

10



El Alfonso XII

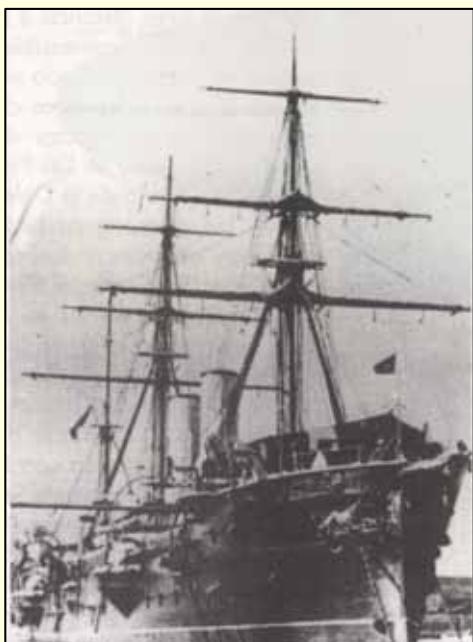
+1885

Sur de la Baja de Gando

NAUFRAGIO Y RESCATE DEL ALFONSO XXII.

Motovelero a vapor de la Compañía Trasatlántica, en ruta hacia Cuba, que encalló en la Baja de Gando y se hundió poco más tarde en 60m de agua. Gran Canaria, 13 de Febrero del año 1885.

De <http://www.mgar.net/cte/alfonso3.htm>



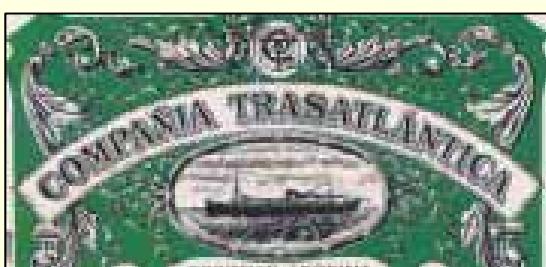
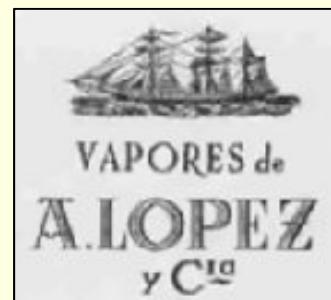
1885. El vapor Alfonso XII fue el orgullo de la marina mercante española.

Foto: Archivo G.H.C.

El Alfonso XII. Un siglo bajo el mar. Por José Barrera Artiles:

El 13 de febrero de 1885, la boca de Gando iba a ser una vez más en pocos meses, el verdugo de un vapor trasatlántico de las mayores dimensiones de aquellos que por entonces frecuentaban el Puerto grancanario. Sobre las cuatro de la tarde, la voz del vigía de La Isleta anunciaba el hundimiento del Alfonso XII, un barco que por sexta vez visitaba la isla, propiedad de la Compañía Trasatlántica. El Alfonso XII había sido construido por la "Wm.Denny,Hermanos" en el astillero escocés de Dumbarton. Tenía algo más de 110 metros de eslora, 11 metros de manga y 8,57 de puntal, con 3.000 toneladas de arqueo, y desarrollaba una marcha de 14 nudos. Su precio, 14 millones de reales, daba una idea de lo colossal de aquella máquina que hoy yace bajo las aguas de Gando, y explica el por qué despertaba la admiración popular, además de por la vistosidad de sus tres palos y un mascarón de proa con una alegoría al monarca del que tomaba el nombre. El vapor de la Compañía Trasatlántica

tenía capacidad para 244 pasajeros además del espacio de la tripulación, y en el momento de su hundimiento transportaba a 280 personas. La rápida intervención de los pescadores de la zona hizo que no hubiera que lamentar desgracias personales. Sin embargo, la leyenda se ceñiría sobre el Alfonso XII por una cuestión que llenó de sueños a los habitantes de esta isla. En el momento de su hundimiento, el barco transportaba diez cajas de oro de las que posteriormente se recuperarían nueve a cargo de los buzos contratados por la compañía. No hacía mucho tiempo que los pasajeros habían embarcado cuando sintieron que la campana del barco los llamaba al comedor. Sin embargo, el espacio transcurrido entre que el capitán acudió a comer y el accidente, fue de pocos minutos. La prensa de la época destacó que el tiempo "era bonancible", aunque ello no fue óbice para que la base del barco resonara con un estremecedor crujido a tenor de los testimonios que pudieron recogerse entonces, e iniciara lo que iba a ser el fin sobre el mar del vapor de la Trasatlántica. Bastaron seis segundos, los que duró el crujido, para que el pánico cundiera entre el pasaje. Hombres, mujeres y niños se abalanzaban sobre los



