

LA ISLA Y LOS BARCOS

Ayer llegó, con turismo, el trasatlántico ruso "Nadesha Krupskaja"

Pertenece a una serie de 30 gemelos, construídos en los astilleros alemanes de Wismar

HISTORIA DE LA FLOTA TRASATLANTICA DE LA URSS A PARTIR DE 1939

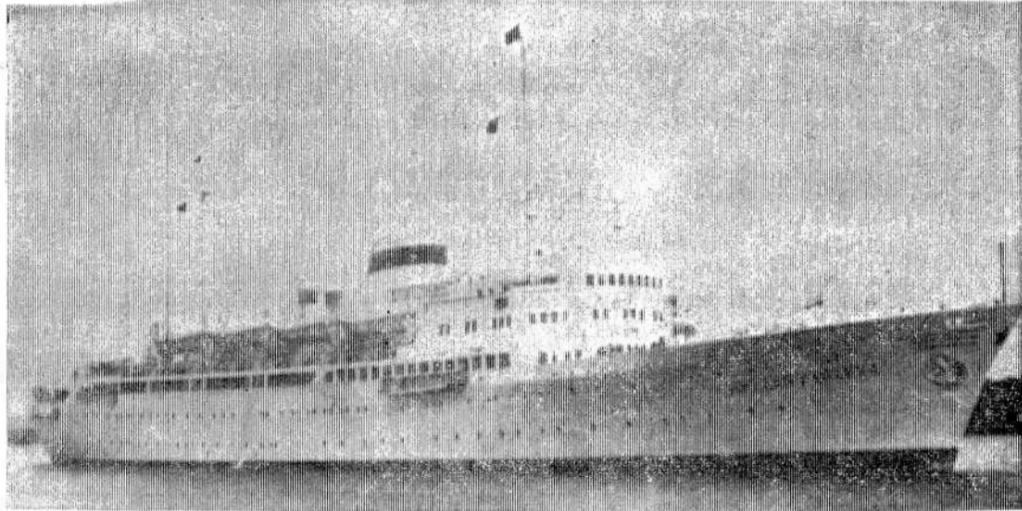
Por Juan Antonio Padrón Alborno

Ayer llegó por vez primera a nuestro puerto el trasatlántico ruso "Nadesha Krupskaja" que, con 130 turistas a su bordo, realiza un crucero de recreo. Procedía de Londres y La Coruña y, organizadas por Viajes Fernando Póo, sus pasajeros realizaron excursiones a diferentes y pintorescos lugares de la isla. De madrugada fue despachado, por Bergé y Compañía, con destino a los puertos de Las Palmas, Agadir, Gibraltar, Vigo y, de allí, directo al puerto de procedencia.

Para el 17 del próximo octubre y 22 de noviembre, se anuncian dos nuevas escalas del citado trasatlántico que, en ambas ocasiones, realizará idéntico itinerario al que ahora lleva a cabo.

El "Nadesha Krupskaja" pertenece a una muy numerosa serie de unidades gemelas que, por sus características, han llamado poderosamente la atención en el mundillo naval durante los últimos años. Son barcos relativamente pequeños y que sin embargo, se adaptan perfectamente a los diversos cometidos y líneas a ellos asignadas.

Han venido a reemplazar de los servicios europeos, e incluso asiáticos, a todo un importante núcleo de "liners"—muchos de ellos muy conocidos en nuestro puerto— que



El trasatlántico "Mikhail Kalinin", primero de la serie a la que pertenece el "Nadesha Krupskaja", que ayer llegó a Santa Cruz por vez primera.

por diversas circunstancias llegaron, hace años, a propiedad de la Sovtorgflot.

Los "liners" rusos de 1939

Con motivo de la primera escala del "Baltika", hace unos días trazamos en estas mismas páginas un breve esquema del desarrollo de la flota trasatlántica rusa a partir de aquellos gemelos—"Abkhaziya", "Adjaristan", "Ukrania", "Krim" y "Gruziya—del Infanta Beatriz" de la Compañía Trasmediterránea.

