destructores norteamericanos a su costado convencieron al personal de que en las bodegas de su buque había gato encerrado, añadiendo morbo al sentimentalismo. Finalmente, con la arruinada Europa en plena posguerra y el mundo estresado por una situación política imprevisible un héroe siempre era bienvenido, y en 1951 nuestro hombre era el héroe perfecto. Pocos años antes su gremio había mantenido en marcha la Segunda Guerra Mundial a este lado del Atlántico pero, al hacer cuentas, resultó que sólo a los británicos la hazaña les costó más de 32.000 marinos mercantes muertos (el 54,4% de su tonelaje original acabó en el fondo). Recuerdo haber leído en algún sitio que, en proporción, ningún arma de aquel país sufrió tales bajas, lo que sea o no rigurosamente exacto invita a considerar que estamos hablando de currantes civiles. Pero los británicos “sólo” perdieron 2.714 buques de los 5.150 hundidos a manos del enemigo en el bando aliado: se ha escrito que el número de marinos mercantes muertos en el conflicto nunca se sabrá, pero los supervivientes disfrutaron de un prestigio que aquí y ahora sería inconcebible, y Carlsen era uno de ellos.



Abriendo Marcha

Henrik Kurt Carlsen había nacido en Dinamarca, casi con certeza en 1914, y desde niño sólo tuvo ojos para la mar. Como es habitual en el Norte de Europa su carrera empezó pronto y desde abajo, concretamente a los catorce años y de pinche de cocina, pero en 1938 ya era 1er. Oficial del carguero donde él y su compatriota Agnes disfrutaron de un viaje de novios con huracán frente a Panamá. Catorce años después y con su marido precariamente encarado a su famoso pecio, la infeliz confesaría a los periodistas que aquel viaje creyó ver llegada su última hora, pero su flamante cónyuge no se dignó hacer el menor comentario respecto a la “movida”, y si estaba asustado a ella no se lo pareció. De paso, la señora Carlsen permitió a la prensa fotografiar cada rincón de su casa excepto el cuarto de hobbies de su esposo (“I could’n .../... let anyone in there without the skipper’s permission, he’s skipper at home as well as at sea”): como era de esperar, la suya fue una relación larga, fructífera y sin grandes incidentes. Tuvieron dos hijas y desde el principio se establecieron en los EE.UU: inicialmente en Staten Island (NY) y, desde 1944, en un bonito chalet del cercano Woodbridge (NJ) fruto sin duda de los dólares peligrosamente ganados de convoy en convoy en el War Shipping Service, donde Carlsen pasó la guerra. A los 32 años le cayó su primer mando y, al poco, su primera operación quirúrgica con ocasión de las nueve puñaladas que un “coloured seaman” hasta el culo de marihuana tuvo a bien endosarle al 3er. Oficial de Máquinas (total, treinta y siete puntos y varias arterias reparadas sin anestesia durante cuatro horas y a la luz de una lámpara Aldis). A la llegada a puerto, Carlsen explicaría a los facultativos la clave del éxito (“...well, I’ve watched you surgeons



La familia Carlsen comiendo en el barco de papá: la foto no puede ser muy anterior al accidente, siendo probable que se tomara durante una escala del "Flying Enterprise" en Nueva York (Recorte del "Daily Express" del 4 de Enero de 1952 procedente de la página www.deepimage.co.uk)

operate once or twice"). A finales de 1951 ya debía tener nacionalidad norteamericana, porque llevaba tres años mandando el "Flying Enterprise", un buque mixto de carga y pasaje con matrícula de Nueva York: según Radio Macuto era un buen capitán y daba gran libertad de acción a sus oficiales (se lo merecerían).

Exteriormente se diferenciaban de sus primos los "Liberty" (tipo EC2-S-C1) en que eran algo más pequeños, rápidos y agraciados, compartiendo con ellos la ausencia de castillo, las cinco bodegas y una construcción casi totalmente soldada en una época en que la soldadura estaba en pañales y los cascos se botaban en pocos días. Al "Cape

“Los C1-B tenían 127,33 mts de eslora, 18,29 de manga y 8,38 de calado máximo para 7.815 TPM, montando dos calderas y dos turbinas engranadas a un sólo eje con una potencia total de 4.000 HP y una velocidad de 14 nudos”.

El "Flying Enterprise" era uno de los 173 buques tipo C-1 construidos entre 1940 y 1945 para la U.S. Maritime Commission, concretamente un subtipo C1-B natural de Wilmington (CA) y bautizado en 1944 con el nombre de "Cape Kumukaki". Los C1-B tenían 127,33 mts de eslora, 18,29 de manga y 8,38 de calado máximo para 7.815 TPM, montando dos calderas y dos turbinas engranadas a un sólo eje con una potencia total de 4.000 HP y una velocidad de 14 nudos.

"Kumukaki" se lo quedó en 1948 la Isbrandtsen, una naviera norteamericana poblada de daneses que, tras adaptarlo como buque mixto, lo tenía en 1951 haciendo la ruta entre la costa E de EE.UU y el N de Europa. Era una buena naviera, aunque con cierta querencia por los lugares equivocados: en Enero de 1950 el "Flying Arrow" había padecido cierta "balasera" en Shanghai a cuenta de la guerra civil china, y cuatro meses después una partida de 600 tons de munición

