

LA ISLA Y LOS BARCOS

Hoy llegará, con turismo y en primera escala, el trasatlántico ruso "Baltika"

Fue construido en astilleros holandeses y, hasta 1956, se llamó "Vyacheslav Molotov"

Para el próximo día 26 se anuncia el "Nadeshda Krupskaja", en el primero de tres cruceros de Londres a Santa Cruz

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

A las 2 de esta tarde, y procedente de Londres y La Coruña, llegará a puerto el trasatlántico ruso "Baltika" que, con 231 turistas a su bordo, realiza un crucero de recreo por aguas del Atlántico. De aquí seguirá a Las Palmas, Agadir, Gibraltar, Vigo y, de allí, al puerto de procedencia. Esta visita del "Baltika"—primera que el "liner" lleva a cabo en Santa Cruz—será seguida por la del moderno "Nadeshda Krupskaja", que el próximo día 26 llegará a Tenerife en primera escala, la cual repetirá el día 17 de octubre y, de nuevo, el 22 de noviembre.

El "Baltika" viene a la consignación de Bergé y Compañía y los turistas recorrerán los principales puntos de Tenerife en excursiones organizadas por Viajes Fernando Poo. Para fines de año se anuncia la arribada, por vez primera también, del moderno "Alexander Puskin"—consignado a Miller—mientras que la Aucona recibirá en la próxima temporada a los dos ya conocidos gemelos "Taras Shevchenko" e "Ivan Franko".

Si bien en otras épocas fue frecuente y regular el paso de mercantes y unidades de guerra rusas por Santa Cruz, las particulares características del tráfico comercial

Nace la Flota Voluntaria Rusa

En el mismo año de 1877 se adquirió a la Hamburg America Line el "Saxonia" que, con el nombre de "Nijni Novgorod", enarbó la contraseña del organismo estatal creado para su administración. La compra del "Saxonia", que ya contaba con veinte largos años de mar, se hizo por suscripción pública llevada a cabo en toda la nación. El idéntico sistema se llevó a cabo con las restantes unidades que, bautizadas todas con nombres de ciudades, pasaron a constituir la célebre Flota Voluntaria Rusa.

Otra de las unidades que formaron el núcleo primero de la Flota

de este pabellón no incluían líneas de pasaje por estas aguas.

Cargueros y veleros si recalaban con carga o en busca de ella y, a partir de 1897, fue también anual la visita del crucero-acorazado que, con cadetes de la Academia Naval de Kronstand, realizaba viaje de instrucción y prácticas.

El interés ruso por la creación de una flota de trasatlánticos comenzó cuando, en la guerra que en 1877 declaró a Turquía, la Royal Navy frustró la toma de Constantinopla.

Por entonces, todas las naciones europeas con tradición marinera disponían de trasatlánticos que, a la vez que servían las líneas normales de navegación, eran, en potencia, excelentes cruceros auxiliares para caso de guerra. Inglaterra contaba con los de las navieras Cunear y White Star. España con los pertenecientes a la Transatlántica Española, Francia con la flota de la Generale Transatlantique y Alemania, que comenzaba a destacar en el mundo naval, con la Hapag y la Norddeustcher Lloyd.

Moscú decidió seguir el ejemplo y, al mismo tiempo que ordenaba la construcción de las unidades necesarias en astilleros de Inglaterra y Alemania, acudió al mercado europeo de "second hand".

razado "Goeben" y el crucero "Breslau".

Paralelamente a esta entidad, de tipo totalmente paraestatal, la Russian East Asiatic Company comenzó, en 1899, un servicio regular entre puertos del Báltico y Vladivostok. En realidad, la iniciativa y capital social de la nueva empresa eran daneses—concretamente de Hans Neil Andersen, el fundador de la Danish East Asiatic—pero la línea no resultó un éxito y, en 1905, los "Kistai", "Petronia", "Korea" y "Manchuria", volvieron a bandera danesa.

