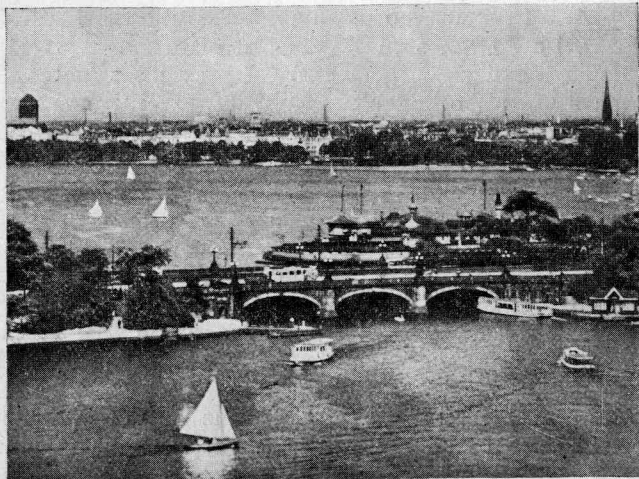


CARTAS CASERAS

V

EL CANAL DE KIEL

Con la carta, debidamente franqueada, en el bolsillo del gabán de invierno, para entregarla en el muelle de Kiel, salimos a cubierta a las cuatro de la madrugada, cuando aun era de noche, pero iluminados con esta luz especial suave, difusa y que no produce sombras. Las construcciones, los barcos, las personas, las máquinas, tienen todas un perfil enérgico, recortado, que contrasta con el de cubierta, dando una sensación de energía y rotundidad como la que debieron tener en vida los Krupp, los Soliweffel, los



El puente de Lombards, en Hamburgo

Brommy y los Guillermo. El barco modera su marcha, las enormes compuertas de Brinsbütel se abren al conjuro de la electricidad que ilumina espléndidamente todo el trayecto del gigantesco canal. Lo mismo estas esclusas por donde entramos que las de Crünenthal por donde saldremos al mar libre, son dobles, con dos cámaras adjuntas, que pueden servir a la vez para el paso de buques. Así se da el caso de que a las seis de la mañana podamos contar hasta doce barcos en las siete zonas cuya nivelación se facilita por dos grandes escolleras con luces de enfilación. La marcha parece retrasarse cada minuto. Nos dicen los técnicos, a quienes preguntamos, que la velocidad no puede ser mayor de cinco y medio nudos. Se comprende que los noventa y ocho kilómetros de longitud nos duren cerca de catorce horas. El canal aparece cruzado por cuatro líneas férreas. Dos de ellas se tienden sobre puentes elevadísimos, de 42 metros, y los otros dos, circulan a favor de puentes giratorios. El camino recorrido tiene cierta semejanza con la Albufera valenciana y en las orillas se ven construcciones pobres, bajas, protegidas con bosquetes de eucaliptus para evitar los peligros del paludismo que deben ser muy frecuentes en unos parajes tan pântanosos como los que vamos recorriendo. Cuando nos llaman las campanadas del desayuno, el barco parece que disminuye más su lento paso. En cambio nos invitan a que adelantemos una hora más el reloj. A este paso y siguiendo al recordado



El dique del Aester con Jungfernstieg

Einstein, llegaremos a Leningrado antes de salir de San Sebastián.

Estamos a la vista de Rendesburg, un gran puerto de reparaciones donde pasamos largo rato. Algunos pasajeros bajan al muelle para comprar cosas, sobre todo tabaco que lo expenden en grandes cajas largas como un paraguas de señora y anchas como tajos de jabón. La aduana, que también allí existe, no nos molesta. Seguimos caminando, siempre lentamente, hacia las esclusas de Holtenean.

¡Pobre canal de Kiel, que pudo ser la victoria de sus dueños y constructores y fué la causa de su derrota, con la pérdida de obra tan admirable para la ingeniería alemana en los mares del Norte. Doscientos millones de marcos echados al mar, pensando en el triunfo fácil, no sirvieron más que para que el socialismo judío organizase la huelga en 1918 en todos estos parajes y acelerase el tratado de Versalles donde se hundieron más de treinta años de prosperidad, de dominio, de cálculos y de esperanzas sustentados por el imperialismo de los dos Guillemos quienes colocaron respectivamente la primera y la última piedra del canal magnífico, que por eso se llama todavía canal del Emperador Guillermo.