voló por los aires en New Jersey cuando estaba a punto de ser embarcada en el “Flying Clipper” con destino a Pakistán (entonces “zona caliente”). Con tales antecedentes, cuando el “Flying Enterprise” se metió en un berenjenal con “destructor acompañante” y agentes del FBI interrogando a la peña, más de uno sospechó que tras el exceso de celo de Carlsen había un encargo del Tío Sam, pero ya se sabe cómo es la gente. A mediados de Diciembre de 1951 al “Flying Enterprise” le endosaron en Róterdam una partida de 1.270,6 tons de lingote de hierro, carga particularmente antipática por su acreditada querencia a irse de costadillo con mal tiempo. Los lingotes, de unos 46 cm, se estibarón en los planes de las Bodegas nº2 (762,6 tons) y nº4 (508 tons): en el primer caso en una especie de pirámide cuya base ocupaba todo el plan con una altura en la vertical de la escotilla del entrepunte de 2,44 mts, y en el segundo nivelados sobre solera y parcialmente sobreestibados con dos partidas de turba y balas de yute (58 tons). El posterior informe del Coast Guard, aún aceptando que semejante estiba era práctica común, llamó la atención sobre los riesgos implícitos; lo de la Bodega nº4 tenía un pase pero, si hemos de ser sinceros, la chapuza de la nº2 atentaba contra los sagrados textos, que advierten que este tipo de carga debe ir nivelada y sobreestibada. Tampoco ayudaban mucho la ruta y la época del año, pero nivelar 762 tons de lingotes lleva su tiempo y se ha escrito que “...the crew appeared to be in a hurry”; se escribieron cosas muchísimo más divertidas, pero son incontrastables.

La parte accesible del informe (faltan los anexos) habla de una carga de lingotes “among other things”, pero buscando aquí y allá encontré 890 tons de café, 55 de grafito, 82 de huesos molidos, 5 de mena de columbita, 800 balas de turba, otras 260 de semilla de cés-

ped, algunas más de yute y pelo animal, 65 pajareras, 25 toneles de cebollas, dos furgonetas cargadas de alfombras, una partida de cloruro de aluminio, otra de mobiliario, cuadros y antigüedades y seis violines italianos. Sin duda habría otras menudencias y, efectivamente, había carga “secreta”: la moto del capitán y cierta cantidad de sacas de correspondencia (probablemente unas 5 tons), de las que hablaremos más adelante y cuyo contenido Carlsen no tenía por qué conocer; en cambio, sí debía esperarse que conociera y diera palique a los 10 pasajeros de pago alojados bajo la cubierta de botes. El 21 de Diciembre de 1951 el “Flying Enterprise” salió de Hamburgo (su última escala europea) para Nueva

“...lo de la Bodega nº4 tenía un pase pero, si hemos de ser sinceros, la chapuza de la nº2 atentaba contra los sagrados textos, que advierten que este tipo de carga debe ir nivelada y sobreestibada. .”

York con 51 personas a bordo y una carga comercial que no creo superara las 2.500 tons; sumando las aproximadamente 1.000 de combustible y agua dulce que se deducen del informe y considerando la ausencia de lastre que allí se critica, el buque navegaría con algo menos de la mitad de su Peso Muerto, y así lo confirman los calados de salida (Cpr 14’03”, Cpp 22’01”) que, además, muestran un asiento apopante bastante acusado (2,39 mts). Si los calados del informe son correctos, tamaño asiento pudo obedecer a la soberana voluntad de Carlsen de navegar con la hélice bien sumergida, porque el infame comportamiento de la “familia Liberty” con poco calado y mal tiempo es digno del basurero de la historia. En todo caso, con los datos que tengo (y el debido respeto, porque el informe lo firma un Vicealmirante) no comparto las críticas por no lastrar los dobles fondos vacíos (6 Br y 6 Er),

pues hacerlo habría aumentado el asiento y la estabilidad, y me da que el barco ya iba sobrado de ambas cosas. Puntualizaré para los no iniciados que, en asuntos de estabilidad, pasarse es casi tan malo como quedarse corto, y con lingotes en los planes de las bodegas y el resto del barco medio vacío resulta difícil no hacerlo.

Marcha Forzada

Cualquiera que haya navegando lo suficiente por el Atlántico Norte sabe que hay malos tiempos, temporales y quizá una o dos veces en la vida tempestades que, si te pillan, te permiten saborear el significado de la palabra miedo. La última semana de 1951 una de esas tempestades cayó sobre los accesos occidentales del Canal y, en tierra, los vientos llegaron a superar los 80 nudos produciéndose graves inundaciones y decenas de muertos. En la mar hubo un puñado de naufragios y, el 29 de Diciembre, el prestigio del Imperio se tambaleó cuando el “Queen Mary”, que había llegado a cruzar el Atlántico en menos de 94 horas, llegó a Southampton con 72 de retraso: cuentan las crónicas que su capitán “described the seas as ‘terrific’”. Ocho días antes y mientras salía de Hamburgo, su colega del “Flying Enterprise” debía estar más preocupado por la densa niebla que, además de acompañarle un par de días, le obligó a hacer uso del radar (entonces un lujo asiático) y a suspender el habitual ejercicio de abandono para el pasaje. Decían mis mayores que, en el Canal, sólo hay dos clases de tiempo: niebla y temporal, y el día de Nochebuena el temporal acudió en relevo de la niebla. Aunque el meteo era malo, las situaciones disponibles apuntan a que Carlsen salió del Canal con rumbo WNW en lugar del socorrido SW que, al precio de dar un rodeo, le hubiera llevado por latitudes menos hostiles.



Pero el informe menciona que, cuando hacia las 1500 del día 26 decidió capear el temporal a rumbo 260°/v, el viento abría dos puntos por Er, y se me ocurre que a Carlsen no debía entusiasmarle la idea de caer más a Br y atravesarse a la mar con semejante carga y en un barco que, pletórico de estabilidad, debía oscilar con la viveza de un tentetieso. De haber sabido la que le venía encima, habría puesto rumbo directo a casa de su mamá, a la sazón en Dinamarca.

