



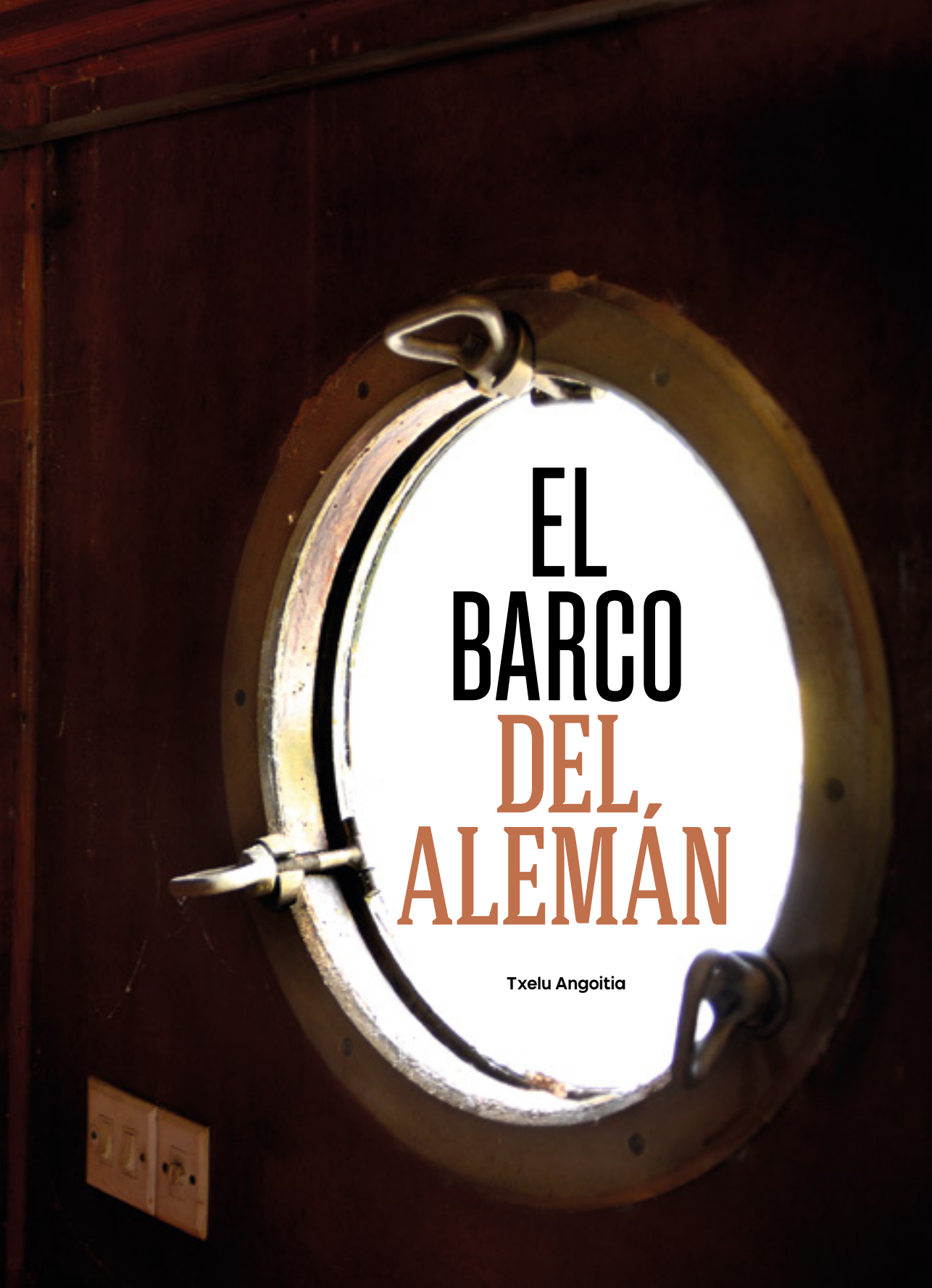
astola

ikerketa eta historia

DURANGALDEKO URTEKARIA

19.zk 2025 • 7€





EL BARCO DEL, ALEMÁN

Txelu Angoitia



📷 El barco en el exterior de la casa de los Doliwa.

Corría el año 1965 y, en Durango, nacían dos proyectos visionarios. El primero de ellos, promovido por un grupo de jóvenes euskaltzales, dio lugar a la entonces llamada Feria del Libro y Disco Vascos, que este año celebra su 60 edición.

El otro, se abría paso en la mente de Ricardo Doliwa Gerhardt (1939-2016), hijo del empresario alemán afincado en Durango Ricardo Doliwa, sobre cuyo trabajo fotográfico publicamos un reportaje en el número 13 de esta revista.

El hermano de nuestro protagonista, de nombre Heriberto y aficionado a la navegación, había construido años atrás una lancha rápida para practicar esquí acuático, y quizás fue esa la chispa que

prendió en Ricardo para lanzarse a la aventura de construir un barco. Esta vez, un yate de dimensiones considerables.



📷 Ricardo Doliwa en los años 70. *La Gaceta del Norte*

El caso es que poco tardó en ponerse manos a la obra. Primero, levantó un taller diseñado para las necesidades que le irían surgiendo y, después, fabricó parte de las herramientas que pensaba que le harían falta. Ya estaba todo preparado para acometer su proyecto en el jardín de la casa familiar.