Los "Baltika" y "Josif Stalin" significaban un paso adelante en el intento de dotar a la naviera estatal—que en 1938, según el Lloyd, poseía 639 unidades con 1.280.878 toneladas de registro bruto—de una adecuada y necesaria flota de trasatlánticos.

En 1939, el Gobierno soviético se incautó de nueve mercantes españoles surtos en puertos rusos. Los "Inocencio Figaredo" y "Marzo" eran "tramps" de problemática explotación económica. Construídos en 1897 y 1898, de poca o nula rentabilidad significaron en la Sovtorgflot que, sin embargo, los marinó e incorporó a su flota.

gro, fue hundido por una lancha torpedera alemana cuando navegaba el 5 de octubre de 1941, de Odesa a Novorossiik. Otras informaciones afirman que fue hundido por su propia tripulación para evitar su captura por los alemanes, pero lo cierto es que, desde entonces, se ha perdido toda pista del "Cabo San Agustín".

El "Cabo Quilates", de 7.538 toneladas y construído en Bilbao en 1927 fue utilizado como crucero auxiliar con el nombre de "Ibai"; navegó a Buenos Aires y, después de un viaje a Veracruz, pasó a Murmansk, donde quedó internado hasta su posterior incautación. Los rusos lo rebautizaron "Ienisei" y lo utilizaron en la línea de Vladivostok y, en uno de sus viajes, resultó hundido. No se especificó si fue por acción de guerra o accidente pero al parecer fue salvado ya que, hasta 1958, figuraba en el Lloyd con el nuevo nombre de "Baikal".

Los "Ciudad de Ibiza" y "Ciudad

marchó una extraña comitiva: sobre plataformas gigantes, de 64 ruedas, cruzó una pequeña Armada. Una flotilla de dragaminas del tipo "R-3", otra de lanchas torpederas, patrulleros y, en piezas, submarinos de tipo costero. Y, una vez llegada a su destino, la pequeña Armada fue restituida de nuevo a su elemento.

Y comienza la lucha. La aviación alemana, los Stukas sobre todo, dieron la batalla en el mar. Y ya hemos visto el resultado: de los españoles incautados, varios cayeron en la lucha y, con ellos, los "Armeniya", "Gruziya" y "Ukrania".

Las unidades alemanas escoltan transportes y convoyes, aportan su apoyo al avance terrestre y, en la célebre "montaña de la muerte", en Novorossiik, su fuego certero coopera en el bombardeo de la artillería.

Pero en noviembre de 1943 los rusos se sienten lo bastante fuertes como para iniciar la ofensiva. Y, primero, transportan millares de hombres a Crimea, a través del estrecho de Kertch, con el fin de establecer una cabeza de puente. Y la Kriegsmarine se opone con las escasas fuerzas de que dispone y, al retirarse, se trae a Rumania a

sudamericanos del Pacífico y, cuando la guerra llegó, aún no estaba listo para navegar.

Se le empleó como transporte en aguas del Báltico y, posteriormente en las últimas etapas de la guerra, en la evacuación de la población civil de Prusia ante el avance de las tropas soviéticas. Se encontraba en relativamente buen estado y, en principio, fue transferido al Ministerio de Transportes británico que, meses más tarde, lo cedió a la URSS.

En la misma ruta navegaba con el

El transatlántico "Nadesha Krupskaja"

Uno de los trasatlánticos entregados por Alemania a la URSS fue el "Marienburg", un gran transbordador que se pensaba utilizar entre Alemania y Prusia. Al terminar la guerra estaba aún en período de armamento y este se terminó en los astilleros de la Mathias Thesen Werft, de Wismar. Rebautizado "Lensovet"—el anterior barco de este nombre había sido apresado en 1936 e, incautado, rebautizado "Castillo Belver"—fue transferido a los servicios del Mar Negro.