La cosa empezó a ponerse fea la noche del 26, con viento fuerza 12 (hasta 71 nudos) y una mar en consonancia que, sumada a la de leva del W que debía venir de atrás, les dio una noche de “*moderate pitching and rolling*”. Sin duda ayudaría a la “*moderación*” el navegar a poca máquina y proa a la mar, pero hacia las 0630 del 27 y mientras “*subían*” una ola, un ominoso “*crack*” resonó por todo el barco y tres grietas se materializaron en cubierta, una en Br desde la esquina de popa de la escotilla 3 hacia el costado y luego a Pp hasta la meseta de la escala real, de donde bajaba por el costado para morir en el sector remachado de la base del cintón. Las otras dos estaban en Er, una entre la esquina de Pr de la superestructura y la meseta de dicha banda, con idéntico recorrido hacia abajo que la anterior, y otra más pequeña (unos 46 cm) desde la esquina de Pr. de la escotilla 3 hacia el costado. Su anchura oscilaba entre 3 y 10 mm y, para solaz de ingenieros, añadiré que al producirse la avería las olas tenían poco más de 12 mts de altura y unos 274 de longitud (relativamente cortas) y que, a la vista de las fotos, las mesetas de las escalas (donde las grietas se hacían verticales) caen entre el puente y la chimenea, justo en el centro de eslora. Carlsen no era ingeniero, pero enseguida hizo su propia composición de fuerzas y generó su “*contramedida*”: afirmar cables en bitas situadas a proa de las grietas y tensarlos desde más a popa con chigres, un truco tan viejo que ya lo empleaban los egipcios hace 3.500 años para dar resistencia longitudinal a sus



Esta fotografía debe ser del 3 o el 4 de Enero, cuando el tiempo comenzó a mejorar; aparte la solitaria figura de Carlsen saludando desde toldilla, puede apreciarse la absoluta inutilidad del bote salvavidas de Er. Aunque descalzado, el de Br continúa milagrosamente de una pieza (de momento); los más pragmáticos también observarán que sus pescantes son de gravedad y que, con mal tiempo y semejante escora, de haberse arriado habría sido atrapado y reducido a fosfatina en un par de balances (Foto de autor desconocido procedente de Internet)

precarias embarcaciones. La avería también se reconoció desde el interior del entrepuente alto de la Bodega nº3 y, como la luz diurna que se filtraba por las grietas resultaba poco natural, se cementaron con presteza pero no antes de que se acumularan en el plan 91 cm de agua que los “*maquis*” achicaron en apenas 15 minutos.

idea era esperar a que la cosa amainara lo suficiente para poder navegar proa o popa a la mar sin agravar las grietas y dirigirse a repararlas a Azores o a un puerto del Canal. La noche siguiente la meteorología continuó siendo “*extreme*” y, aunque parece confirmado que Carlsen gobernaba con la mar de amura, los continuos balances (de

***“La cosa empezó a ponerse fea la noche del 26, con viento fuerza 12 (hasta 71 nudos) y una mar en consonancia que, sumada a la de leva del W que debía venir de atrás, les dio una noche de “*moderate pitching and rolling*”.*”**

Dicen que el infierno está empedrado de buenas intenciones, pero mantener el casco de una pieza con olas semejantes exigía ahorrarle esfuerzos y Carlsen tuvo que tragar y mostrar a la mar parte de su costado porque, aunque se hubiera ganado el derecho a tutearla, a la mar no hay forma de darle gato por liebre. El resto del día 27 lo pasó contemporizando a rumbos de componente SW unas 200 millas al WSW de Irlanda (ver gráfico): la

unos 20°) que daba su buque debían tenerle con el alma en vilo y los malditos lingotes en la boca del estómago. Hacia las 1130 del viernes 28 de Diciembre, aparentemente, el carguero dio una guiñada atravesándose a la mar y una gigantesca “*maría*” le tumbó entre 50° y 70° a Br, dejándole con una escora permanente de 25°. Nunca llegó a comprobarse, pero es casi seguro que los lingotes de la Bodega nº2 se fueron de viaje y los de la nº4 les

siguieron porque, a juzgar por la descripción del informe, el resto de la carga iba perfectamente trincada. Tras el percance Carlsen intentó una caída con toda la caña a Br, no sé si con la pasmosa idea de intentar adrizar el buque como parece sugerir el informe o para no seguir atravesado; en la práctica, le sirvió para comprobar que la “aguadilla” también le había dejado sin gobierno. Inicialmente, el Jefe informó que en el servo todo parecía estar bien y que el axiómetro seguía sincronizado con el del puente, pero días después se comprobó que la pala oscilaba libremente.

Era una situación que difícilmente podía ir a mejor y Carlsen ordenó que el personal de fonda se ocupara del pasaje, que fue agrupado en un pasillo con los chalecos puestos. Según fuentes no oficiales, la estación de Land’s End habría recibido a las 1247 un retransmitido: “Following received from American ship Flying Enterprise / KWFZ. Encountering severe hurricane position 49.20N 17.20W. Situation grave thirty degree port list and just drifting ships in vicinity please indicate. Master KWFZ” que, a las 1532, “Changed to SOS”. A la petición de auxilio respondieron varios buques que se dirigieron a su encuentro como pudieron, porque cada cual tenía sus propios problemas: baste señalar que, aquella semana, en la zona afectada por el temporal se perdieron 7 buques y otros 22 sufrieron averías. A bordo del “Flying Enterprise” ahora había grietas sumergidas y el paulatino aumento de la escora añadía emoción a la espera; los intentos de corregirla trasegando combustible del tanque de doble fondo 3 Br al 3 Er no tuvieron resultado aparente, lo que parece confirmar que el buque iba sobrado de estabilidad. Me sorprende que el informe no mencione ningún intento de inundar el 5 Er, que iba con “very little fuel”, ni el 6 Er, que iba vacío, pero en máquinas debían andar de “mal rollo” porque la escora había causado



El destructor USS "Willard Keith" (DD-775) se aproxima para hacer un "trasbordo de pesos muy ligeros" (café caliente y similares) al "Flying Enterprise", que navega a remolque del "Turmoil".