botes salvavidas con la única meta de salvar sus vidas, sin hacer caso de las indicaciones del capitán que pedía serenidad a los ocupantes del barco. Los desesperados navegantes no atendieron ni siquiera a las amenazas del responsable del vapor y desordenadamente se hacían como podían con los salvavidas, unos sobre otros, corriendo de un lado a otro, aumentando aún más la confusión reinante. Tras el roce,

botes salvavidas con la única meta de salvar sus vidas, sin hacer caso de las indicaciones del capitán que pedía serenidad a los ocupantes del barco. Los desesperados navegantes no atendieron ni siquiera a las amenazas del responsable del vapor y desordenadamente se hacían como podían con los salvavidas, unos sobre otros, corriendo de un lado a otro, aumentando aún más la confusión reinante. Tras el roce,

el barco retrocedió de forma violenta para seguidamente inclinarse de proa mientras el agua inundaba la bodega, y aún pese a su masa, se mantuvo a flote unos cincuenta minutos que fueron insuficientes para poder salvar todos los enseres de cada uno de los pasajeros. Entre la confusión, el Alfonso XII seguía inclinándose de proa cuando llegaron los barquillos de los pescadores de Gando a ayudar a quienes en medio de su deseo de salvarse habían optado por lanzarse al agua con cualquier cosa que flotase entre sus manos. Apenas habían pasado cuatro meses desde que en aquella zona se hundiera el Ville de Para. Tan pronto como la casa consignataria tuvo noticias del siniestro, el Marqués de Comillas, propietario de la misma, se dirigió al agente de la compañía en Las Palmas, el señor Riposte, en un telegrama que decía:



"Disponga usted de acuerdo con el capitán del buque y las autoridades de Marina, que se hagan de inmediato por cuenta de la compañía todos los esfuerzos humanamente posibles para salvar la correspondencia en primer lugar, y en segundo los caudales y la mercancía. Mande a hacer un reconocimiento minucioso del sitio del naufragio en vapor o embarcación disponible que, a cualquier precio, mandará al punto a fletar. Si hay posibilidad aunque sea remota de salvar el casco del Alfonso XII, proceda inmediatamente a los trabajos preparatorio sin omitir gastos".

La recuperación del oro:



Técnicos y buzos llegaron desde Cádiz para el empeño del Marqués de Comillas. Había pasado una semana del hundimiento y los ciudadanos aún no podían explicarse que extraña maldición se había cernido sobre la costa grancanaria, puesto que la Baja de Gando figuraba en los mapas como uno de los escollos a salvar a la salida del Puerto. El desastre sirvió incluso para que en Tenerife se desprestigiera el Puerto grancanario. Pero el esfuerzo de los buzos fue estéril y la leyenda de las cajas de oro se extendió por la ciudad alimentando tertulias de bochinches y plazas. Tal fue su repercusión que nuevos buzos, esta vez llegados de Inglaterra, arribaron al Puerto para sacar las cajas de oro, ordenando el propietario que, si era preciso, el trasatlántico fuera dinamitado para poder acceder a él. Así fue, y por ese hueco, los buzos sacaron nueve de las diez cajas de oro. La décima no fue encontrada y eso sirvió para alimentar la fantasía popular e incrementar el número de buscadores de oro improvisados, que osaban acercarse al Alfonso XII con los más variados sistemas de detección. Platos, tazas, faroles, campanas, camafeos, y alguna que otra joya componen desde entonces las vitrinas de más de un buceador que ha logrado acceder al Alfonso XII, por debajo de la cota 40. (José Barrera Artiles)

De <http://www.diegoweb.com/diving/cards/page3.html>

Salvage 3.



