

## LA ISLA Y LOS BARCOS

# HISTORIA DE LOS CINCO BARCOS QUE HAN LLEVADO EL NOMBRE DE SANTA CRUZ

El primero, un frutero de la Fred Olsen, terminó sus días de mar como carbonero en aguas de Turquía

El "Santa Cruz" de la Oldenburg, transformado durante la guerra en el crucero auxiliar "Thor", hundió 150.000 toneladas de barcos enemigos

En septiembre de 1937 se cruzó en nuestro puerto con el inglés "Voltaire", trasatlántico al que hundiría tres años más tarde

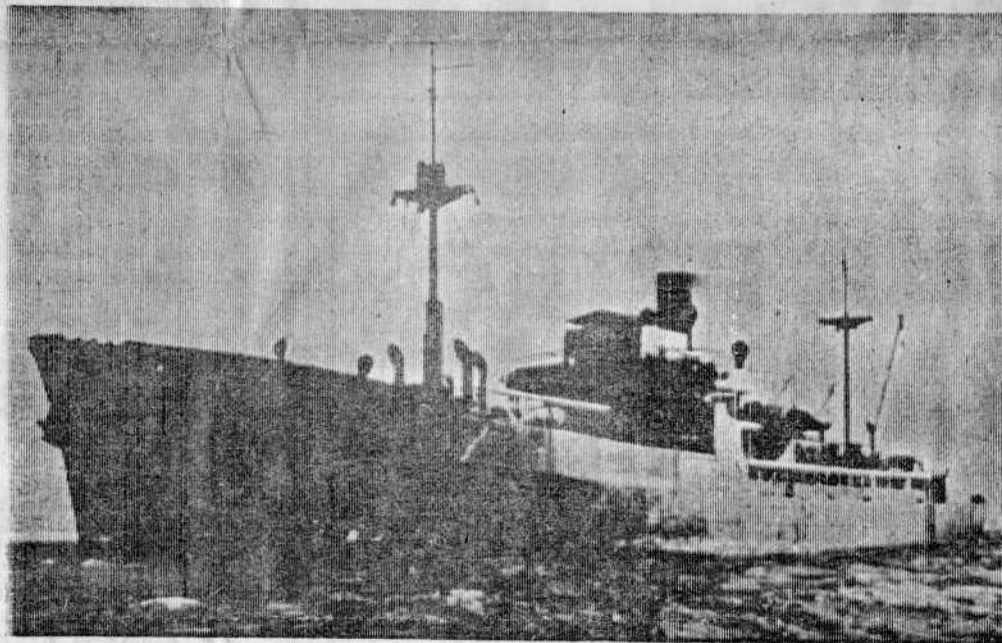
Cuando tras resbalar suavemente sobre la grada, un barco rompe por vez primera la azul e inquieta lámina del mar, abre también ante sí la incógnita de una vida que—al igual que la humana—será breve o larga, brillante o anónima.

También un día—sigue el símil—morirá el barco, de muerte natural si lo hace rindiendo la mole de acero de su casco ante la fuerza de los elementos desencadenados. De vejez, triste e inútil, si entre las luminarias verbeneras del oxiacetileno va lentamente transformándose su estampa marinera en informes montones de chatarra.

En la mente de cuantos en ellos navegaron, queda sin embargo el recuerdo, hondo, asociado al nombre que—objeto de melancólicas remembranzas—se mantiene latente, como algo vivo y de muy difícil desaparición.

La isla, con sus ciudades, pueblos, montes y playas, viene desde hace más de un siglo amadrinando barcos desde las gradas, cediéndoles la sonoridad de sus nombres que—