Se supone que la foto es del 8 de Enero, a punto de finalizar el buen tiempo y un día antes de que faltara el remolque (Foto de autor desconocido procedente de Internet)

una pérdida de lubricación en los generadores que les tiró la planta y, tras conseguir levantar presión con tiro directo, un incendio en el calentador de aire de la caldera de Er les arruinó otra vez el circo. Al final de la tarde estaban de nuevo listos para dar avance con la caldera de Br y “manual lubrication”,

apagar la caldera de Br, asegurar la estanqueidad en lo posible y reunirse con el resto del personal en la superestructura. Llevaban casi 14 horas jugándose la vida en unos compartimentos que el informe que los felicitó ha descrito como “almost entirely unfit for human occupancy”.

“A la petición de auxilio respondieron varios buques que se dirigieron a su encuentro como pudieron, porque cada cual tenía sus propios problemas: baste señalar que, aquella semana, en la zona afectada por el temporal se perdieron 7 buques y otros 22 sufrieron averías”.

pero los ingratos del puente indicaron que el barco era “unmanageable” (sin timón, era de temer) y los frustrados “maquis” hubieron de limitarse a continuar achicando. A las 2205 Carlsen comunicó por radio su esperanza de mantenerse a flote hasta el amanecer, esperanza que debió tambalearse cuando a la 0100 del 29 el agua cubrió la última bomba de vapor operativa (la de Br) y el Jefe George Brown ordenó a su gente

El deprimente mensaje transmitido por Carlsen a las 0553 incluía una escora permanente de 60°; fotografías posteriores sugieren más bien 50°, pero con los balances debían superarse los 70° siendo lícito suponer cierta turbación entre el pasaje ante la imposibilidad de utilizar los botes salvavidas. Según el informe, el de Er habría sido “destroyed in the gale”: en las fotos no se aprecian daños, pero la escora lo habría inutilizado igualmente por la

imposibilidad de arriarlo; el de Br parece arriable... con calma chicha, pero con mar arbolada y balances de 20° la cosa debía tener mucho peor aspecto porque la aventura se decidió impracticable.

Afortunadamente, la mañana del 29 sorprendió al “Flying Enterprise” todavía a flote y con al menos cuatro buques en sus inmediaciones, dos de los cuales (el mercante “Southland” y el transporte USNS “Gen.A.W.Greely”) consiguieron colocar sendos botes a una distancia prudencial de su inabordable costado. Así las cosas, Carlsen pidió (y obtuvo) un grupo de voluntarios para permanecer con él a la espera de un remolcador holandés que creía próximo, ordenando al pasaje abandonar el buque con el resto de la tripulación: cada pasajero debía descender una escala de gato dispuesta en la cubierta de botes emparejado con un tripulante y, ya en el agua, alcanzar junto a él los botes próximos. He leído que el plan despertó un entusiasmo limitado entre el pasaje, dos de cuyos componentes amenazaron con amarrarse al barco hasta que “a further command from Captain” les armó de valor. Las crónicas no oficiales también recogen la queja de un subalterno de máquinas, emparejado según él con la pasajera más gorda del buque (“and what a size .../... I was exhausted after swimming with her for half an hour”); la pobre mujer no pudo ser izada al bote y hubo de efectuar el subsiguiente tránsito colgada del costado a modo de defensa. En éstas, mientras “pescaba” náufragos el bote del “Greely” se quedó tirado y hubo de acercarse al “Southland”, presumiblemente a remolque del otro bote, sufriendo ambos serios desperfectos contra el costado del mercante que, finalmente, los izó a bordo. Aquella tarde el “Greely” arrió un tercer bote que se acercó por la popa al “Flying Enterprise” y Carlsen, seguramente ya informado de que no había ningún remolcador en camino, ordenó que todo el personal abandonara el buque, permaneciendo él a bordo y despa-



Resulta difícil retratar una mar larga sin que salga con "cara de calma chicha" y a uno le llamen exagerado. Esta foto es del 10 de Enero, pocas horas antes de que se hundiera el buque, y la he seleccionado porque la "movida" de Br permite apreciar las cosas en su acongojante dimensión. Obsérvese que, efectivamente, por Er solo parece haber algo de marejada y que la escora ya ronda los 70° (Foto de autor desconocido procedente de Internet)

chando los voluntarios en un gesto tan elegante como poco práctico. Cuarenta y nueve supervivientes se distribuyeron entre el “Greely” (32) y los mercantes “Southland” (15), “Arión” (1) y “Westfall Larsen” (1); desgraciadamente, en un momento indeterminado del día un pasajero llegó muerto a uno de los botes.