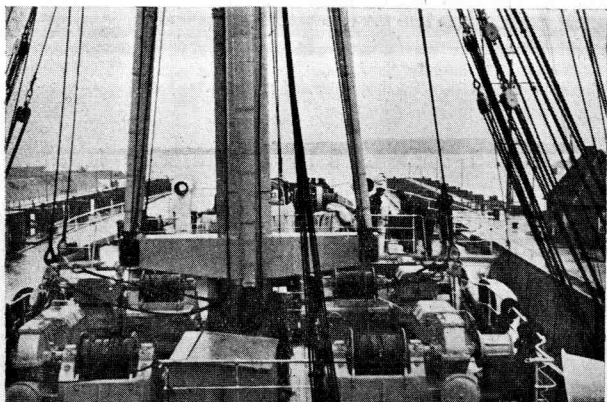
Vamos al comedor. El ambiente es más acogedor que la víspera. El desayuno es fantástico: huevos al plato en parejas de a tres, fiambres de carne y de pescado, pan blanco y moreno, manteca, fruta, mermelada, caviar de dos



Ria de Deichstrassen

colores y café con leche. A las doce suenan los *campanilleros* que recuerdan la canción andaluza de la *presiosa muhé* y que nos llaman a comer. A las cuatro, nuevo repique despertador de reflejos condicionados pépsicos y la mesa se cubre de limones, mermeladas, galletas y vasos donde sirven, al que quiera tomarlo, un té moruno con hierba buena, que a mí me parece malísimo. Otra vez a cubierta, Seguimos lentamente la ruta del canal. Ya vemos las luces de las esclusas terminales en Holtenean cuyas compuertas aguardan abiertas, porque, según nos dicen, sólo se cierran cuando hay mar revuelta. Estamos en plena mar. El barco camina mucho más de prisa, pero el paisaje resulta monótono y nos dedicamos a fisgonear la motonave y el pasaje. Con la cámara, por todo extremo confortable, del capitán, contrastan los camarotes de 3.ª que son verdaderas estanterías. En el comedor de proa figuran los retratos de Lenin y de Stalin. En el nuestro no hay tales fotografías. La enfermería, la cocina, las despensas y las máquinas que impulsan y alumbran el barco están en el centro y despiden una calor y un olor todavía más insoportable que el que invade el resto de la nao. En popa camarotes, bar para la tripulación con las inevitables efigies del profeta judío del marxismo y del dictador eslavo de la U. R. S. S.

Entre los pasajeros vemos los sosías de Fernando VII en un francés que también nos recuerda mucho al famoso



El Kooperatzia saliendo del Canal de Kiel

foreador Luis Mazzantini; de Samper en un italiano cuyo empaque le asemeja también al héroe del Fiume; de una actriz de pantalla cuyo nombre no recuerdo en una japonesa diminuta; de Vicente Pastor en un noruego desgarbado, y, de uno de los toros que lidiaba, en otro extranjero cabezudo y ciclópeo. Un americano del Sur que se titula profesor de filología nos sirve de intérprete con algunos marineros. Es un tipo delgado, bajo, de una agilidad admirable y una voluptuosidad en los movimientos que recuerda las panteras; habla siete idiomas y desde luego el castellano correctamente, con su boca de orador, grande, amplia y que le permite mover con holgura la lengua entre las arcadas dentarias irreprochables. Gracias a él charlamos con los marineros: uno argentino que se hizo ciudadano soviético y cuya conversación nos deja helados. Da la impresión de que están encadenados, sin poder salir de Rusia ni marchar a su país porque no le dan documentación para repatriarse y si son detenidos en el extranjero son reclamados por el gobierno y devueltos a Rusia, donde sólo Dios sabe, la suerte que les espera. A los tres minutos de conversación se disculpa y se va, llamado por otro camarada que parece reconvenirle por nuestra entrevista. El otro tripulante es ruso. No sabe leer su idioma ni hablar otro. Al mencionarle la J. P. U. hace un gesto expresivo de fiereza y horror, se le saltan las lágrimas y se marcha a su faena que es verdaderamente ruda, por lo continuada. Día y noche lo pasan pintando, baldeando y fregando los distintos compartimentos del buque, que sigue oliendo mal y con aspecto de sucio a pesar de la ímproba tarea encomendada a un personal exiguo.