Un año más tarde, el emprende-

dio la pauta para la construcción de los nuevos "liners" rusos.

Los astilleros alemanes de la Krupp, siguiendo los mismos planos que emplearon para la motonave española y los "Rio Bravo" y "Rio Panuco", botaron los "Krim" y "Gruziya", mientras que en los de la Baltic Works, de Leningrado, se construyeron los "Armeniya", "Abkhaziya", "Adjaristan" y "Ukraina". Estos trasatlánticos rusos sólo se diferenciaban del español en la forma del puente y en la altura de las chimeneas, más bajas y anchas en aquellos.

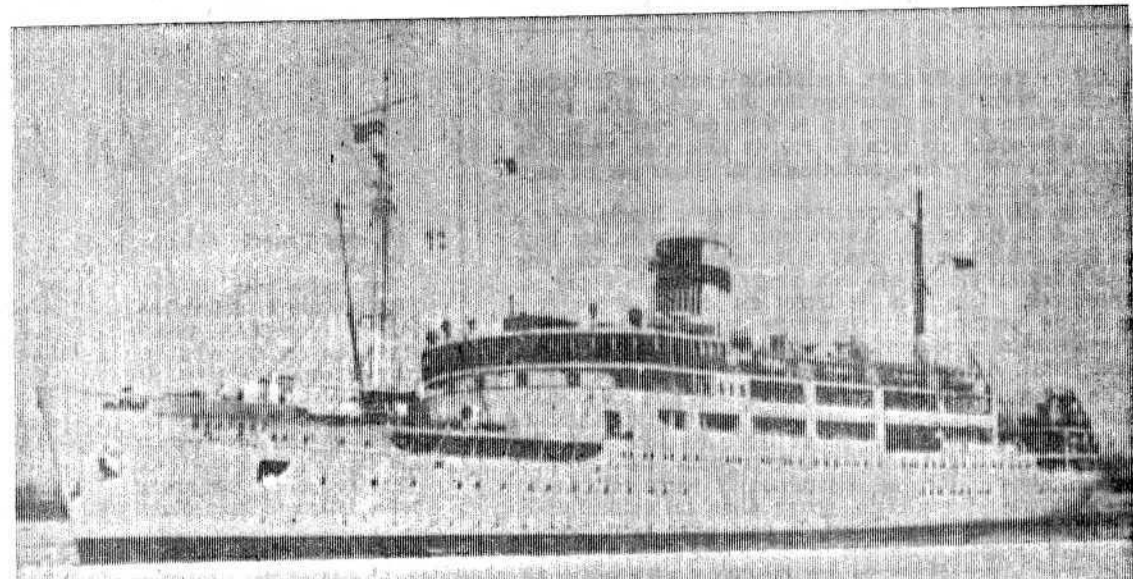
En los astilleros de la Severney comenzó a construirse la serie "Cooperatzia" para las líneas del Báltico y Londres y, al mismo tiempo, se procedió a la compra de dos trasatlánticos extranjeros. A la Royal Mail inglesa se adquirió el "Essequibo" y a la holandesa Rotterdam Lloyd el "Patria" que, con los nuevos nombres de "Neva" y "Sibir", pasaron a los servicios del Mediterráneo.

En 1939, el Gobierno ruso se incautó de los barcos españoles surtos en Odesa. Entre ellos se encontraban los trasatlánticos "Cabo San Agustín" y "Juan Sebastián Elcano", de Ibarra y Transatlántica Española respectivamente. Rebautizados "Dnepr" y "Volga", ambas unidades se incorporaron a la Sovtorgflot, si bien la segunda pasó posteriormente a la Marina de Guerra en calidad de transporte y buquetaller.

En 1937 la firma danesa Elsinore entregó el "Svanetia" para la línea Odesa-Alejandro y, para el servicio con Londres, la Nederlandsche Scheepsbouw. Mij., de Amsterdam, recibió la orden para la construcción de dos unidades con velocidad de 20 nudos.

