

# el meu primer viatge a amèrica

*per Agustí Martín i Sabater.*

Amb el propòsit de poder finalitzar les meves pràctiques de navegació oceànica (les de cabotatge ja les havia fetes) vaig embarcar el juliol del 1943 en un vell vaixell de càrrega anomenat "Mar Tirreno" construït a Greenock (Escòcia) l'any 1908, que va sortir de les drassanes amb el nom de "Tuscany" i després fou batejat com "Oquendo" i "Luchana", fins que finalment el 1939 va comprar-lo per 800.000 pessetes la companyia de Bilbao "Marítima del Nervión", que té com a norma posar a totes les seves naus noms de mars.

El nom de "Luchana" és el que tenia durant la República, i va ser comprat per un preu tan baix perquè havia quedat bloquejat pel gel a la Mar Blanca, on va quedar molt malmès i amb màquines averiades; això va obligar els compradors a remolcar-lo fins a Espanya, on la reparació va costar cap a dos milions de pessetes. Fou desguassat a Castelló cap als anys 1960.

Era una nau que desplaçava 5.900 tones i tenia un caminar de 8 nusos amb bon temps. Juntament amb els altres quatre més grans que aleshores tenia l'empresa, i que també eren més moderns, tenien l'exclusiva en el tràfec del cotó que llavors s'importava del Brasil i dels Estats Units.

Ben proveïts vàrem salpar el 16 de juliol de Barcelona directes cap a Nova Orleans, o sigui unes 6.000 milles degut a una marrada obligada a conseqüència d'una ruta imposada per Nord-Amèrica que llavors estava en guerra, i que en síntesi consistia a passar pel freu entre Canàries i Madeira, anar a buscar el pas que formen les illes antillanes Dominica i Martinica, situades al paral·lel 15, travessar tot el Carib i pel Yucatan internar-se al Golf de Mèxic, fins a recalar al Delta del Mississipi. Amb aquesta derrota la travessia s'allargava més de 1.000 milles.

Passàrem sense novetat l'obligatori control de Gibraltar i dos dies després, ja en ple Atlàntic, de matinada, vàrem recollir dos bots i un rai amb els tripulants del vaixell australià "Star of Suez", en total 36 supervivents, alguns d'ells ferits i a més a més dos cadàvers (el segon oficial de màquines i un untador). Aquesta nau havia estat torpedinada per un U-Boat germànic un dia abans, quan es dirigia de Durban (Sud-Africa) a Liverpool amb 8.000 tones de carn congelada. Com que aquest salvament va tenir lloc en les proximitats de l'arxipèlag de Madeira, després de donar-ne coneixement vàrem recalar al port de Funchal, capital de les

illes, per tal de deixar-hi els naufrags i els dos difunts.

Poc després de salpar d'aquest port, al capvespre ens intercepta el submarí alemany U-43, que destaca cap a nosaltres una petita llanxa amb un Alferes de Navili i dos mariners. Pujats a bord i després de saludar amb molta cortesia, l'oficial exigeix la documentació per revisar-la i ens demana amb gran interès proveïments de boca a canvi d'un val signat pel comandant tinent de navili Otto Von Klemp. Després d'advertir-nos severament sobre l'ús de la nostra telegrafia van prendre comiat i així s'acabà la tan inesperada i insòlita visita.

Segons dades que em consta que són de crèdit, aquest tinent de navili va desaparèixer el novembre del 1944 amb tota la seva tripulació quan comanava el submergible U-340 durant una operació d'atac a un comboi a l'Atlàntic Nord, a la ruta de Murmansk.

Fins arribar a les Antilles el viatge fou tranquil, vàrem avistar molts pocs vaixells i el nostre únic gran alicient era la pesca, perquè com que la marxa de la nau era lenta (i propícia pel cas), sobre tot al crepuscle capturàvem gran quantitat de tonyines i dorades, així com també algun "cimarron" de fins a 120 quilos. Tota una festassa.

Una vegada dins el Carib i portats pels eters vents de l'Est i una discreta marejada, vàrem rebre diverses visites de reconeixement diàries per part dels avions "Catalina" i "Martin Mariner", que amb base a Puerto Rico i a Saint Thomas tenien ben controlada tota la zona. Aquests avions començaven ja a anar equipats amb radar i amb sonar, que foren mortals per als submarins, perquè d'ençà d'aquestes dates fins l'acabament de la guerra es va perdre més del 65 per cent del total dels seus efectius; amb això la Kriegsmarine quedava desbarborada.

Després de 30 dies de navegació vam arribar al port de destinació, una Nova Orleans aleshores en plena efervescència bèl·lica i per a nosaltres un ambient força hostil, perquè malgrat que érem aliens a gairebé tot, no ens perdonaven que fòssim d'una nació molt amiga dels seus enemics. L'estada allí va allargar-se dos mesos, per causes econòmiques arran de l'embarcament del cotó i també per l'absoluta prioritat de que gaudien totes les naus aliades. Com és natural, hi va haver temps per a tot: conèixer bé la ciutat i àdhuc visitar famílies oriündes de Vilassar, com els Bosch, on vaig ser molt ben rebut i atès.



A mitjan octubre vàrem sortir cap a Barcelona amb 11.500 bales de cotó, 10 tripulants de menys que vàren desertar, i en plena època de ciclons. Per manca de personal en aquest viatge de tornada vaig ocupar la plaça de timoner, i la travessia fou més llarga a causa dels persistents temps contraris; altre cop la pesca i la tranquil·litat relativa fins abocar l'estret de Gibraltar, on vàrem ser espectadors forçats d'un bombardeig al Penyó per avions italians: allò era ja el cant del cigne d'aquella potència.

En arribant a Barcelona el nostre capità va rebre com agraïment uns prismàtics per partida doble: uns "Ross" del consolat anglès i uns "Zeiss" per part de

l'alemany; tots dos eren magnífics.

L'Operació de descàrrega a la Ciutat Comtal va durar sis dies, que la tripulació va aprofitar, com sempre, per oblidar les estones dolentes per la Rambla i els seus voltants a marxés forçades; mentre que qui subscriu, l'únic català en aquella ocasió, tenia molta impaciència per arribar a Vilassar.

Acabades totes les operacions, ens vàrem fer a la mar i... "tornem-hi que no ha estat res!".

Foto: El submarí alemany U-43 assisteix a l'enfonsament del vapor grec "Adamastos" (1 de juliol del 1940). "La Marina, Historia", Ed. Delta, s.a., Barcelona, Vol. 4, pàg. 788.



**EL PORT DE BARCELONA.—**

Fotos donació de Josep Carreras.

