

# LA MOTONAVE *NORSEMAN*. EL PRIMER BUQUE MERCANTE PROPULSADO POR MOTORES DIESEL

Felipe de Neri GUASP Y ROVIRA  
Capitán de la Marina Mercante

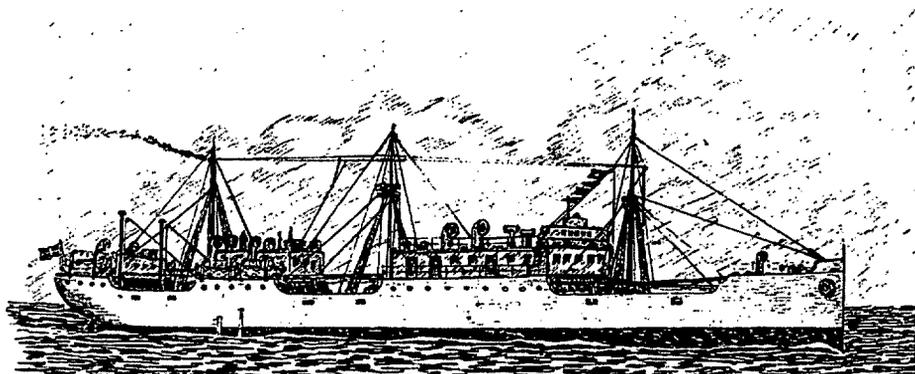


UE en una mañana de otoño de 1938 cuando se recibió a bordo una comunicación por radio cifrado de las FBM ordenando nos dirigiéramos a un punto situado en determinadas coordenadas—que hoy ya no recuerdo—, donde debíamos converger con un gran barco mercante. Así se hizo, y a las pocas horas de navegar a toda máquina pude ver, desde el limitado horizonte que abarca la vista a través de un portillo, la silueta de un extraño y hermoso

barco de carga y pasaje que haciendo muy poco avance esperaba nuestra aproximación. Paró el gran buque al primer aviso y se mantuvo «paireando».

El navío me pareció enorme, aunque extraño, pues el hecho de no tener chimenea era algo insólito en aquella época. Mientras contemplábamos el barco, fuimos llamados a formar en cubierta doce marineros con todo el equipo de abordaje de aquella época: mosquetón, cartucheras, machete y chaleco salvavidas. Éramos, por tanto, la «dotación de presa» que, al mando de un alférez de navío de la reserva naval y un jefe de falange subalterno, debíamos abordar el barco y hacernos cargo de él. Seguidamente y en buen orden, embarcamos en una lancha que, curiosamente, envió el «apresado» y abarloados al costado de sotavento empezamos a embarcar por una escala de gato, que también nos facilitaron los tripulantes del mercante extranjero.

El barco apresado llevaba el nombre de *Norseman* y bandera panameña, aun cuando el capitán y oficialidad eran de nacionalidad noruega, no así la tripulación, que estaba compuesta por griegos, turcos y también algunos escandinavos. El tercer hombre en pisar la cubierta fui yo, y hoy tengo que confesar que todavía siento un poco de rubor al recordar la sonrisa y cara de asombro que pusieron aquellos rudos marineros, procedentes casi de la antigua «leva» al ver saltar por la borda un muchacho de escasos dieciséis años y tan delgado que parecía imposible fuera capaz de sostener el peso del equipo de combate que llevaba sobre sí. Terminado el embarque, nos distribuyeron por los lugares estratégicos del buque y a mí me tocó la TSH, desempeñando el puesto de señalero hasta la devolución del buque al armador. Debo señalar aquí que durante el tiempo que convivimos a bordo estando fondeados en



Motonave *Norseman*.

Palma de Mallorca, el trato entre la tripulación del *Norseman* y nosotros fue correcto y digno del mejor elogio.

Permanecimos a bordo tres semanas, el tiempo en que se tardó en concederle la «licencia» para continuar viaje a Noruega, punto final de su destino.

Transcurrieron los años, y a pesar de haberme dedicado al negocio naviero, a la mar y a los barcos en general, hasta mucho tiempo después de mi «jubilación» no llegué a saber a ciencia cierta que barco había sido el que se constituyó en objetivo de mi primera «acción marítimo-militar». Pero he ahí que hace solamente unos años pude satisfacer mis deseos y logré identificar al *Norseman* con el *Selandia*, y por ello voy a limitarme en esta «miscelánea» a una muestra de la dilatada historia de ese último barco.

El primer barco mercante equipado con motores diesel quemando gasoil en sus cilindros fue el *Selandia*, que en 1912 entró en servicio de mar y se considera el «primer buque transatlántico» con este tipo de propulsión.

Cuando se encargó el *Selandia*, también lo fueron el *Fionia* y el *Jutlandia*; los dos primeros por Burmeister & Wain de Copenhage, y el último por Barclay Cure Company Ltd. de Glasgow. El primero en entrar en servicio fue el *Selandia* y lo hizo poco después el *Fionia*, siendo ambos buques adquiridos inmediatamente después de terminada su construcción por la Hamburg American Line, lo que permitió a Diesel ver culminada su obra poco antes de morir en 1913, en extrañas circunstancias.

Los dos buques fueron destinados a la ruta entre Copenhage y Bangkok hasta el comienzo de la primera guerra mundial, en que el *Selandia* fue asignado a tráficos entre puertos del Pacífico, lejos de las zonas de operaciones, y en este ir y venir por Extremo Oriente se mantuvo hasta que, llegado el armisticio se incorporó a su antiguo servicio con Europa. Pero la crisis que siguió a la de 1929 afectó seriamente al tráfico marítimo, y en 1931 quedó amarrado en espera de mejores tiempos. Estando en esas condiciones fue vendido en 1936 a unos armadores noruegos que lo rebautizaron como *Norseman*,

nombre con el que yo lo conocí. Durante la guerra civil española, y concretamente en 1938, dicen los libros, y se puede leer en las hemerotecas, que fue severamente dañado —afirmación que yo no comparto por haber estado a bordo en aquella época—; tanto dicen que fue el daño que tuvo necesidad de mantenerse paralizado ante el excesivo costo que representaba su reparación.

Fue el *Norseman* un buque de 7.500 toneladas de registro, como sus otros dos hermanos, de aspecto algo singular en aquella época, pues —como ya he citado anteriormente— no se veía en él chimenea alguna y la exhaustación de gases se hacía a la atmósfera a través del tercer palo, ya que el motor estaba alojado entre la segunda y tercera bodega. Disponía de camarotes dobles de gran lujo, elegante comedor de nobles maderas, y, además, un espacioso salón ricamente decorado con toda clase de detalles, incluido un espléndido piano de cola, piano que tuve ocasión de oír tocar al capitán noruego.

Llegado 1940, y ya en la primera fase de la segunda guerra mundial, fue nuevamente vendido a la firma Finland-América-Line y cambió su nombre por el de *Tornator*, que fletado por los japoneses se envió al Pacífico donde terminó su dilatada vida marítima en 1942, en aguas de Omaisaki Bay, al ser declarado pérdida total.

Así pues, me cabe la satisfacción de haber pisado la cubierta del primer buque equipado con «motores diesel» que registra la historia de la navegación.

