

4/10/68

19

# Historia y vida marinera del primer "Suevic" de la White Star Line

En 1907, y para salvarlo, fue necesario partirlo en dos y construir una nueva proa  
En 1927 fue vendido a una empresa noruega que lo transformó en factoría ballenera

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

Cuando, hace sólo unos días, el "Suevic" lució en Santa Cruz sus colores de la Shaw Savill and Albion, la añoranza de los viejos "marineros" volvió a las gentes del puerto que no los ha olvidado. Y es que allí, en la ciudad toda, se recuerdan aquellas largas décadas en que los "huge cargo liners" de la naviera mantuvieron—banda a banda con la White Star Line—el servicio a puertos de Australia y Nueva Zelanda.

Iban vía Santa Cruz y Ciudad del Cabo y, después de sus escalas australianas y neozelandesas, volvían a su destino tocando en Punta Arenas, Montevideo y, de nuevo, Santa Cruz.

El tráfico aumentó más y más y, a su compás creciente, ambas empresas navieras incrementaron sus respectivas flotas. Y, por lo que a

la White Star Line respecta, esta puso en servicio—en 1897—los "Athenic", "Corinthic" y "Ionic" y, al mismo tiempo, contrató la construcción de cinco mixtos, con amplia capacidad para carga y pasaje, en los astilleros de la Harland and Wolff, en Belfast. Estos recibieron los nombres de "Afric", "Medic", "Persic", "Runic" y "Suevic", este último primero de su nombre que, por cierto, no volvió a figurar en ella hasta la entrada en servicio—en 1950—del que hace unos días nos visitó.

Y fue esta escala, inesperada, la que hizo evocar aquella espléndida estampa marinera del "Suevic" y sus gemelos que, con sus cuatro altos palos y chimenea en caída, fueron los mayores barcos que durante años recalaban por Santa Cruz.

## Nace el primer "Suevic"

Puesta su quilla en 1899 en los antes citados astilleros de Belfast, el "Suevic" fue botado en 1900 y, en diciembre, ya estaba listo para iniciar sus pruebas preliminares de velocidad y consumo. Y una vez éstas finalizadas, con éxito completo, fue entregado oficialmente a la White Star Line.

En aquel diciembre de 1900, el "Suevic" era, con el "Runic", la pareja de mayores unidades mixtas que en los océanos del mundo flotaban. El casco era de acero y, subdividido en tres cubiertas, disponía de siete bodegas para carga, en su mayoría refrigerada. La eslora era de 165 metros y la manga de 19; el tonelaje bruto ascendía a 12.531 toneladas y el neto a 8.022 mientras que, a plena carga, el desplazamiento era de 24.945 toneladas. Su capacidad en las siete antes citadas bodegas, todas ellas con sus correspondientes escotillas, era de 15.435 toneladas.