In 1885 Siebe Gorman's chief diver, Alexander Lambert, was sent by the company to the Canary Islands, and the wreck of the Alphonso XII. Sunk on route to Cuba, the Alphonso carried 100.000 pounds in gold coin, which the underwriters were extremely anxious to recover. Unfortunately the wreck lay in over 180 feet of water, deeper than any salvage diver had ever been.

In a series of stupendous dives Lambert used explosives to blast through several decks until, at a depth never before achieved, he found the treasure. Lambert and a fellow diver recovered nine out of ten boxes of coin although, during his last dive Lambert, in a supreme effort, recovered two boxes and stayed too long at that great depth, succumbing to the dreaded 'bends'.

Strike writes About Lambert:

I've read four separate accounts of that salvage operation and with the exception of the cards nowhere does it mention that Lambert got bent on that particular dive!

(Just on the subject of Lambert, another writer who'd met him describes him thus: "*With a ruddy complexion and fine blue eyes with a twinkle in them, he was one of the kindest and most cheerful of men. Though he had the softest voice imaginable and a keen sense of humour, he was also a 'hard case'. While working at a ship in the Indian Ocean he was annoyed by a shark which persisted in coming nearer and nearer to him each day, though he was able to keep it at a safe distance by opening the outlet valve of his helmet and scaring it away with the bubbles formed by the escaping air. At last he sent up for a large knife and a rope with a noose in it. When these were lowered to him, he held out his bare hand as bait to the shark. As it turned over before taking it, he stabbed it repeatedly, passed the line around its body and it was hauled to the surface.*"

Obviously Lambert would never have been admitted into the 'Project AWARE Foundation!'

I picked up another book in my possession called, "Men Under The Sea", written by USN Commander Edward Ellsberg, in 1940. (Leaving to one side his confirmation of who first invented a submarine escape apparatus and when it was first successfully used, his account of a British diver's apparent immunity to the bends is worth recounting if for no other reason than it's in line with what I was originally saying to Mike!)

"Abnormalities in diving are occasionally on the good side, leaving scientific theory just as unable to explain clearly why. Some divers have worked under conditions which should each day have killed them with 'the bends,' and been no more affected than if they had never left the surface".



Royal Naval Exhibition, 1891. Alexander Lambert is in the centre.

The guy with the bowler hat in the centre of the picture is Lambert. The guy in diving gear is J.W 'Ginger' Bateman, one of Siebe Gorman's early diving pioneers; and the fellow in the bathing suit is the Greek sponge diver, "Professor" Newman. The picture was taken at the Chelsea Naval Exhibition in 1891.



"The most famous case was that of Alexander Lambert, a British Diver, trained in the days when 'the bends' was simply a mysterious demonic visitation, and to whom during most of his diving life, the term 'decompression' would have been simply an unmeaning phrase. On his most noted exploit, the salvage of ST 70,000 worth of gold coin from the Spanish vessel Alfonso XII, sunk in 1885 off the Grand Canary, he had to work inside the vessel at a depth of 162 Ft, twenty seven fathoms down. This was the maximum depth to which any diver had been called upon to dive".

"Lambert, the greatest diver of his day, and perhaps of any day, was a physical marvel. As described by one who knew him well and who often saw him stripped, he was a 'medium sized Hercules', a man only 5 ft 8 inches high, but with a chest measurement of 52 inches and with arms, legs, and a neck to correspond, giving him enormous physical strength".



"In the course of his work ..." (I'm going to start snipping for brevity's sake!) . "Lambert made thirty three dives on the job, usually from two to three a day. He averaged about twenty to twenty five minutes on the bottom on each dive, coming up each time his work was done in from four to five minutes, just as fast as his tenders could have his massive form up through the twenty seven fathoms of sea covering the wreck. "According to the usual decompression tables .. " (This was a long time ago!) ... "to avoid 'the bends' he should have spent about sixty minutes on his rise, instead of only four or five. And he should never have attempted a second, let alone a third dive on the same day."

(And as an aside, Ellsberg worked closely with Behnke, Yarrbough, Momsen and Davis none of whom were considered to be 'lightweights' when it came to knowledge of diving!)

Lies only lies If you look closely in the back to your right of the "Professor" a very young Strike can be seen.