Marcha Atrás

Tanto si Carlsen se quedó a esperar un remolcador como si lo hizo para vigilar su moto, el sentido del deber le llevó a cometer el mismo error que 51 años más tarde cometería su colega Mangouras a bordo del “Prestige”: negarse a sí mismo el personal imprescindible para hacer firme un remolque. Puede que el suyo fuera un gesto sin esperanza porque, como hemos visto, aquella semana la demanda de remolcadores de salvamento desbordaba la oferta y, francamente, nadie daba un duro por su barco. Cuando desde el “Greely” se le invitó a ponerse a

salvo, su famosa respuesta fue: “my duty is with the ship, I'll stay with her and bring her in or I'll watch her go down” aunque, pragmáticamente, también añadió que deseaba ser informado de los términos del contrato de salvamento. No consta si el Comandante del “Greely” captó la épica subyacente, pero transmitió la frase al mundo y seguramente captó el “calce” a la primera: si Carlsen se quedaba algún “primo” tendría que quedarse junto a él dando tumbos, y cuando se navega en un barco pintado de gris se es el candidato idóneo para casi todo. Pero como el “Greely” andaba corto de combustible y sobrado de náufragos, en algún momento se desvió al transporte USNS “Golden Eagle” (que le relevó hacia el 1 de Enero) y se ordenó salir de Plymouth al destructor USS “John W.Weeks”, que debió relevar al “Golden Eagle” a las pocas horas. Para entonces Carlsen llevaba tres días sólo y en condiciones extremas, habiendo rechazado otra invitación a abandonar el barco; a fin de cuentas éste no parecía tener mucha prisa en hundirse y ya existía un remolcador

en perspectiva: el “Turmoil”, a punto de entrar en Falmouth con otra “víctima” a rastras.

Inicialmente, los destrozos causados en tierra por el temporal habían reducido el naufragio a una nota a pie de página, pero hacia el 2 de Enero la prensa tuvo acceso a una fotografía aérea en la que Carlsen aparecía encaramado a su ruina y la cosa se convirtió en noticia de primera plana. A ambos lados del Atlántico, la esposa del ahora imprescindible héroe alababa sus cualidades náuticas (“...he is a good enough sailor to know when there is no more use in staying in a sinking ship”), su mamá le ponía por las nubes (“he is a fine man, my son”) y sus compañeros decían que era un gran tipo (“I was convinced four years ago that Carlsen was a great man”). Por alguna razón un periódico empezó

a llamarle “This man, Carlsen”, otro “Stay-Put Carlsen” y hubo quien rebautizó al “Flying Enterprise” como “Carlsen’s Private Island”. Privada o no, la suya era una

“isla” inestable y de recursos inaccesibles, y el Comandante del “Weeks” (CF Thompson) decidió acercarse a su buque lo suficiente para pasar al “isleño” algo caliente que llevarse a la boca; lo consiguió porque la mar estaba pasando de espantosa a sólo horrible. Mientras tanto, el día 1 el “Turmoil” había llegado al fondeadero de Falmouth con el averiado petrolero “Mactra” a remolque sólo para descubrir que el mal tiempo impedía a los remolcadores de puerto hacerse cargo del “paquete”. Su capitán y único oficial de puente era Dan Parker, un veterano de 60 tacos que debía estar hecho unos zorros porque, antes de volver a la mar, se las compuso para conseguir un 1er. Oficial supernumerario. El “nuevo” resultó ser un robusto tipo de 27 años llamado Kenneth Roger Dancy, y hacia las 1430 del 2 de Enero el “Turmoil” pudo salir en ayuda del

“Flying Enterprise”: sólo había perdido unas horas, pero la vida se compone esencialmente de tiempo y uno nunca sabe cuánto va a necesitar.

El remolcador que acudía a echar un cabo a Carlsen era un calco de nuestra clase “RA-1” de los años cincuenta (el viejo “Cartagena”); genéticamente también era un “guerrero”, concretamente uno de los ocho remolcadores clase “Bustler” construidos durante la guerra para el Almirantazgo Británico que, desde 1948, lo tenía alquilado a una compañía civil; con 4.000 BHP y un “Bollard Pull” de 30 Tons era un candidato idóneo para la faena. A última hora del día 3 el “Flying Enterprise” había abatido 265 millas al ESE desde la posición del SOS, encontrándose otras 253 al SW de Land’s End desde donde

“...los destrozos causados en tierra por el temporal habían reducido el naufragio a una nota a pie de página, pero hacia el 2 de Enero la prensa tuvo acceso a una fotografía aérea en la que Carlsen aparecía encaramado a su ruina y la cosa se convirtió en noticia de primera plana”.

(si las cuentas no me fallan) el “Turmoil” se le acercaba a unos 9 nudos, síntoma de que el tiempo seguía chungo. En aquellos tiempos “quedar” en la mar podía ser todo un problema, pero el “Turmoil” pudo navegar las últimas millas guiado por el reflector del “Weeks” y llegar a sus inmediaciones hacia las 2300; sabiamente, el Capitán Parker se limitó a esperar el amanecer. Según el “parte” que el CF Thompson radió a un mundo expectante, el 4 de Enero el “Flying Enterprise” amaneció con una escora de 60-65°, algo hundido de proa y mostrando hélice y timón. Mientras Thompson añadía unos puntos a su historial transmitiendo que: “...Carlsen is cheerful and grateful for food, cigarettes and magazines passed to him earlier”, Parker (bajo la cláusula “no cure, no pay”) estudiaba cómo añadir unos dólares a su bolsillo ejecutando una

faena exitosa. Inicialmente se decidió remolcar al mercante de popa y, por los datos que tengo, parece que así se hizo durante un tiempo, no sé si “to prevent further flooding” como se informó desde el “Weeks”, para evitar esfuerzos a las grietas como parece más lógico o por “peligrar la vida del artista” como sospecho. La secuencia fotográfica del accidente muestra una toldilla relativamente accesible y un castillo donde es casi imposible acceder y trabajar con seguridad pero también que, de algún modo, finalmente se pudo efectuar un remolque de proa.