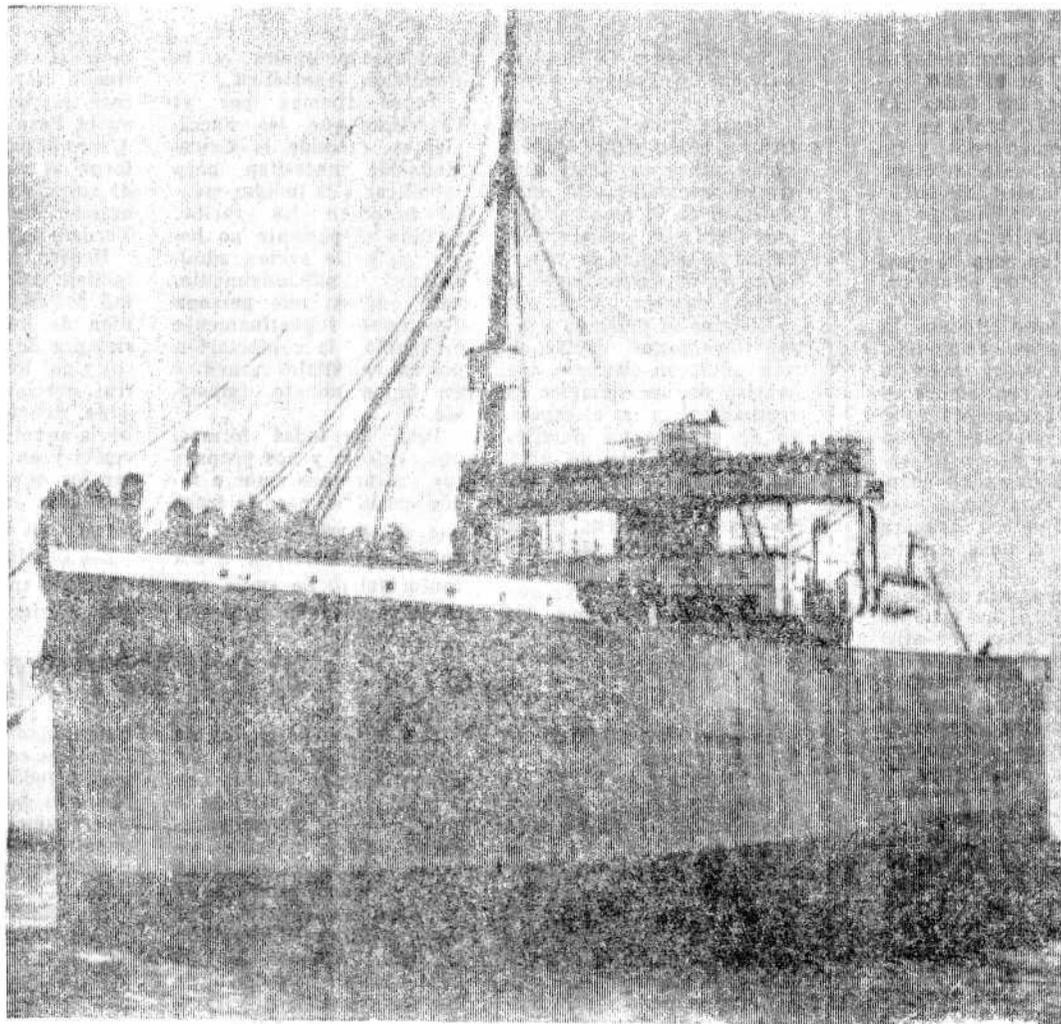
El aparato propulsor estaba compuesto por dos alternativas, de cuádruple expansión, que sobre dos ejes le daban una máxima de 13

nudos. Tomaban vapor de cinco calderas, cuatro de ellas de doble horno, que consumían 80 toneladas de carbón por singladura.

Tenía acomodación para 400 pasajeros en clase única y, hasta cierto punto, fue con sus gemelos uno de los precursores de los hoy tan comunes "cabin class".

Su estampa marinera era perfecta: cuatro altos palos enmarcaban la alta chimenea mientras el puente, a imitación de los "liners" de la Mala Real, estaba situado muy a proa y separado del resto de la superestructura. Esta era baja y sobre ella, en pescantes de pico de ganso, los botes salvavidas—seis por banda—se extendían sobre la toldilla que, amplísima, terminaba en una armoniosa popa de espejo.

Un gracioso y ligero arrufo daba al "Suevic"—también a sus gemelos—una impresión de fuerza y ligereza que, en verdad, no correspondía a sus 5.000 H. P. y modestos 13 nudos; esta sensación de barco veloz se acentuaba por el ancho cintón amarillo que rompía la monotonía del largo y negro casco.



La nueva proa del "Suevic" cuando, a remolque de los "Pathfinder" y "Blazer", zarpaba de Belfast con rumbo a Southampton.—(Reproducción fotográfica de J. Hdez.)