Nace el "Baltika"

En gradas paralelas fueron tomando forma dos turbonaves de 7.494 toneladas brutas y 8.496 de desplazamiento. Eran sus principa-



El "Baltika", de 8.496 toneladas, que esta tarde llegará a Santa Cruz, procedente de Londres, con 231 turistas a su bordo.

Leningrado y escalas en Helsinki y Rostock.

La línea marinera en ambas unidades era muy agradable y, en pequeño, recordaba mucho a la del "Villa de Madrid", producto de los astilleros alemanes de la Krupp Germaniaerft. Los palos, con ligera caída, enmarcaban a la chimenea que, en su cara de proa, llevaban la clásica disposición holandesa de "curved blades" para la mejor dispersión del humo y gases de la combustión. La proa era lanzada, especialmente reforzada para la navegación entre hielos y el resto del casco y acomodación estaba concebido para la línea que habrían de cubrir.

El 17 de junio de 1939 fue botado el primero de los nuevos "liners" rusos de la Sovtorgflot. Se le dio el nombre de "Josif Stalin" y pasó directamente a los muelles de armamento de la empresa constructora para allí recibir los toques finales. El 17 de agosto, justamente dos meses después, fue botado el "Vyacheslav Molotov" que, junto con su gemelo, prosiguió su terminación y armamento a flote.

Cuando ambos quedaron listos para navegar, ya la guerra—la guerra odiada por las madres, la que pone el soplo de hielo en los hogares y el llanto en las mujeres—desolaba Europa. Pero Rusia se encontraba aún en paz y al Báltico se dirigieron los nuevos trasatlánticos cruzando por los estrechos de Dinamarca.

Se les empleó en tráficos locales hasta que la guerra hizo su aparición en aquella zona. El 22 de junio de 1941, un alba incierta despertó a la voz lejana de los cañones. Un frente se abrió en el Estre-

campo de minas, lo condujeron a un puerto alemán. Pero, según los partes ingleses también de la época, el "Josif Stalin" se hundió después del choque con las minas.

Sólo quedó el "Vyacheslav Molotov" que, como otros muchos, buscaron la protección de los cañones de Kronstandt y la flota allí reunida. Y fue Curzio Malaparte el que, con aquellas sus crónicas magníficas, nos habló—nos habla aún en páginas llenas de guerra y poesía—de aquella extraña batalla.

Y fue una batalla singularísima, disputada entre una flota emparejada viva en el bloque de cemento del mar helado, imposibilitada para moverse, para maniobrar, y los aguerridos ejércitos que la asediaban por todas partes. Una batalla naval que, se podría decir, se combatía sobre tierra firme.

La flota soviética del Báltico, con los transportes y mercantes refugiados bajo su protección, no estaba separada de la infantería finlandesa sino por un pavimento inmenso de mármol, liso y gélido, sobre el que los "sissit" fineses, provistos de esquís, se aventuraban al abordaje—por así decirlo—de los acorazados "Marat" y "Oktiabrskaja Revolutia".

Era una guerra de audaces. Una lucha de hombres contra acorazados, de esquiadores armados con fusiles contra las torres de acero que albergaban la artillería de 381 milímetros de ambos acorazados.

Así vio Curzio Malaparte, acompañado de Agustín de Foxá, el duelo entre la artillería de la flota de Kronstandt y los morteros alemanes. Un frente se abrió en el Estre-

chos escritores contemplaron aquella selva de chimeneas y torres de acero y, como decía Malaparte, "era un espectáculo impresionante aquella flota, la más poderosa de la URSS, aprisionada en el hielo. No se puede mover. No puede combatir. Toda una flota emparejada viva".