Es sabido que dar remolque en mar abierta a un buque mediano exige pasarle un cabo fino (la guía), tras el que va un cabo más grueso (el mensajero) al que sigue el cabo o cable de remolque, que suele hacerse firme a

través de un par de ramales de cadena o alambre. A bordo del remolcado la maniobra requiere cuatro o cinco profesionales, un chigre operativo y, naturalmente, una super-

ficie sobre la que poder trabajar: a bordo del “Flying Enterprise” no había ninguna de las tres cosas, y Carlsen había advertido contra el uso de cohetes lanzacabos por llevar en cubierta mercancía peligrosa (ver fotos de la toldilla). El primer intento falló por rotura del cabo mensajero y a la caída de la tarde habían fracasado otros seis porque, naturalmente, Carlsen no tenía la fuerza suficiente para sustituir un chigre y arrastrar el cabo de remolque hasta la bita donde había de hacerse firme. Estuvo cerca de conseguirlo (hay trucos) pero, considerando las circunstancias, lo increíble es que conseguiría hacer siete intentos sin descalabrarse. Por la tarde el tiempo mejoró y, en un intento por facilitar el trabajo a Carlsen, Parker aproximó la popa del “Turmoil” al “Flying Enterprise” todo lo que pudo... ¡y un poco más!: hubo un “toque” e, inopinadamente, antes de que los buques se separaran

el 1er. Oficial se encaramó de un salto a la borda del mercante. Pasados los años el propio Dancy valoraría su decisión con toda honestidad (“*I did something very unreasonable .../... it happened simply*”), pero el “*Dancy’s Leap*” se hizo casi tan famoso como el “*Stay-Put Carlsen*”. El día 4 finalizó con varios intentos infructuosos... ¡y el desdichado Parker otra vez solo! pero, a la mañana siguiente, Carlsen y Dancy consiguieron hacer firme el remolque y a las 0937 Parker comenzó a arrastrarlos en dirección NE a unos 3 nudos (todo lo que se atrevió), rumbo a la hospitalaria costa SW de Inglaterra. Aquel mismo día el “semiseco” USS “*John W. Weeks*” fue relevado por el destructor USS “*Willard Keith*” (DD-775), a través del cual el imperturbable Carlsen radió saludos a la familia: “*...I’ll try to phone as soon as possible-kisses from Kurt*”

Una fuente no confirmada apunta que, al poco, el remolcador francés “*Abeille 25*” consiguió dar otro cabo (¿a proa?) y, junto con el “*Turmoil*”, intentó infructuosamente adrizar al “*Flying Enterprise*” tirando hacia su través de Er. Parece un intento irreflexivo, porque con 50° de escora los lingotes estarían inamoviblemente encajados en una “*V*” entre el plan de la bodega y el costado de Br y, salvo que el buque hubiera quedado sin estabilidad por inundación (en cuyo caso el intento sería descabellado), nunca conseguirían escorarle a Er lo suficiente para desalojarlos; menciono el intento porque otra fuente apunta conexiones empresariales entre ambos remolcadores, la presencia del francés está confirmada y la historia encajaría con el cambio de sistema de remolque. Lo indudable es que el “*Turmoil*” continuó el trabajo en solitario tirando de proa y que no fue nada fácil: mientras Parker se las veía de todos los colores por la descontrolada oscilación del remolque a banda y banda (“*...dragging like a half-trained dog on a lead*”), Carlsen y Dancy se las veían aún peor en un mundo patas arriba que la mar podía tragarse en cualquier momento. Además, la



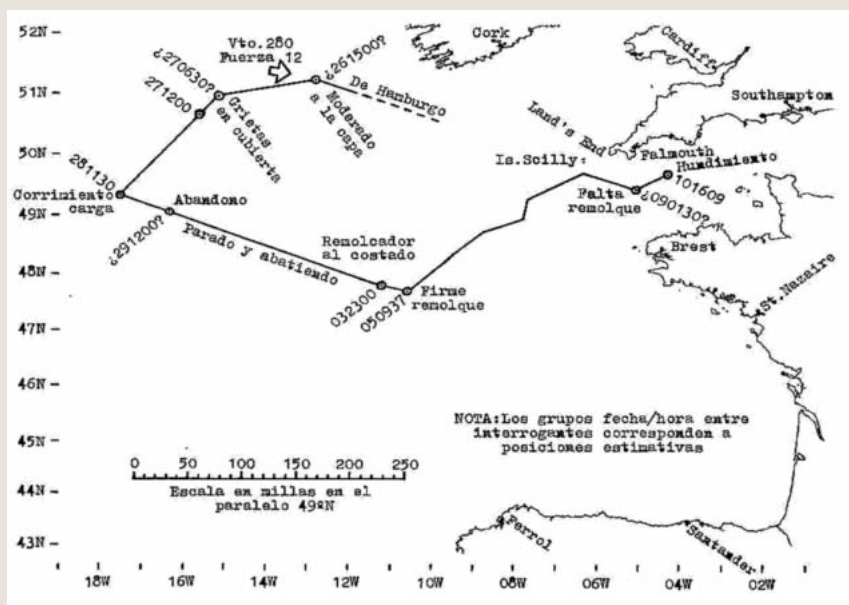
El remolcador "Turmoil" se aproxima al "Flying Enterprise" para recoger a Carlsen y Dancy (Foto de autor desconocido procedente de Internet)

“Una fuente no confirmada apunta que, al poco, el remolcador francés “*Abeille 25*” consiguió dar otro cabo (¿a proa?) y, junto con el “*Turmoil*”, intentó infructuosamente adrizar al “*Flying Enterprise*” tirando hacia su través de Er. “

guía sobre la que trabajaba el tramo final del tren de remolque exigía engrase continuo y, hasta que le pasaron grasa desde el destructor, Carlsen se las tuvo que arreglar con mantequilla. Tras unos días de meteorología menos mala, el 8 de Enero el “*Flying Enterprise*” estaba a punto de sobrepasar Land’s End: la meta era Falmouth, donde centenares de periodistas abarrotaban bares y hoteles intentando alquilar cualquier cosa que flotara para salir a su encuentro. Un lugareño recuerda “*the village in absolute chaos*”.