## Sus primeros años de mar

En marzo de 1901, después de ajustar la maquinaria y entrar en dique para limpieza del casco, el

sajeros y un cargo completo de mercancías—en especial carne congelada—con destino al mercado in-

vez éstos a bordo, comenzó a levar con aquella indudable gracia y majestad que tienen, siempre, los barcos grandes en estas operaciones. Aproximándose a la mar, el "Suevic", con el ancla a pique ya, dio avance y, poco a poco, comenzó a ganar velocidad cortando la mar tendida que recalaba, honda y solemne,

## Embarrancado en Stag Rock

El 17 de marzo, el "Suevic" clavó su quilla sobre Stag Rock, uno de los peligrosos arrecifes del Lizard. Se intentó salir del apuro con los medios de a bordo y, ante la imposibilidad—el barco estaba clavado materialmente sobre un saliente rocoso—la tripulación lanzó los botes salvavidas y condujo a tierra a los 382 pasajeros. El tiempo estaba relativamente bueno y, una vez en tierra, fueron conducidos a la más cercana estación de ferrocarril donde la Great Western Railway, avisada con tiempo, tenía ya un tren en espera de los naufragos. Y mientras éstos continuaban viaje a Londres, la tripulación del "Suevic"

La operación era delicada y sumamente difícil. Para cortar el casco en dos, se emplazaron pequeñas cargas de dinamita que, en el momento oportuno, hicieron explosión y separaron las dos mitades. La proa siguió clavada en su aguja de roca y la popa, con el mamparo de la bodega número 3 intacto, fue tomada a remolque por los "Linnet" y "Ranger" y conducida a Plymouth. Allí se reforzó el mamparo y, siempre en la estela de los dos citados remolcadores, la mitad del "Suevic" se condujo a Southampton.

Y mientras esta difícil maniobra se llevaba a cabo, en los astilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, se construía una nueva proa, exactamente igual a la perdida en Stag Rock. Y tal era la confianza

del Gobierno británico. De los cinco gemelos, sólo uno, el "Afric", resultó hundido durante el curso de la guerra.

Después de un recorrido general de casco y máquinas, el "Suevic" enarboló de nuevo la contrasena de la White Star Line en febrero de 1920. Y, días más tarde, se hizo a la mar con rumbo a Santa Cruz para, después de carbonear, continuar en su antigua línea.

Un año más tarde fue enviado a Portsmouth donde se le sometió a una reforma en las instalaciones dedicadas a pasaje; los salones públicos fueron ampliados y, al mismo tiempo, los antes 400 pasajeros quedaron reducidos a sólo 266, también en clase cabina.

## Nueva etapa de vida

Con nuevos barcos en la línea, los gemelos pronto resultaron de difícil y poco rentable explotación económica. No podían competir con sus nuevos compañeros de flota y eso que, a pesar de sus años, los cascos y máquinas se encontraban en perfectas condiciones. En 1927 el "Persic" fue al desguace y, un año después, el "Suevic" fue vendido a una empresa ballenera de Tonsberg para su transformación en factoría flotante.

Los "Corinthic" y "Ionic" fueron desguazados y los restantes fueron todos, a imitación del "Suevic", vendidos para su posterior utilización como factorías balleneras.