Y cuando se decidió llevar a cabo una total reforma de la flota de trasatlánticos en la Sovtorgflot, las líneas del "Marienburg" inspiraron al prototipo de la serie—compuesta por 30 unidades gemelas—a construir por los propios astilleros de la Mathias Thesen Werft, en Wismar.

El primero de la serie fue el "Mikhail Kalinin", entregado en 1958, que fue seguido por los "Félix Dzerjinsky", "Gregory Ordjonikidze", "Estonia", "M. Uritzkij" y "María Ulyanova".

El que ayer nos visitó por vez primera fue botado y entregado en 1963 y, según el Lloyd, sus características coinciden exactamente con toda su larga serie de gemelos.

El tonelaje varía entre las 4.722 y 4.871 toneladas y para carga sólo cuentan con dos pequeñas bodegas, servidas por grúas eléctricas, a proa y popa. Entre ambas se reparten un total de 280 toneladas de capacidad total de carga.

El aparato motor está compuesto por motores MAN que, sobre dos hélices, les dan una máxima de 18 nudos. Según las publicaciones navales británicas que sobre ellos se han ocupado, pocos datos se conocen con respecto a otros detalles. Están especialmente reforzados para navegar entre hielos y ello les per-

"Admiral Nakhimov", que no era otro que el "Berlín"—del Lloyd Norte Alemán—construído en 1925 para la línea de Nueva York. En enero de 1945 resultó hundido por una mina a la altura de Swinemunde y, después de largos trabajos fue finalmente puesto a flote. Sin embargo fue laboriosa su reconstrucción y, hasta 1957, no comenzó de nuevo a navegar.

Lo mismo ocurrió con el "Hansa" de 23.500 toneladas, hundido por idéntica causa cerca de Warnemunde. En Amberes se llevaron a cabo los trabajos preliminares para su reconstrucción que, finalmente, se completaron en los astilleros de Warnow. Una vez lista para navegar, comenzó a prestar sus servicios en la línea entre Vladivostok y Kamchaka, mientras que su gemelo, el "Hamburg"—puesto a flote en Sasnitz—fue transformado en el ballenero "Yuri Dolgoruky".

Los restantes trasatlánticos alemanes entregados a la URSS eran todos conocidos en Santa Cruz. El "Pobeda", en el servicio entre puertos del Mar Negro no es otro que el "Magdalena", cuyo gemelo el "Orinoco" navegó hasta hace unos años bajo la contraseña de Ibarra—con el nuevo nombre de "Juan de Garay"—y bandera argentina.

Otros dos gemelos bien conocidos en los años del turismo de la década del 30, los "Caribia" y "Cordillera", son hoy los "Ilich" y "Russ" mientras que los "Asia" y "Sibir" no son otros que los "Sierra Morena" y Sierra Salvada", más conocido éste aquí cuando, con el nombre de "Oceana", inició una larga serie de cruceros de turismo a Tenerife desde puertos alemanes.