No menos caótico era el “*hotel*” del empapado Carlsen, que para entonces llevaba diez días tratando de secar la ropa al calor de las velas con que se preparaba el té: una mar más compasiva le habría permitido salirse con la suya, pero la mar odia que la echen pulsos y jamás oí a nadie llamarla compasiva. Aquel mismo día 8 saltó un temporal del W que les obligó a ponerse a la capa hasta que, a la 0130 del día 9, el ramal de unión del tren de remolque faltó por fricción en el castillo del mercante, que quedó a la deriva unas 45 millas al SW de Falmouth

atravesado a olas de más de 6 mts y abatiendo hacia el E; sus dos ocupantes intentaron aclarar la manobra para tomar otro remolque hasta que un golpe de mar estuvo a punto de matar a Carlsen y les hizo entrar en razón. Durante los últimos días la escora parecía haberse estabilizado en unos 50°, pero atravesado ahora a un oleaje que le rompía en cubierta, el “*Flying Enterprise*” se fue acostando y sumergiendo y el día 10 tenía un aspecto tan malo que el Comandante del destructor urgió a sus inquilinos a largarse. Ciertamente la situación no ofrecía dudas y a las 1522, con el “*Turmoil*” todo lo cerca que Parker se atrevió y el mercante completamente tumado, capitán y piloto caminaron por la chimenea, saltaron al agua en el orden correcto y nadaron hacia el remolcador, que los recogió en cuatro minutos. A las 1609 el “*Flying Enterprise*” se hundió de popa despedido por el clamor de silbatos, sirenas y bocinas de niebla de la pequeña flotilla que se había ido congregando a su alrededor. Dancy confesó haber llorado; aparentemente, Carlsen no quiso verlo.



Derrota aproximada del "Flying Enterprise" en su viaje de ida y vuelta: las posiciones proceden fundamentalmente del informe del "Coast Guard", el tramo a remolque de un gráfico del libro "Turmoil" (ver bibliografía), y la posición del hundimiento de un par de páginas de buceo confirmadas por cartografía náutica actual (Elaboración propia)

Marcha Triunfal

Si algo me sorprende de Carlsen no es tanto su odisea como que lograra sobrevivir a la exaltación subsiguiente sin averías mentales. Cuando la mañana del 11 de Enero llegó a Falmouth a bordo del "Turmoil", miles de personas le esperaban para darle un recibimiento de héroe y cientos de reporteros para tirarle de la lengua. Aquel mismo día empezó a recibir ofertas por una exclusiva y aquella misma tarde dio su respuesta en una rueda de prensa ante 400 periodistas: "I don't want a seaman's honest attempt to save his ship used for any commercial purpose, or to get anything out of it"; le respondió una cerrada salva de aplausos que bien pudo deberse a la pasta que se ahorran. De homenaje en homenaje Carlsen consiguió volver a los EE.UU, donde el 17 de Enero la ciudad de Nueva York le ofreció la clásica "parade" en coche descubierto ante 300.000 personas y ya

en su casita de Woodbridge, pudo "relajarse" con su esposa Agnes, sus hijas Sonia y Karen (de 11 y 7 años)... el gobernador del estado y el alcalde, que el 21 de Enero le ofreció las llaves de la ciudad ante más de 100.000 paisanos. Para un tipo genuinamente modesto debió ser una experiencia espantosa: aquella primavera el Presidente Truman le impuso la "Distinguished Service Medal", recibió la "Lloyd's Silver Medal" y el nombramiento de oficial de la "Antigua Orden de Danborg" (ya había sido felicitado por el Rey de Dinamarca). Tengo poderosas razones para creer que no le molestó que pusieran su nombre a una cerveza, pero un caballero de buen gusto tiene sus límites y no pudieron convencerle para ponérselo a la calle donde vivía (¡qué horror!) ni para que aceptara una oferta millonaria de Hollywood ("The Flying Enterprise", con Burt Lancaster). El 5 de Abril de 1952 la encantada Isbrandtsen Line le dio el mando del flamante "Flying Enterprise II" y, como escribió Leigh Bishop, Carlsen "... modestly disappeared, and the world was left still searching for a hero".

A falta de un héroe más extrovertido la prensa enseguida encontró un interesante "misterio", porque ¿a qué tanto destructor y (según se dijo) tanto FBI por un simple mercante?. Todavía hoy se especula con la posibilidad de que a bordo del "Flying Enterprise" viajara una partida de zirconio destinada al primer submarino nuclear (el zirconio se usa para construir las vainas de las barras de combustible). La quilla del "USS Nautilus" no se puso hasta Junio de 1952 pero, efectivamente, el prototipo de su reactor nuclear (STR-Mk1) empezó a construirse a mediados de 1950 y no alcanzó la criticidad hasta la primavera de 1953, achacándose una hipotética demora a la pérdida del "Flying Enterprise". En Marzo de 1952 el periódico de la Marina Soviética ya había avanzado otra truculenta historia, según la cual, el cargamento habría consistido en material de guerra procedente de Alemania que incluía buen número de miras ópticas y componentes de cohetes V-2. La evidencia de posteriores operaciones submarinas para extraer parte de la carga disparó los rumores pero, significativamente, en Octubre del 1953 esta misma Revista recogió la noticia de la suspensión de los trabajos para recuperar 100.000\$ restantes de una partida de 200.000\$ que el buque transportaba por cuenta de la Administración Postal Helvética, así como el notable mosqueo de los aseguradores con los suizos por embarcar semejante carga en un simple mercante. Con posterioridad, otras fuentes apuntaron que había 8 sacas con un total de 156.000\$ y 5.000 libras, de las que la compañía italiana Sorima habría recuperado en 1953 todas las libras y 56.000\$ y otros 60.000\$ en 1960. Un dolido Carlsen manifestó desconocer la existencia de este dinero, lo que tiene su lógica: cinco toneladas de correo es un camuflaje excelente para que ocho sacas anónimas con una fortuna en billetes puedan viajar con seguridad. La pérdida del dinero explicaría la supuesta presencia del FBI en el embrollo, quizá por afectar su transporte alguna competencia federal.