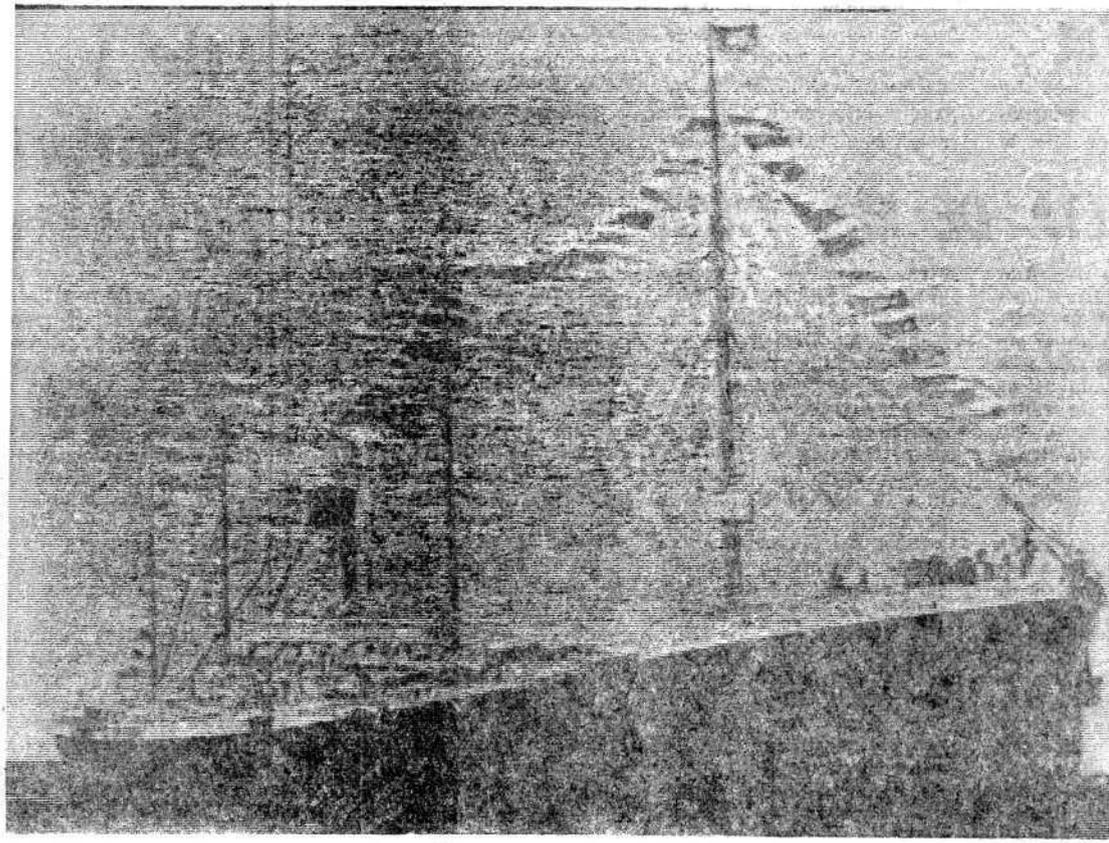
El "Athenic" se transformó en el noruego "Pelagos"; el "Runic" en el "New Sevilla", de la Salvesen inglesa y, finalmente, el "Medic" en el "Hektoría", también bajo bandera noruega.

El "Suevic", ya bajo los colores de la Yngvar Hvistendahl Finnval A. S.—que lo adquirió en 35.000 libras esterlinas—pasó a los astilleros de la Krupp Germaniaerft, en Kiel, donde se le transformó radicalmente. Se le instalaron tanques para el transporte de 80.000 barriles de aceite de ballena y, rebautizado "Skytteren", el viejo "Suevic" cambió totalmente su elegante estampa.

El trinquete y la chimenea conservaron su elegante caída pero una enorme superestructura, cerrada, se extendía desde el puente al arranque de la toldilla. Sobre esta antiestética construcción se elevaban cuatro posteleros que, en candelero, rompían totalmente la antes gallarda y esbelta línea del viejo "Suevic".

A popa, otro alto postelero era remate del casco que, perdida la fina estampa de la bovedilla, terminaba en una rampa y abertura que llegaba hasta la flotación para, por





El "Suevic", empavesado totalmente, sale de Liverpool en su primer viaje con rumbo a Santa Cruz. (Reproducción fotográfica de J. Hdez.)

"Suevic" quedó listo para su entrega a la White Star Line y, una vez con la contraseña a tope del mayor, cruzó a Liverpool donde embarcó no sus 400 pasajeros, sino 300 soldados de infantería que iban destinados a Africa del Sur—la guerra contra los boers se encontraba en su apogeo—y completó su cargamento con material de guerra con idéntico destino.

Después de su escala inaugural en Santa Cruz, el "Suevic", con las carboneras repletas, cruzó directo hasta Ciudad del Cabo. Allí desembarcó las tropas que conducía y, una vez el material de éstas en tierra, continuó sus singladuras hacia Melbourne y Sydney. Pero ya en esta ocasión—y siguiendo el ejemplo del "Medic" un año antes—no regresó por Punta Arenas y Montevideo sino que, desde Nueva Zelanda, puso rumbo a Durban. Y ya desde allí a Ciudad del Cabo y Santa Cruz de Tenerife.