Moneda de 1878 rescatada, hace ya algunos años, de la zona del comedor del Alfonso XII por una buceadora (en la que podríamos llamar época "*pre-patrimonio histórico*", en la que estas conductas no se consideraban expolio). El comedor, además de ser fuente de abundantes platos, el expolio más habitual, era, según esta experta en el pecio, una de las áreas más prometedoras del pecio para localizar monedas. Esta pieza está montada como una pulsera.



De <http://www.secretbottletop.com/diving/Script1/p6.html>

After his death in 1872 Augustus Siebe left his company to his son Henry Siebe and his son in law William Gorman and the company was renamed Siebe Gorman & Company.

WILLIAM GORMAN (1834 1904)

The company then diversified its activities and as well as the manufacture of diving equipment they also kept a whole team of operational divers. Perhaps the most famous of these divers was Alexander Lambert, at the time the chief diver. His greatest exploit was to go to the Grand Canary Islands and dive on the wreck of SS. Alphonso 12.

1885



Whilst working on this wreck in a depth of 160 feet of water Alexander Lambert recovered seven boxes of gold: this being one of them. Each box contained ,10,000 worth of gold. So in all Alexander Lambert recovered ,70,000 pounds worth in gold for Siebe Gorman & Company and the underwriters of the wreck.

De <http://enekton.com/archive/edition1/divehistory1.html>

Deeper down.

Lambert's reputation for achieving the impossible made him the obvious choice for diver when, in 1885, the 'Alphonse XII' sank in 162 feet of water off of the Canary Islands while en route to Cuba with a cargo of gold bullion worth ,180,000.

Blasting his way deck by deck down through the wreck and into the strong room, Lambert single handedly recovered almost all of the bullion at depths never before achieved by a diver. But the price was high. Diving physiology was still imperfectly understood and despite apparent previous immunity to the crippling bends, Lambert at last succumbed and was obliged to retire from diving.

De http://99.1911encyclopedia.org/D/DI/DIVERS_and_DIVING_APPARATUS.htm

Alexander Lambert succeeded in salvaging 70,000 from the Spanish mail steamer Alphonso XII, sunk in 162 ft. of water off Las Palmas, Grand Canary.



Inmersión mortal al 'Alfonso XII'