Kenneth Dancy también tuvo su dosis de fama, pero a nadie se le pasó por la cabeza nombrar caballero de ninguna orden, antigua o moderna, a un piloto eventual. Según él, le cayó una “*Medal for Industrial Heroism by the Daily Herald and an illuminated citation from the American Institute of Marine Underwriters*”, aunque parece que su soltería le permitió disfrutar de una especie de club de “*fans*”, conocer a una de ellas durante una escala en Ciudad del Cabo y convertirla en su esposa en 1956; en 1961 el “*Master Mariner*” Dancy dejó de navegar y actualmente vive con su mujer en Holanda. Su antiguo capitán Dan Parker no anduvo tan rápido y la muerte le pilló aún a bordo del “*Turmoil*” cuatro años más tarde, pero el incombustible Carlsen aguantó en la mar sin cambiar de naviera hasta que en 1976, con 30 años de mando, 48 de embarque y unos 62 de edad se jubiló o le jubilaron. Debía estar “*forrado*” y más que cumplido de “*condiciones*” pero, huyendo de la proverbial bolsa del pan, tuvo la peregrina ocurrencia de ponerse a trabajar de lancharo en el “*Raritan Yacht Club*” de Perth Amboy, próximo a su domicilio. En cierta ocasión, el Comodoro tuvo que aclarar los conceptos a algún capullo que, viéndole ocupado en tan prosaico menester, se permitió emitir comentarios desdeñosos pero, extravagancias aparte, Carlsen también era socio (sólo admitían 300) y consiguió que el club fuera nombrado anfitrión del buque “*Danmark*” durante las celebraciones del Bicentenario. Con el tiempo el viejo capitán per-



Carlsen (derecha) y Dancy (izquierda) reciben parabienes a su llegada a Falmouth: el aspecto poco conjuntado del primero obedece casi con seguridad a que, en su calidad de náufrago, viste de prestado. Kenneth Dancy sale mejor librado porque "vivía" en el remolcador pero, aparentemente, su precipitado embarque le pasa factura con la corbata; los pasadores de su chaqueta no indican necesariamente que sea prestada, ya que por edad podía haber participado en la Segunda Guerra Mundial (Foto de autor desconocido procedente de Internet)

dió facultades y no pudo evitar que, en 1985, sus vecinos acabaran poniéndole su nombre a un parque.

El “*Flying Enterprise*” continúa tercamente acostado sobre su costado de Br en sondas de unos 84 mts 40 millas al SE de Falmouth, el puerto al que no pudo llegar. Su posición exacta (49°40.80N 004°15.12W) está 6 hermosas millas al WNW de la que consta en el informe oficial, y quienes lo han visto aseguran que a popa de la superestructura hay un considerable “*butrón*” achacable a las “*retiradas de fondos*” de 1953 y 1960, un “*metálico*” perfectamente capaz de inducir “*desvíos*” de hasta 6 millas. A la vista de fotos submarinas recientes es evidente que, para

los pescadores, el pecio siempre ha sido una máquina de perder redes, pero desde hace pocos años también es el destino de una excursión programada para buceadores amantes de las emociones fuertes: no ha trascendido que hayan descubierto ninguna “*carga secreta*”, pero todavía debe quedar alguna saca de “*pasta*” (concretamente, de pasta de papel moneda). Kurt Carlsen falleció en Woodsbridge en 1989 y me gustaría creer que, siquiera por una vez, la mar camufló entre tanta ola una lagrimita de agua salada por quien tanto la había amado; su compañera Agnes le siguió la estela el año pasado, a los 94 años. ■

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

El relato de los hechos procede del informe del Coast Guard (*Marine Board of Investigation: SS “Flying Enterprise”, 26.02.52*), un sucinto documento de 10 folios que puede encontrarse en Internet; en mi opinión se muerde la lengua en dos o tres puntos para no censurar al héroe, lo que en su contexto es comprensible. Los aspectos “*humanos*” proceden de un artículo de Elias Holtzman (*The Home News Tribune, NJ, 01.10.02*), de las páginas Web de Teesships (www.teesships.freeuk.com), “*Ships of Long Ago*” (www.shipsoflongago.co.uk), *Geschiedenis (“Kapitein Carlsen en de Flying Enterprise”)* y, en menor medida, de otro medio centenar de páginas y documentos. Cuando ha habido discrepancias me he ceñido al informe, pero hay mucho relato oral y no descarto alguna inexactitud menor. Leigh Bishop tiene estupendas fotos del barco hundido en www.deepimage.co.uk y existen tres libros que no he podido consultar: “*Kaptajn Carlsen*” (Mogens Kofd-Hansen, 1952), “*Carlsen of the Flying Enterprise*” (Gordon Holman, 1953) y “*Turmoil*” (Ewart Brookes, 1956). Está a punto de publicarse “*Simple Courage*” (Frank Delaney, 2006). Sigo en jartorre@eresmas.com