por Juan Antonio Padrón Albornoz



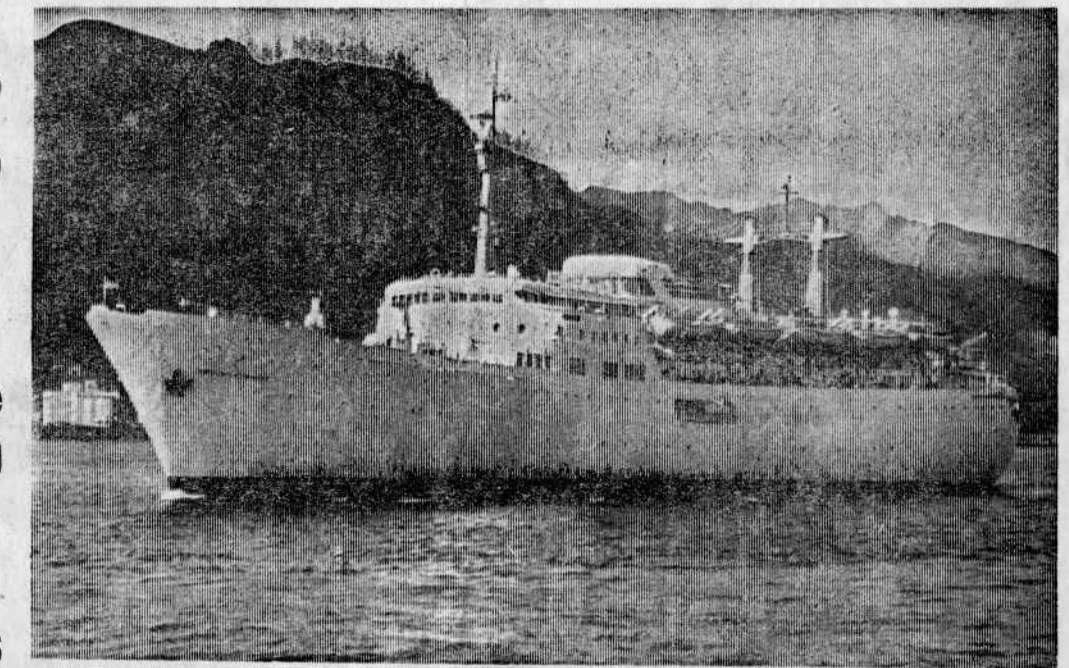
El crucero auxiliar "Thor", antiguo "Santa Cruz", durante su segundo crucero contra el tráfico aliado.

ra por 15 de manga y, en sus cinco amplias bodegas, tenía capacidad para los cargamentos de materias primas que las jóvenes Américas ofrecían.

Su estampa marinera, arrogante y grata, dejó de visitarnos cuando, en 1914, la paz—ese tan frágil cristal—se quebró nuevamente en Europa.

El "Santa Cruz" permaneció amarrado en Hamburgo durante cinco largos años y a la espera, siempre a la espera, de que la paz llegase de nuevo al mundo. Pero, cuando en 1919 se planteó entre los vencedores el reparto de la flota mercante alemana, el "Santa Cruz" reparó ligeramente los daños que el tiempo había causado en sus máquinas y calderas y, con tripulación alemana, marchó a Rosyth, uno de los puertos designados para la entrega de los mercantes de la nación vencida.

Representantes del Shipping Controller, organismo estatal británico, se hicieron cargo de él y, después de arriar los colores alemanes, el "Santa Cruz" quedó allí amarrado y a la espera de su posterior e incierto



La rápida motonave "Santa Cruz de Tenerife", de la Compañía Trasmediterránea que, con el griego "Santa Cruz", son los únicos barcos que hoy llevan el nombre de nuestra ciudad.—

las diferentes líneas que, sobre todos los mares del mundo, mantenía la Ellerman.

En amuras y espejo de popa lucía un típico nombre de la vieja Hall Line—"Merton Hall"—pero, según los viajes, los colores de la chimenea y la contrasena cambiaban; unas veces eran los de la Bucknall, otras los de la George Smith y, en ocasiones, los de la Papayanni, la antigua naviera griega que, establecida en Londres, se integró años más tarde en la Ellerman.

Normalmente, el "Merton Hall", aparte de viajes ocasionales en la línea africana, navegó en la de la India, con salidas desde Londres y los puertos de Karachi y Bombay como terminales.

En 1926 fue transferido a la City Line—los "competencias" del viejo Santa Cruz puerto carbonero—y, con el nuevo nombre de "City of Salford", volvió ocasionalmente por el puerto de la ciudad cuyo nombre llevó. Iba entonces en la línea de puertos sudafricanos, línea en la que navegó hasta que, con la caída vertical de flotas asignadas por la

De todos estos barcos, el "Ems" ganaría fama cuando, en la época de la colaboración germano-rusa, ganó el Pacífico por el Océano Glacial Ártico con la ayuda de rompehielos soviéticos.

Al día siguiente, con carga de fruta a su bordo, el "Santa Cruz" continuó viaje a Las Palmas y, desde allí, directo a Hamburgo.

Este fue el comienzo de la vida marinera de un barco que, con el nombre de nuestra ciudad, tuvo fama legendaria durante los años de la segunda guerra mundial.

Continuaron sus escalas en Santa Cruz y, el 12 de octubre del mismo año, coincide aquí con el "acorazado de bolsillo" "Deutschland" y los submarinos "U-27" y "U-30". Estos zarparon el 13 al mediodía y, mientras, el "Santa Cruz" continuó cargando en el muelle Sur.