De: La Provincia Diario de Las Palmas. 07/03/2010

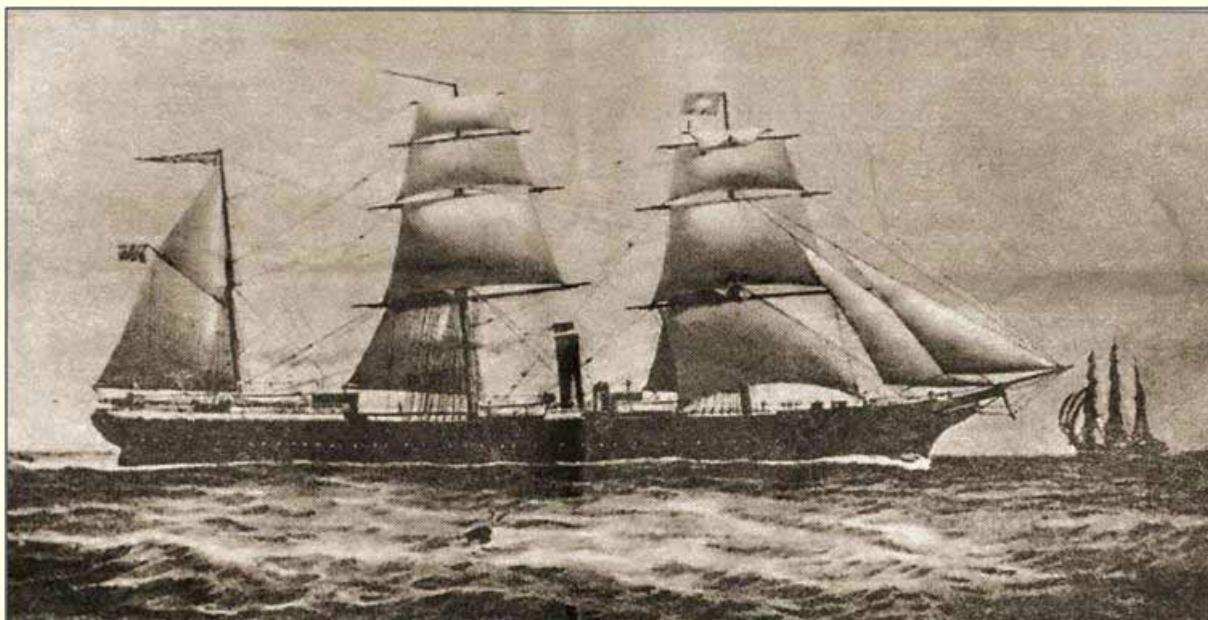
laprovincia.es . Dominical

Vicente Benítez Cabrera.

El rescate del oro del vapor 'Alfonso XII', hundido en la bahía de Gando en 1885, costó la vida al inglés David Tester, que falleció cuando creía tener la décima caja al alcance de su mano

No hay buzo que se precie que no conozca la historia de los diez cofres de oro del vapor correo Alfonso XII, hundido en 1885, tras colisionar con la temida boca de Gando, en el sureste de Gran Canaria. La preciada carga se convirtió, por razones obvias, en la principal preocupación de la Compañía Trasatlántica, que contrató a los mejores buzos de la época para el rescate. Este reportaje cuenta la historia de un hombre valiente, David Tester, que dejó su vida en el fondo del océano por traer a la superficie un puñado de monedas.

Las noticias con las que contaban los responsables de la operación eran que, en principio, el oro estaría en la santabárbara del buque, empaquetado y preparado en cajas de la Compañía o del banco, aunque cabía esperar que se hallaran cerca del camarote del capitán, para mayor seguridad. Lo que queda claro por el luctuoso desenlace es que el acceso no era fácil. Los equipos empleados en la operación de rescate pudieron ser muy similares a los que hoy se encuentran expuestos en el Arsenal de Las Palmas, y la forma de abordar la tarea requería, en un primer estadio, desarbolar y despejar la zona de acceso, eliminando los palos o mástiles, aparejos, velas y todo aquello que pudiera dificultar el acceso a las cubiertas.



En segundo lugar, y mediante voladuras submarinas controladas, se tuvieron que abrir escotillas circulares lo suficientemente amplias para el acceso y salida del buzo, atravesando las tres cubiertas, una tras otra, hasta llegar al lugar donde se encontraban los cofres con las monedas, en la santabárbara. Las voladuras mediante cordones explosivos harían que el corte fuera limpio y hacia adentro, al igual que figura en los manuales de voladuras submarinas actuales. Los trabajos fueron planificados meticulosamente como ha reflejado el diario de los trabajos realizados.

Para llevar a cabo una operación tan compleja había que acudir a los profesionales más experimentados. Teniendo en cuenta que los métodos de trabajo para los buzos en profundidades estaban descritos en el Manual del Buzo (Siebe&Gorman, 1883), la Compañía Transatlántica de Antonio López, no dudó en contratar al buzo jefe de la escuadra de Siebe&Gorman, Mr. Alexander Lambert.

Pertrechados con el mejor equipo de la época, los buzos se lanzaron al rescate del oro. En las cartas náuticas levantadas en 1887, aparecen los cuatro muertos o anclas empleados colocados en el fondo del mar por el vapor Arabian, para desarrollar las tareas de recuperación de las cajas. Estos muertos o anclas se utilizaron para mantener el Arabian en la posición de fondeo que permitiera trabajar al equipo de buzos con seguridad y garantías, teniendo en cuenta que el barco estaba sometido a unas condiciones de fuertes corrientes a lo largo de los meses que duraron las operaciones de rescate. Un dato a tener en cuenta es que las primeras tablas de descompresión publicadas en España datan de 1926, muy posteriores a 1885, lo que nos permite suponer que las condiciones de trabajo fueron muy duras y sin los controles necesarios de las paradas de descompresión, que tuvieron graves consecuencias en la salud de los buzos.

ARCHIVOS. Según la documentación procedente de los archivos de la compañía Siebe&Gorman, que recoge la cronología de los acontecimientos, las cajas se sacaban desde la santabárbara hasta un lugar intermedio en el buque, antes de subirlas a la superficie, dependiendo del estado del mar.