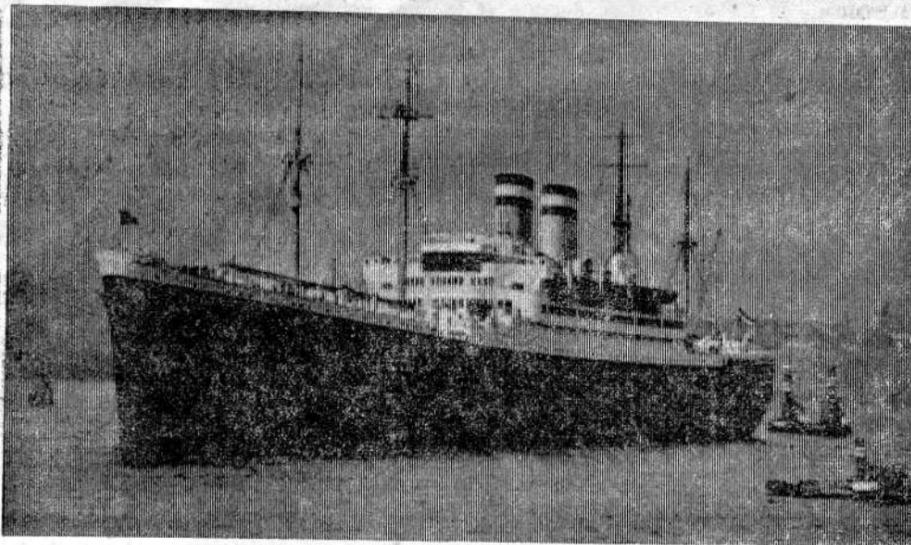
mite servir tanto las líneas del Báltico, como las del Extremo Oriente, Mediterráneo o Mar Negro indistintamente. Tal es así que, en plan experimental, el "Mikhail Kalinin" efectuó un viaje al Polo Sur como buque de acompañamiento de una expedición científica a aquella zona. La autonomía es de unas 4.200 millas y la eslora de 120 metros.

Tiene acomodación para 68 pasajeros en primera, 78 en segunda y 195 en turista; con la excepción de dos camarotes dobles, de lujo, los restantes se reparten entre las cubiertas superior, principal y segunda. La primera y segunda clase comparten sus salones públicos e igual ocurre con las piscinas de las que, al menos los de las líneas del Mar Negro, cuentan con dos.

Los camarotes de primera son de dos plazas y los de segunda de cuatro y, según Laurence Dunn en "Passenger Ships", los de tercera son de cuatro y seis.

La estampa marinera es realmente agradable. Proa lanzada y de mucho abanico, popa de crucero y cubierta corrida y abierta en la toldilla. Toda esta silueta se remata con la gracia fina de dos palos y chimenea de corte moderno. Para ganar espacio en la cubierta de paseo, los botes salvavidas—cuatro por banda—van en pescantes de gravedad.

En la actualidad, varias de estas unidades están fletadas a diferentes organizaciones de turismo europeas—inglesas, alemanas, e italianas—para cruceros de recreo en la próxima temporada de invierno, temporada en la que, por lo que a Santa Cruz respecta, ya se cuenta con la escala de los tres mayores "liners" de la flota trasatlántica de la URSS, los "Taras Schevchenko", "Ivan Franko" y "Alexander Puskin".



El "Hansa", de 23.500 toneladas y propiedad de la Hapag, pasó en 1945 a la URSS con el nuevo nombre de "Sovetsky Sojus". Actualmente, sirve la línea entre Vladivostok y Kamchaka.

Pero junto con estos veteranos cascos, ya cansados de la mar, en puertos rusos se encontraban varios magníficos mercantes españoles que, por sus características, significaron una notable—e inesperada—aportación a la flota de "passenger ships" rusos.

Las más modestas de estas unidades, exceptuando, claro está a los ya mencionados "tramps", eran los mixtos "Isla de Gran Canaria" y "Mar Blanco". Y, junto a ellos, los magníficos "Cabo Quilates"—incautado mientras estaba en Murmansk—, "Cabo San Agustín", fundado en Feodosia, y los "Ciudad de Ibiza", "Ciudad de Tarragona" y "Juan Sebastián Elcano", todos ellos

de Tarragona" quedaron prestando servicios en el Mar Negro, donde aún lo hace el segundo de ellos bajo el nombre de "Luvof". Eran magníficas motonaves, construídas en 1933 por la Unión Naval de Levante, que recordaban en su estampa marinera al "Ciudad de Palma". El "Ciudad de Ibiza" estaba en la línea de Fernando Póo y, vuelto a la Península, comenzó a dar viajes a Rusia. Y allí quedó con su gemelo.