Desde que estamos en pleno mar, en un mapa, colocado con chinchas en la pared del pasillo transversal del barco, en proa, aparece dos veces al día, un remolinito rojo, que sujetado por un alfiler diminuto marca el lugar en que estamos. A su lado, también dos veces al día, aparecen unas cuartillas escritas en inglés con las noticias captadas por las antenas de los aparatos sin hilos que manejan desde sus cavinatas, dos lindas muchachas, una de las cuales, se dice es la mujer del capitán.

Allí nos enteramos, el día 14 del accidente automovilístico que costó la vida al Infante D. Gonzalo.

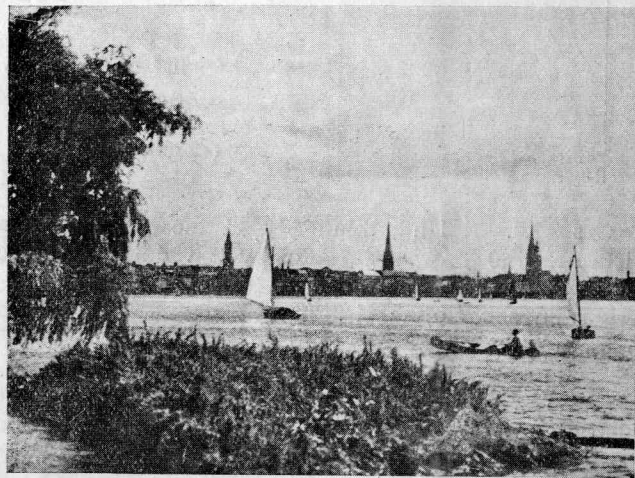
El vapor acelera la marcha, estamos en el golfo de Finlandia. Un caballero se nos acerca para invitarnos a un



Casa Consistorial y plaza de Adolfo Hitler en Hamburgo

mitin de controversia y después a una fiesta que se celebrará acto seguido en el comedor de la marinería. Nos quedamos solos sobre cubierta porque la totalidad del pasaje se va a minguear y divertirse.

Son las siete de la tarde. Agrupados en el barandal miramos alternativamente el cielo gris y el mar verdoso, donde caen unas gotas de esencia como las que se desprenden de los automóviles en ruta y que quedan sobre el agua formando esas manchas flotantes, irisadas y escalonadas, características de la nafta con que indudablemente se mueve la motonave. Multitud de barcos, todos cargados de madera, pasan a nuestro lado por babor y estribor. Una

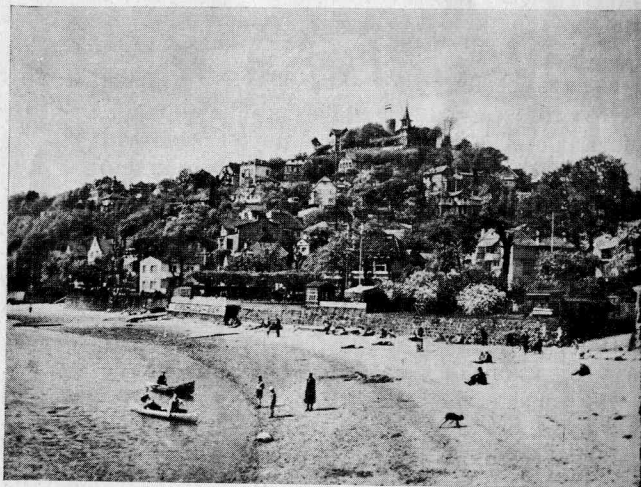


Vista sobre el Alster

vandada de gaviotas viene hacia el barco y se posa en los palos marineros. Otras nuevas vandadas se acercan igualmente y emprenden sus correrías en torno del Kooperatzia cuya bandera roja con la estrella, la hoz y el martillo se ve acariciada de continuo por las amplias alas de las aves marinas.

Indudablemente estamos cerca de alguna isla y no muy lejos del antiguo San Petersburgo.

Anochece. La luz báltica permitirá durante todo el fin del día, ver claramente los barcos que, con el númerito,



Playa de Blanken con el Süllberg

tro, se cruzan y las gaviotas que planean silenciosas en torno de las naos.

Los compañeros que fueron a la fiesta del comedor vuelven taciturnos. El mitin no cuajó y la fiesta fué una cachupinada de bailloteos y canciones de diversos países en que por fortuna España no hizo el ridículo con las demás banderas que por lo visto se acompañaron de pendones.

Y con esto y un bizcocho (que es lo único que tomamos para cenar) hasta mañana a las ocho.

RICARDO ROYO VILLANOVA.