A fines de 1901 el "Runic" se unió a la línea y, durante los seis siguientes años los cinco grandes cargueros mixtos y los tres "liners" de la White Star Line cumplieron el servicio con la misma regularidad que sus compañeros de la Shaw Savill, todos ellos conocidos por "mamarias" en el puerto santacrucero.

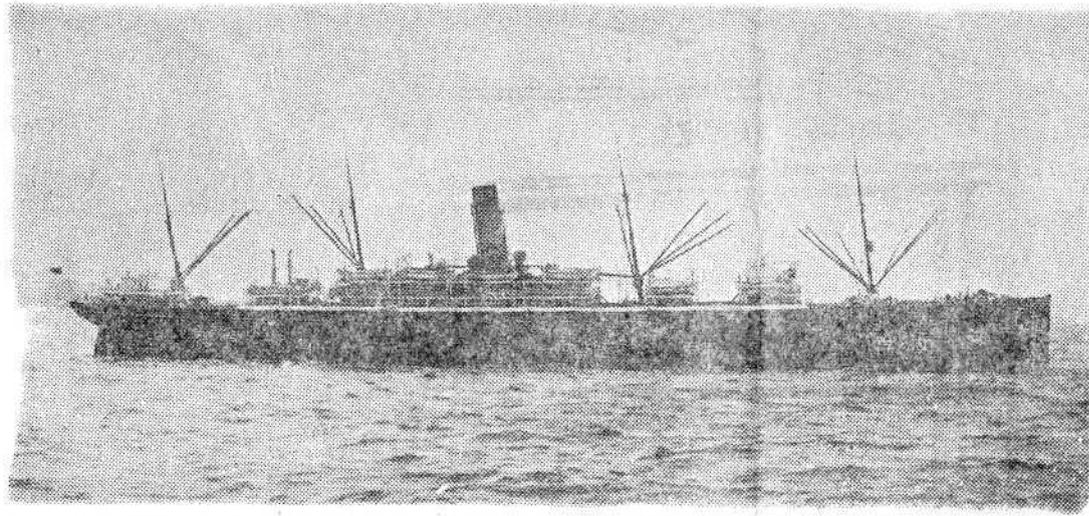
En marzo de 1907, el "Suevic" recaló en Santa Cruz procedente del Sur. Llevaba a su bordo 382 pa-

glés. Fondeado a la gira, con las negras gabarras afanadas a sus bandos y las aljibes suministrándole el agua de Aguirre, permaneció unas horas ante la ciudad mientras sus pasajeros, según la costumbre de entonces, desembarcaban por la "marquesina" para recorrer Santa Cruz.

Con el Blue Peter a tope, el "Suevic" llamó con los bramidos de su sirena a los pasajeros y tripulación con licencia en tierra. Y, una

desde el Atlántico. El pozo inmenso azul le fue tragando, separado de tierra y abierto sobre el horizonte hasta que el "Suevic" sólo fue un negro penacho sobre la raya. Luego, nada.

Hasta casi un año después no volvería el "Suevic" a Santa Cruz y, cuando de nuevo lo hizo, medio barco era de nueva construcción, concretamente toda la sección proel.



El "Athenic", otro de los "mamarias" de la White Star Line que, vía Santa Cruz, servía la línea de Australia y Nueva Zelanda. Como el "Suevic", terminó sus días transformado en factoría ballenera.

medios de a bordo y, ante la imposibilidad—el barco estaba clavado materialmente sobre un saliente rocoso—la tripulación lanzó los botes salvavidas y condujo a tierra a los 382 pasajeros. El tiempo estaba relativamente bueno y, una vez en tierra, fueron conducidos a la más cercana estación de ferrocarril donde la Great Western Railway, avisada con tiempo, tenía ya un tren en espera de los naufragos. Y mientras éstos continuaban viaje a Londres, la tripulación del "Suevic" emprendía la marcha por salvar su barco.