El "Isla de Gran Canaria"—un mixto gemelo del "Isla de Tenerife"—fue hundido por los alemanes durante la segunda guerra mundial. Estos lo pusieron luego a flote y remolcaron a Rumania, donde quedó con cuando la retirada de las

los "Isla de Gran Canaria" y "Mar Blanco". Pero allí quedan ante la imposibilidad de repararlos debidamente por falta de medios suficientes. Y el equipo de técnicos españoles que había marchado para hacerse cargo de ellos tuvo que abandonarlos ante el avance ruso.

Cuando llega la paz, comienza el reparto de la flota mercante alemana entre las potencias vencedoras. Rusia recibe un considerable porcentaje del tonelaje alemán de "liners" que, unos hundidos, otros seriamente averiados, figuraban como botín de guerra.

De Finlandia recibe los "Sertoretzsk" y "Aalottar". De Rumania, el "Basarabia" y, en Polonia, adquiere



El "Zansar", de 23.500 toneladas y propiedad de la Hapag, pasó en 1945 con la URSS con el nuevo nombre de "Sovetsky Sojus". Actualmente sirve la línea entre Vladivostok y Kamchaka.

Pero junto con estos veteranos cascos, ya cansados de la mar, en puertos rusos se encontraban varios magníficos mercantes españoles que, por sus características, significaron una notable —e inesperada— aportación a la flota de "passenger ships" rusos.

Las más modestas de estas unidades, exceptuando, claro está a los ya mencionados "tramps", eran los mixtos "Isla de Gran Canaria" y "Mar Blanco". Y, junto a ellos, los magníficos "Cabo Quilates" —incautado mientras estaba en Murmansk—, "Cabo San Agustín", fundado en Feodosia, y los "Ciudad de Ibiza", "Ciudad de Tarragona" y "Juan Sebastián Elcano", todos ellos al ancla en Odesa.

La historia posterior de estos trasatlánticos españoles con bandera soviética se conoce muy fragmentariamente. El "Cabo San Agustín" de la Ibarra, había sido construido en Bilbao en 1931. Era barco muy de su época, con dos anchas y bajas chimeneas rematando su larga superestructura y, con el "Cabo Santo Tomé", formaba la pareja orgullo de la marina mercante española. Los rusos lo rebautizaron "Dnepr" y, cuando la guerra llegó al Mar Ne-

de Tarragona" quedaron prestando servicios en el Mar Negro, donde aún lo hace el segundo de ellos bajo el nombre de "Luvof". Eran magníficas motonaves, construidas en 1933 por la Unión Naval de Levante, que recordaban en su estampa marinera al "Ciudad de Palma". El "Ciudad de Ibiza" estaba en la línea de Fernando Póo y, vuelto a la Península, comenzó a dar viajes a Rusia. Y allí quedó con su gemelo.

El "Isla de Gran Canaria" —un mixto gemelo del "Isla de Tenerife" — fue hundido por los alemanes durante la segunda guerra mundial. Estos lo pusieron luego a flote y remolcaron a Rumania, donde quedó con cuando la retirada de las fuerzas alemanas de este país. Igual suerte corrió el "Mar Blanco" que, con bandera rusa, navegaba con el nombre de "Oriol".

El "Juan Sebastián Elcano", de la Trasatlántica Española, quedó amarrado en Odesa a finales de 1937. Al ser incautado, se le transformó en el buque-taller "Wolga", con destino a la Armada del Mar Negro. Luego pasó a ser el hospital "Odesa" con igual destino y, durante los últimos años ha vuelto a su condición de "liner" con el nuevo nombre de "Jakutia".

Los años de la guerra y la postguerra

En el Báltico, como ya vimos, la guerra se redujo al cerco de Leningrado y al combate, extraño, de la infantería finlandesa con los acorazados de Kronstandt inmovilizados en el hielo.