En la madrugada del 14, ya listo, solicitó práctico y se hizo a la mar. Ya en franquía, se cruzó de vuelta encontrada con el "liner" inglés "Voltaire" que, de Santa Cruz de la Palma, llegaba con un contingente

de turistas en crucero de recreo. Uno entraba y otro salía; sus estelas se cruzaron aquí por vez primera y, tres años más tarde, lo harían de nuevo, si bien ambos ya vestidos con el tosco sayal gris de la guerra y debidamente artillados como cruceros auxiliares.

Cuando la guerra comenzó en 1939, el "Santa Cruz" fue enviado a Kiel y allí fue convenientemente transformado en crucero auxiliar. Se le instalaron seis piezas de 150 milímetros—desmontadas del viejo acorazado "Schelsien"—, una de 69, dos de 37 y cuatro anti-aéreos de 20. A la altura de la bodega número tres se instalaron cuatro lanzatorpedos de 533 milímetros—dos por banda—y, completando su poder ofensivo, se le transformó la popa para el fondeo de noventa minas. Un hidro del tipo Arado, de exploración, iba, con las alas plegadas, en la bodega número cuatro.

La tripulación estaba formada por quince oficiales—más cuatro para marinar las posibles presas—y 362 hombres, todos al mando del capitán de navío Otto Kahler.

amadrinando barcos desde las gradas, cediéndoles la sonoridad de sus nombres que—plasmados en letras de bronce sobre aletas y espejos de popa—han sido paseados por todos los mares del mundo.

Tenerife, Orotava, Taoro, Teide, Anaga, Tacoronte y otros muchos han figurado, en varias ocasiones, en mercantes que, tanto extranjeros como nacionales, pasean con orgullo—o lo han hecho—por todo el orbe.

Bajo ellos, una estela alborotada de espumas rotas por las hélices que, como río blanco y efímero, queda trazada sobre las huertas azules e infinitas que, como un espejo, han reflejado nombres y más nombres de recio sabor tinerfeño.

Junto a ellos el nombre de nuestro Santa Cruz—este nuestro viejo y querido Santa Cruz que hace diez años cumplió su centenario como ciudad—lució también en varia ocasiones, lo hace aún, en mercantes extranjeros cuyas navieras propietarias quisieron testimoniar su entrañable ligazón espiritual y económica a nuestra ciudad y puerto, a nuestra Isla toda.

De ellos, sólo navegan dos—uno español y otro griego—mientras que los restantes han caído en el desguace prosaico y, convertidos en chatarra, han ido a parar a la fosa común de los altos hornos. Otro, con mucha historia tras sí, reposa calcinado en el fondo del puerto japonés de Yokohama.

Todos han tenido—tienen—sus historias que, normales en unos, no lo han sido tantos en otros. Todos, sin embargo, están marcados por el denominador común de, en un momento de su vida marinera, haber llevado sobre el nombre de su puerto de matrícula un Santa Cruz que a todos nos llena aún de legítimo orgullo. No en va-

## El "Santa Cruz" de la Otto Thorensen

Una de las más recordadas navieras en todo el Archipiélago es la noruega Otto Thorensen—propietaria de los aquí denominados "torises"—que, con la Yeoward Brothers y la Forwood, primero estableció línea regular frutera entre Canarias y la Península.

Primero inició sus líneas con tres pequeños vapores rusos que, luego, sustituyó por otros de su propiedad que, hasta en-

no era un tributo a la ciudad cuyo puerto—ese puerto que, cuanto mayor se hace, más pequeño resulta para el desenvolvimiento industrial y agrícola de la Isla—con tanta frecuencia visitaron y aún lo hacen unidades que navegan bajo la contraseña de los que ya han desaparecido para siempre. Pero, repetimos una vez más, aún se les recuerda con nostalgia y cariño.

El nombre de Santa Cruz figuró en los espejos de popa de varios de aquellos finos veleros isleños que, bien en la ruta de La Habana, bien en la pesca en el banco sahariano, ponían las líneas esbeltas, clásicas, de la buena construcción—siempre sólida—de los viejos carpinteros de ribera.

Hubo también un remolcador que, de casco de madera, llegó a nueotrs años niños, aquellos en que, desde el alto mirador de la Marina, oservábamos el trajín incesante del puerto que, aún, tenía gabarras y carbón y—al mismo tiempo—remolcadores para su servicio.