Una verdadera aguja de roca estaba clavada a proa del puente. Los mamparos resistían y, por tanto, no había peligro inmediato de hundimiento. Tres días más tarde comenzaron a llegar pequeñas embarcaciones de cabotaje, especialmente fletadas, al lugar del accidente. Y abarloadas al "Suevic" comenzaron a tomar a su bordo el cargamento de las bodegas no afectadas.

Durante una semana, con buen tiempo en toda ella, los costeros prosiguieron su labor y el "Suevic" comenzaba a alzar sobre el mar su panza roja, hasta entonces oculta bajo el disco de máxima carga.

Y, tan pronto como el último de los costeros se abrió de la banda con las restantes toneladas que había en las bodegas, el tiempo comenzó a empeorar. El largo látigo del viento impulsó las olas contra el barco inmóvil y clavado en la roca, roca contra la que, al mismo tiempo, daba golpes tristes y peligrosos en su desesperada lucha contra el temporal.

Y cuando este amainó, los expertos encontraron que el casco se había agrietado y que los rumbos abiertos en el casco hacían muy difícil su salvamento. Sin embargo, la Liverpool Salvage Association decidió intentar el salvamento de, si no el barco completo, sí al menos de la sección de popa, la parte más valiosa por contener las máquinas y calderas, todas ellas en perfecto estado.

La bodega número 3 intacto, fue tomada a remolque por los "Linnet" y "Ranger" y conducida a Plymouth. Allí se reforzó el mamparo y, siempre en la estela de los dos citados remolcadores, la mitad del "Suevic" se condujo a Southampton.

Y mientras esta difícil maniobra se llevaba a cabo, en los astilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, se construía una nueva proa, exactamente igual a la pérdida en Stag Rock. Y tal era la confianza de los armadores y constructores en el éxito que, aún con esta proa en grada, ya se anunció la próxima salida del "Suevic" para enero del año siguiente.

La nueva sección proel, de 65 metros de eslora, fue botada de proa y, después de acondicionaria debidamente, fue llevada a Southampton por los remolcadores "Pathfinder" y "Blazer". El pequeño convoy zarpó de Belfast el 19 de octubre y arribó a su destino el 25 del mismo mes. Y una vez allí, ambas secciones fueron conducidas a dique seco donde, una vez colocadas, se procedió a su unión.

Una vez lista esta fase de la reconstrucción del "Suevic", se le puso a flote y en el muelle de armamento de la empresa se procedió a reacondicionar sus instalaciones y, tal y como se había pronosticado el "Suevic" quedó listo para navegar en enero de 1908.

## La primera guerra mundial

Volvió el "Suevic" a Santa Cruz. Su estampa no había cambiado cuando, mitad nuevo y mitad viejo, lució su silueta inconfundible en aguas santacruceras.

Hasta 1914 el "Suevic" continuó sus escalas en Santa Cruz. Luego las suspendió y, requisado como transporte de guerra, condujo tropas australianas y neozelandesas a Gallipoli. A su bordo, los célebres Anzacs navegaron a través del Mar Rojo para, una vez desembarcados, continuar el "Suevic" viaje a puertos franceses del Mediterráneo.

En esta zona continuó sus viajes, todos vía el Canal de Suez, hasta que en septiembre de 1917 pasó al Ministerio de Transportes británico y, bajo la administración del Shipping Controller, volvió a sus tareas de carguero. Pero estos viajes fueron hechos ya bajo un camuflaje, entonces muy en boga, que ocultaba su estampa, verdaderamente irreconocible, con tanto gris, verde, azul y negro que en franjas se cruzaban sobre todo el casco y superestructura.