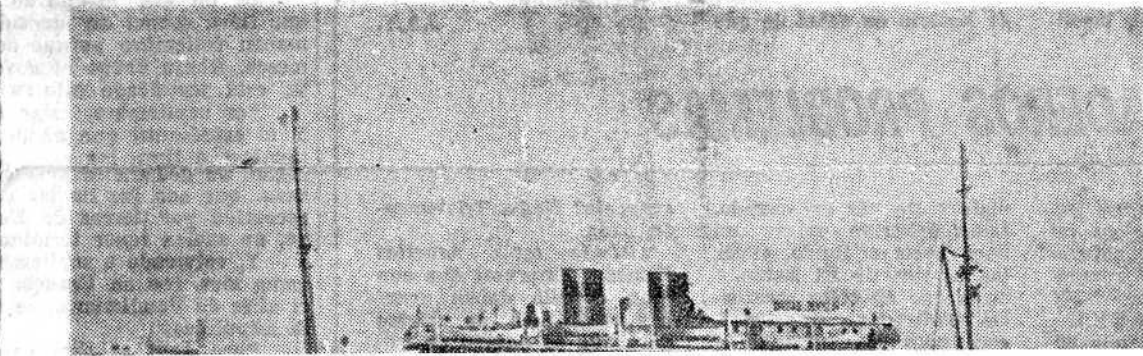
Pero el curso de la guerra cambió y Leningrado, alimentado a través del Ladoga, pudo mantenerse y, en épocas posteriores, romper el cerco. Y entonces pudo salir de su trampa la flota y con ella, entre los numerosos mercantes, el "Vyacheslav Molotov".

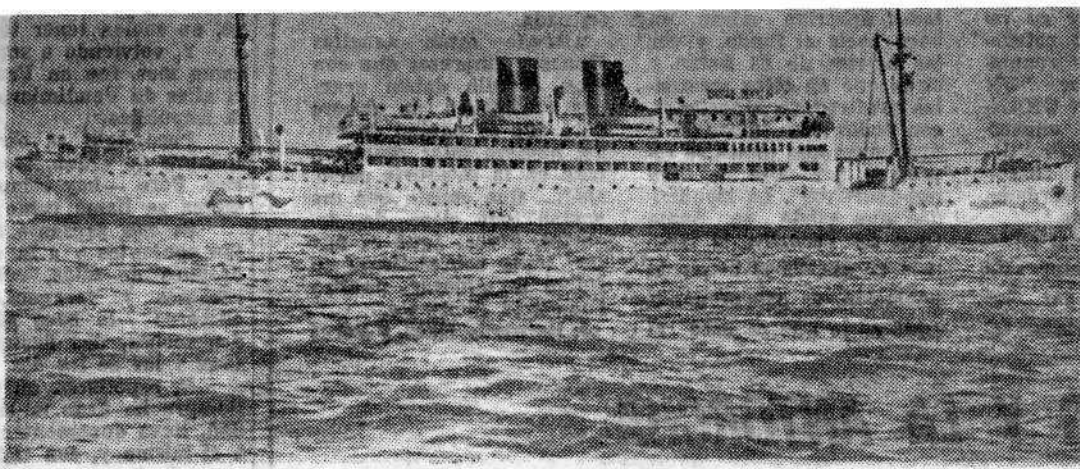
Cuando la paz llegó de nuevo al mundo, el "liner" fue reparado y enviado a Extremo Oriente para servir la línea Vladivostok-Kamchatka, en unión de los "Sovetsky Sojus", "Ilich", "Russ", "Asia" y "Sibir", que no eran otros que los antiguos trasatlánticos alemanes "Albert Ballin", "Caribia", "Cordillera", "Sierra Morena" y "Sierra Salvada", todos ellos presas de guerra.

Años después volvió a Europa y, en 1956, fue rebautizado con su actual nombre; y después de reparado convenientemente pasó a la línea para la que fue en principio construido.

Con los pequeños "Sestroresk" y "Beloostrov", antiguos mercantes finlandeses apresados después de la guerra, continuó en la línea hasta, hace un par de años, se le retiró y acondicionó para cruceros de turismo.