Sin embargo, al finalizar el trabajo, las cuentas no cuadraron. Faltaba una caja. A partir de ese momento, la leyenda del tesoro del Alfonso XII, no ha dejado de atraer a los buzos profesionales y deportivos para encontrar lo que ya no debía encontrarse en el fondo del buque.

Es aquí donde empieza la historia de David Tester. A finales del año 1886 regresó y, durante cuatro meses, realizó sesenta descensos a las bodegas del pecio, en busca de la décima caja. El 30 de marzo de 1887 por fin la había localizado, permaneciendo 36 minutos en el fondo, más tiempo del que era costumbre o prudente y superando los límites de tiempo a esa profundidad. Después de volver a superficie, parecía encontrarse bien de salud. A pesar de las advertencias que le hicieron, apenas transcurrido menos de un cuarto de hora, hizo otro descenso de diez minutos, tras asegurar que había despejado los obstáculos para llegar a la cámara.

Después de esta segunda inmersión a gran profundidad, al volver a superficie al principio parecía que nada malo le sucedía, pero pronto sintió un fuerte dolor en el brazo izquierdo. Inmediatamente fue trasladado a las playas de Gando y se le aplicó el tratamiento habitual en casos de ataques descompresivos. Se fue a buscar un médico, y de acuerdo con las instrucciones, Tester fue trasladado a la villa cercana de Telde, donde a pesar de los excelentes esfuerzos que se le aplicaron para mejorarlo, falleció después de sufrir considerables dolores en la noche del día siguiente. El británico parecía estar seguro de recuperar la caja de oro, pero fue temerario en su deseo por conseguir el éxito y sobrestimó sus fuerzas en la tarea, lo que demuestra que era un hombre de un carácter excepcional y remarcable.

Como recoge el certificado de defunción del Registro Civil de Telde, David Tester falleció en la ciudad de los Faycanes el 1 de abril de 1887, natural de la ciudad de Londres, de cuarenta y cinco años de edad, casado, de profesión buzo, residente en la playa de Gando; murió en la casa de don Juan José Brasil y López, casado, mayor de edad, marinero y domiciliado en la calle del Príncipe Alfonso, a las nueve de la noche (30 de marzo) a consecuencia de una apoplejía cerebral. A su cadáver se dio sepultura en el Cementerio destinado para los súbditos británicos en el barrio de San José, en Las Palmas de Gran Canaria. Efectivamente su cuerpo fue enterrado en la tumba numero 274.

Nota: El autor asegura que el buzo de la Izquierda de la famosa foto de los buzos del Alfonso, es David Tester y no Lambert.

The image shows the front page of the "SIGNS OF THE TIMES" newspaper. The masthead is at the top, featuring a circular emblem with a figure and the words "SIGNS OF THE TIMES". Below it is a decorative wreath. A small note below the emblem reads: "(Registered at the G.P.O., Melbourne, for transmission by Post as a Newspaper.)" The date "Vol. 23, No. 5" is on the left, and "Warburton, Victoria, February 3, 1908." is in the center. The price "ONE PENNY" is on the right. The main article begins below the masthead.

In 1885 the steamer *Alfonso XII.* was lost off Point Gando, Grand Canary, with ten boxes of specie on board. The Marine Insurance Company sent out three divers, Alexander Lambert, David Tester, and F. J. Davies, who succeeded in getting up nine out of the ten boxes with their contents intact. Lambert was most successful, and suffered from paralysis of his internal organs in consequence, but appears to have recovered under skilful treatment on shore. In a subsequent expedition, sent out to recover the missing tenth box, Tester lost his life, presumably by remaining under water too long without returning to the surface. During the first expedition Lambert received £4,000 and Tester about £1,400; as they were paid regular wages, five per centum on the value recovered, and a bonus of £50 a box. The depth was 160 feet, and the boxes of gold had to be won, at that depth, from a small lazarette in the ship's run to which access was obtained through three decks by the aid of tonite having an explosive upward force. A German company also had a try for the other box of £10,000, working on the basis of 50 per centum, no cure, no pay, but the divers found the depth too much for them, and the salvage was abandoned."