Cuando la paz volvió al mundo, el "Suevic" no fue devuelto a sus armadores. Vino, sí, de nuevo por Santa Cruz pero continuó hasta 1920 bajo la administración del Shipping Controller. Y cuando este organismo estatal lo devolvió a sus legítimos propietarios, ya el "Suevic" había navegado un total de 250.000 millas marineras por cuenta

servaron su elegante caída pero una enorme superestructura, cerrada, se extendía desde el puente al arranque de la toldilla. Sobre esta antiestética construcción se elevaban cuatro posteleros que, en candelero, rompían totalmente la antes gallarda y esbelta línea del viejo "Suevic".

A popa, otro alto postelero era remate del casco que, perdida la fina estampa de la bovedilla, terminaba en una rampa y abertura que llegaba hasta la flotación para, por ella, izar las ballenas a cubierta.

Con esta nueva estampa, pintado de negro el casco y blanco la superestructura, el "Skytteren" se hizo a la mar con rumbo al Antártico. Con una flotilla de "whale catchers" en su estela, el viejo "mamaria" navegó durante años en los "whaling grounds" y, cuando emprendía el viaje de vuelta, era frecuente se encontrase con sus antes compañeros de flota—entonces balleneros como él—en aguas de Ciudad del Cabo.

## Los últimos años del viejo "Suevic"

Poco antes de 1939, el "Skytteren" sufrió otra radical transformación en su estampa marinera. Se cerró totalmente el pozo de proa, con lo cual la maciza superestructura se llevó hasta el castillo, y unas rampas—una a cada banda—se instalaron a ambos lados de la chimenea. De esta manera quedaba conectada la toldilla con la cubierta alta que, abierta, desplazó hacia popa la instalación de los botes salvavidas.

Cuando de nuevo comenzó la guerra en 1939, el "Skytteren" se encontraba en aguas del Antártico y, terminada la temporada ballenera, puso rumbo a aguas europeas. Una vez descargó en Tonsberg, se le dio orden de dirigirse al puerto sueco de Gotemburgo para allí ser sometido a obras de reparación y preparación para la siguiente campaña. Y mientras se encontraba allí amarrado ocurrió la invasión de Noruega por las fuerzas alemanas.

Las autoridades suecas no internaron el barco por su condición de mercante. Pero en su misma situación se encontraban otros nueve cargueros noruegos que, dada la actuación de los submarinos alemanes, eran de gran necesidad a la marina mercante de su nación que prestaba servicio bajo control inglés. Y cuidadosamente, tal y como se había llevado a cabo durante la primera guerra mundial con los barcos ingleses surtos en Suecia, se preparó la salida de estas unidades con rumbo a Inglaterra. Por avión se enviaron a Suecia los tripulantes necesarios para completar la dotación de ellos y, aunque todos conservaron las respectivas matrículas noruegas, enarbolaron el pabellón inglés. El mando del convoy lo tomó un comodoro de la Royal Navy

# LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página cuatro)<sup>19</sup>

que secretamente había llegado a Suecia.

Y en la noche del 31 de marzo de 1942, los mercantes noruegos, todos ellos con el "red duster" a tope, se hicieron secretamente a la mar. Pero el servicio alemán de espionaje había tenido noticia de lo que se proyectaba y unidades ligeras de la Kriegsmarina se habían situado en puntos desde donde les sería fácil interceptar el convoy que, en un punto prefijado del Mar del Norte, estaba citado con su correspondiente escolta inglesa.

Cuando el "Skytteren" navegaba longo de la costa de Maseskjaer se divisaron las unidades alemanas que, a la máxima, se acercaban con ánimo de apresar las unidades alemanas que, a la máxima se acercaban con ánimo de apresar a tan valiosas unidades. Pero antes de que esto ocurriese, todos los mercantes abrieron los "kignstón" e hicieron explotar las pequeñas cargas que, en prevención, llevaban en los dobles fondos. Y así dio fin a sus días de mar el viejo Suevic" cuyos tripulantes, todos a salvo, fueron hechos prisioneros por los alemanes.

De aquella su esbelta silueta, enmarcada por altos palos y chimenea en caída, nos ha traído recuerdos el nuevo que, con todo orgullo, pasea por los mares el nombre del desaparecido "mamaria" del Santa Cruz carbonero.

4/10/68