Hoy los años han pasado por el "liner" que en sus buenos tiempos fue el mejor y peor de la flota soviética. La máxima, según Lauren-





La motonave española "Infanta Beatriz" —luego "Ciudad de Sevilla"— cuyos planos se emplearon por la Krupp para la construcción de los primeros "liners" rusos que la Sovtorgflot poseyó después de la revolución.

Voluntaria fue el "Kinfaus Castle" notable transatlántico que, hasta entonces, había navegado en la línea de Southampton a Ciudad del Cabo, vía Santa Cruz de Tenerife. Rebautizado "Moskva", comenzó sus servicios como transporte hasta que, años después, y con el nuevo nombre de "Pruth", pasó a la Marina de guerra como buque-escuela.

Al comenzar la primera guerra mundial, al "Pruth" se le colocaron a popa dispositivos para el transporte y fondeo de minas y, mientras realizaba el fondeo de un campo de éstas en el Mar Negro, fue hundido por la artillería del ac-

tor naviero danés funda en San Petersburgo la Russian America Line que, con los "Lituania" y "Estonia", antiguos transatlánticos de la Bibby Line, inaugura un servicio de pasaje entre Libau y Nueva York.

En 1908 ya hubo necesidad de ampliar las líneas de la Russian America con nuevos transatlánticos—"Russian", "Kursk", "Czar" y "Czaritza"—y, al mismo tiempo, se adquirieron los "Arconia" y "Mitau", que no eran otros que los aquí tan conocidos "Dunolly Castle" y "Arundel Castle".

Los transatlánticos de la Sovtorgflot

La primera guerra mundial truncó, completamente, la trayectoria ascendente de las dos navieras que en Rusia operaban líneas transatlánticas. La Russian America se disolvió y sus unidades pasaron nuevamente a propiedad de Hans Neils Andersen. Con ellas formo, años más tarde, la Gdynia America Line, en la cual se repartían las acciones entre la Danish East Asiatic y la Zegluga Polska.

El 19 de abril de 1934 recaló por Santa Cruz el primer transatlántico polaco que visitaba estas aguas. Bajo su nombre—"Kosciusko"—se ocultaba el de "Czaritza", con el cual había navegado durante años en la flota de la Russian America.

La Flota Voluntaria Rusa sufrió graves pérdidas durante el conflicto bélico. Sus unidades se habían utilizado como transportes de tropas, material de guerra y, sobre todo, en el de municiones entre puertos ingleses y los de Murmansk y Arkangel.

Cuando en noviembre de 1917 estalló la revolución, los once barcos de la Flota Voluntaria que se encontraban en puertos aliados fue-

ron requisados por el Almirantazgo inglés. La administración de ellos fue adjudicada a la Royal Mail hasta que, en 1922, después de reorganizada la naviera en Moscú, ésta solicitó la devolución de sus bareos.

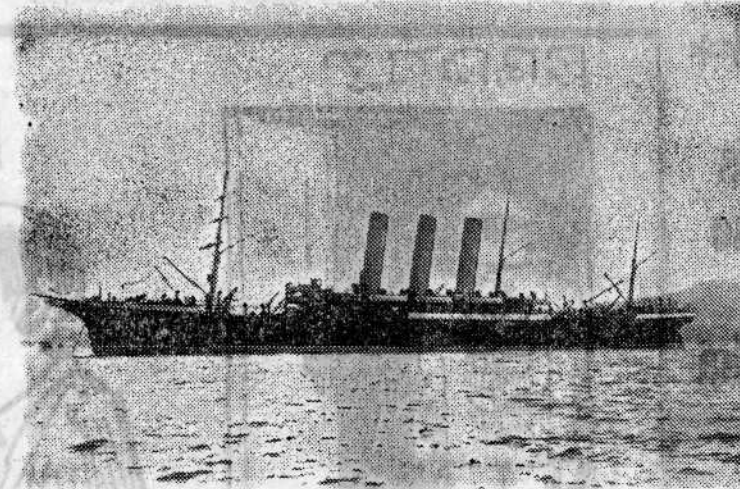
Prosperó la petición pero, tan pronto como se les retiró la matrícula británica, todos fueron embargados por débitos contraídos antes de la requisita. Mientras habían sido propiedad eventual del Almirantazgo, estas unidades se vieron libres de tales reclamaciones pero, una vez concedida la devolución, las autoridades judiciales de los puertos en que se encontraban actuaron en consecuencia.