En el Mar Negro, los alemanes contaban con la Marina de guerra rumana para llevar a cabo sus correrías contra el tráfico soviético. Rumania contaba entonces con los destructores "Regele Ferdinand" y "Regina María", construidos en Pattison con planos de la Thornycroft inglesa, y los veteranos "Marasti" y "Marasesti", de procedencia tam-

bién italiana y que, por cierto, eran gemelos de los españoles "Ceuta" y "Melilla".

Un solo submarino, el "Delfinul" completaba la flota de altura que, a su vez, contaba con varios patrulleros —adquiridos en Francia durante la década del 20— y una flotilla de monitores fluviales, la "Divizia de Dunare" de estación en el Danubio.

Para acudir en auxilio de esta fuerza naval, el mando alemán montó una interesante operación. Y por las autopistas, partiendo de Magdeburgo, sobre el Elba y hacia el Sur,

los "Isla de Gran Canaria" y "Mar Blanco". Pero allí quedan ante la imposibilidad de repararlos debidamente por falta de medios suficientes. Y el equipo de técnicos españoles que había marchado para hacerse cargo de ellos tuvo que abandonarlos ante el avance ruso.

Cuando llega la paz, comienza el reparto de la flota mercante alemana entre las potencias vencedoras. Rusia recibe un considerable porcentaje del tonelaje alemán de "liniers" que, unos hundidos, otros seriamente averiados, figuraban como botín de guerra.

De Finlandia recibe los "Sertroretsk" y "Aalottar". De Rumania, el "Basarabia" y, en Polonia, adquiere los "Sobieski" y "Jagiello" —este último el primer barco polaco que llegó a Sta. Cruz después de 1945— a los que da los nombres de "Gruzia" y "Peter Veliki".

Y con estas unidades, todas ellas en relativamente buen estado, se reanudaron los servicios hasta tanto se llevase a cabo la larga, necesaria reparación de los "liners" alemanes entregados.

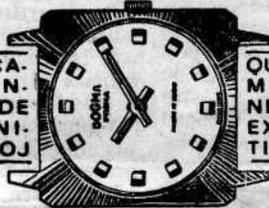
En Bélgica unos, en propios astilleros germanos otros, los destruidos trasatlánticos —algunos de ellos puestos a flote después de meses bajo el agua— fueron, poco a poco, reparados y vueltos a servicio bajo la contraseña de la Sovtorgflot.

Los trasatlánticos ex alemanes

Para la línea entre Odesa y Batum, con escalas en Eupatoria, Yalta, Novorossik y Tuapse, la Sovtorgflot eligió al "Rossia", notable "linier" alemán en el que, cuando era el "Patria" se firmó la rendición incondicional de las fuerzas armadas del III Reich. De 18.000 toneladas, la Hapag lo había diseñado expresamente para el servicio a puertos

—inglesas, alemanas, e italianas— para cruceros de recreo en la próxima temporada de invierno, temporada en la que, por lo que a Santa Cruz respecta, ya se cuenta con la escala de los tres mayores "liners" de la flota trasatlántica de la URSS, los "Taras Schevchenko", "Ivan Franko" y "Alexander Puskin".

DOGMA



UN RELOJ DE CALIDAD Y GARANTIA. UN RELOJ DE PRESTIGIO. UNIVERSAL. UN RELOJ

QUE DESTACA POR MUCHAS RAZONES. DOGMA, TAN EXACTO COMO EL TIEMPO.

DOGMA marca las horas cada 60 minutos. Ni uno más ni uno menos

VENDO RESIDENCIA EN LAS PALMAS

46 camas, zona Canteras, fachada dos calles, con local comercial vacío, 175 m. cuadrados. Facilidades de pago, admitiendo solar, piso o chalet como parte.

Informes: A. R. M., Paseo Tomás Morales, 138, segundo Teléfonos, 263123 - 244365, LAS PALMAS.