Por si el reto fuera pequeño, Ricardo no dejó que nadie lo ayudara ni usó plano alguno. Preguntado al respecto en una entrevista de J.J. Benítez para *La Gaceta del Norte*, en 1976, nuestro protagonista era tajante: “¿Planos? ¿Para qué? Yo tenía la idea aquí, en la cabeza”.

Ricardo había nacido en Durango, donde su padre había montado la empresa Odi-Bakar en 1930 con dos socios eibarreses, pero pasó un tiempo en Alemania estudiando ingeniería. Mientras estudiaba,



 Ricardo Doliwa en los años 70. *La Gaceta del Norte*

ya había construido varios artefactos mecánicos, entre ellos una motocicleta, pero un barco de 17 metros de eslora, 4 de manga y 20 toneladas de peso eran palabras mayores. Y más para alguien que no sabía nada de barcos ni había navegado nunca.



 Sala de mando del barco.

Empezó armando el esqueleto de la nave, para lo cual se fue al monte en busca de la madera necesaria, que luego cortaba a medida en la serrería de Belakortu.

Decidió instalar los motores a popa, la sala de mando en la parte más alta del barco y, bajo ésta, una pequeña cocina, un comedor y camarotes con literas.

La reutilización de materiales fue parte de su estrategia de construcción. Instaló dos motores recuperados de un desguace de automóviles y reparados por él mismo. El principal, de 400CV, de un camión, y otro, auxiliar de 100 CV, de un Mercedes. También en desguaces, encontró los elementos para completar el cuadro de mandos. La brújula la sacó de una avioneta en desuso y los cristales de las ventanas del desaparecido tranvía

de Bilbao. Asimismo, ideó un sistema de turbinas que optimizaba el rendimiento de las hélices. A pesar de reutilizar diversos elementos, el barco costó 380.000 pesetas, una cantidad considerable en aquella época.

Sólo ante el peligro, Ricardo invirtió durante 10 años todo su tiempo libre en el proyecto. Por las tardes, al salir del trabajo en la empresa familiar, los fines de semana, las vacaciones... su actividad frenética concitaba el interés de los durangueses, y siempre había algún curioso detenido frente al “chalet del alemán” observando los avances en la construcción.



Diversas fases de la construcción del barco.

Archivo Familia Doliwa



Exterior e interior del barco en la actualidad.

Por nuestra parte, los niños de la época fantaseábamos con las peripecias del barco. Había opiniones para todos los gustos; que lo habían llevado al mar y no flotaba, que no se podía llevar hasta la costa por su tamaño, que el alemán iba a dar la vuelta al mundo...

Pero no era esa su intención. Para Ricardo, construir el barco no era un medio, sino un fin en sí mismo. A la manera del poeta Kavafis en su célebre poema Ítaca, lo importante no era el destino sino el camino. Así se lo manifestaba al periodista anteriormente citado cuando éste le preguntó sobre el destino de la embarcación: "A mí, lo que me gustaba era construirlo, y eso, ya está. Ahora no sé lo que haré".



📷 El barco en la actualidad.

Tras una década de trabajo y creatividad, llegó el momento de transportar el barco hasta el lugar elegido para su botadura, que se iba a producir junto al astillero de Murueta. Aprovechando el reciente asfaltado de la calle, Ricardo contrató dos enormes grúas que movieron el barco desde el lugar donde había sido construido hasta la zona donde ahora descansa. También ideó y construyó un remolque formado por tres piezas ensambladas, porque subido a un camión no hubiese podido atravesar los túneles del trayecto.



📷 Traslado del barco en los años70.



 Inscripciones en el comedor del barco.

Pero transcurrió otro medio siglo y el Walkyria, como había sido bautizado, no llegó a atravesar la puerta de la casa. Permaneció varado para siempre en un jardín de Durango, a 40 km de la costa. Ni su hermano Heriberto ni su hijo Ricardo aciertan a explicar las razones por las que nunca se echó al mar. Quizás, sencillamente, el alemán, una vez acabado el barco, perdió el interés y se puso a construir o a idear cualquier otro ingenio.

El tiempo no perdona y actualmente el yate, de madera recubierta de poliéster, espera para volver en trozos a los desguaces que fueron parte de su origen. Una historia circular para un sueño que se hizo realidad pero que perdió su carácter de utopía en el camino.

En el comedor del barco, grabadas en madera con cierta estética sesentera, cuatro sentencias en alemán resumen el espíritu que llevó a este alemán tenaz y creativo a lanzarse a la aventura de construir un barco, que a los niños de entonces nos hizo navegar en la fantasía:

**"LA SUERTE AYUDA A VECES,
EL TRABAJO SIEMPRE".**

"TRABAJA Y APLÍCATE, PERO VIVE".

**"CUANDO NO ENCUENTRAS LA SOLUCIÓN,
SURGE LA INSPIRACIÓN"**

**"EL RECUERDO ES EL ÚNICO PARAÍSO
DEL QUE NADIE NOS PUEDE ECHAR"**