Sólo tres de estas unidades—"Kamenetz Podolski", "Kourks" y "Tambov"—se devolvieron a la Flota Voluntaria. Mientras, las ocho restantes se vendieron en pública subasta en puertos ingleses.

El renacer de la flota transatlántica rusa lo inició, en 1927, la Sovtorgflot. El "Infanta Beatriz", de la Compañía Trasmediterránea—el "Ciudad de Sevilla" que llegó a nuestros días—fue la unidad que

les dimensiones 126 metros de eslora por 18 de manga y el aparato propulsor estaba compuesto por dos grupos de turbinas conectadas a motores eléctricos y estos, a su vez, a sendos árboles. Esta instalación estuvo a cargo de la firma Gebr. Stork Co. N. V., de Hengelo. Con sus 14.000 S. H. P. de potencia total sobre las dos hélices, las dos turbonaves estaban proyectadas para una máxima de 20 nudos en servicio normal.

En tres clases tenían acomoda-



El trasatlántico ruso "Angara", de la Flota Voluntaria. Al mando de Vladimiro Semennoff —el autor de "Rasplata"— intervino en la guerra ruso-japonesa, con base en Puerto Arturo

ción para 300 pasajeros y se les diseñó y construyó especialmente para, tanto en invierno como en verano, cubrir la línea entre puertos del Báltico a Londres. Luego, en los meses de mayo a noviembre, cuando el Báltico estaba libre de hielos, se pensaba destinarlos a la misma línea pero con arranque en

Se les empleó en tráficos locales hasta que la guerra hizo su aparición en aquella zona. El 22 de junio de 1941, un alba incierta despertó a la voz lejana de los cañones. Un frente se abría en el Este mientras terminaba la noche, hasta entonces repleta de esa inquietud ansiosa de que está hecha la espera junto a la línea de fuego.

Años de guerra y paz

Los "Josif Stalin" y "Vyacheslav Molotov" se incorporaron como transportes a la flota del Báltico. El 30 de junio los alemanes ocuparon Libau y hundieron algunos cargueros rusos. El día 2 de julio tomaron Windau y a principios de agosto estaban ya cerca de Narva, en el Golfo de Finlandia. Comenzaron entonces, con el concurso de los finlandeses el fondeo de un campo de minas en Kabalagrund y península de Juminda, campos que, continuamente renovados, les permitían contener los movimientos de a flota soviética.

A fines de agosto los alemanes ocuparon Tallin y, en septiembre, las islas de Moon, Oesel y Dago lo que, con la evacuación de Hango por los rusos, permitió a los alemanes dominar el golfo de Riga y bloquear a la flota soviética en la base de Kronstandt.

Y fue precisamente en la evacuación de Hango cuando el "Josif

Así vio Curzio Malaparte, acompañado de Agustín de Foxá, el duelo entre la artillería de la flota de Kronstandt y los morteros alemanes que hacían violento fuego de contrabatería mientras "contra aquel cielo de cobre al rojo, la cúpula de la iglesia de Alexandrowska se recortaba con duros y precisos contornos". Desde la costa de Terijoki, am-

acomodaron par rismo. Hoy los años "liner" que en s fue el mejor y m viética. La máxi ce Dunn en su no rebasa los 14 tampa marinera misma que cuar resbaló por la g landsche Schee Amsterdam.