Aquel "Santa Cruz" de chimenea amarilla era propiedad de la Elder y, con el "Salamanca" vio transcurrir años y años en el puerto carbonero de entonces. Construido en 1899, pasó luego a prestar sus servicios en Las Palmas y, años más tarde, fue sustituido por un nuevo "Santa Cruz"—también de casco de madera—que, en 1944, con el "Salamanca" pasó a navegar en aguas de la Guinea. Allí, remolcando tozas de madera, el veterano "Santa Cruz"—que conservó su nombre mientras que el "Salamanca" tomó el de "Aulfo"—terminó sus días de mar.

tonces, cubrían los servicios del Mediterráneo.

En 1904 se verificó en los astilleros de la Fredrikstad Mek. Vaerksted la botadura del entonces moderno frutero "Santa Cruz", destinado a la flota de Otto Thorensen, de Oslo.

De 1.475 toneladas brutas y 930 netas, el "Santa Cruz"—aquellas clásicas "cachimbas" adornando la cubierta, cerca

Fotos y reproducciones

JUAN HERNANDEZ

## El crucero auxiliar "Thor", antiguo "Santa Cruz", durante su segundo crucero contra el tráfico aliado.

de las bocas de escotilla—tenía una eslora de 72 metros y la manga era de 10. Estaba provisto de una alternativa que, sobre una hélice, le proporcionaba 11,5 nudos de media en servicio normal.

Una vez terminado se incorporó al servicio con Canarias y en él se mantuvo—con aquellos bien recordados "San Mateo", "Santiago" y "Salamanca"—hasta que, en 1916, ante la implantación de la guerra submarina sin restricciones por el Mando alemán, fue retirado de la línea frutera y, con otros barcos de la naviera, se dedicó a la entonces rentable trasatlántica, línea en la que—pequeña a sus modestas dimensiones y tonelaje—ganó buenos fletes en aquella época de pocos barcos y mucha demanda de tonelaje.

Cuando en la década de 1920 la Otto Thorensen pasó a fusionarse con la Fred Olsen, el "Santa Cruz" fue registrado como propiedad de la A. S. Bonhuer, una de las filiales de la citada nueva empresa naviera. Pero, sin embargo, "torises" fueron, y aún lo son, todos los barcos que daban al aire la contraseña tan conocida en nuestras aguas.

Las primeras motonaves de la Fred Olsen significaron que el "Santa Cruz" y otros veteranos vapores quedasen relegados a un segundo término y, por tanto, pasó a navegar en el tráfico de cabotaje, tan intenso entonces en el Mar del Norte, y máxime para la naviera que tantas líneas regulares servía.

Pero no por ello perdió el nombre de nuestra ciudad y bajo él navegó hasta que, en 1934, fue adquirido por la Kongshavn Sonner. Rebautizado "Lagland" primero y "Kongshavn" más tarde, el viejo "Santa Cruz" continuó en el mismo tráfico—madera en los viajes de ida a Inglaterra y carga general en los de vuelta—hasta que, una vez más, la guerra paralizó momentáneamente sus actividades.

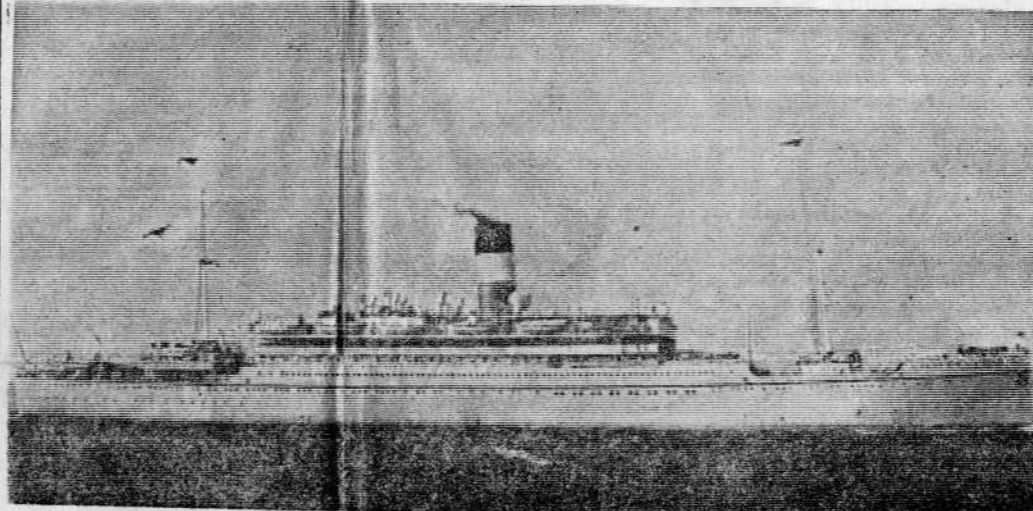
En 1945, apenas se apagó el trueno de los cañones, el

## El primer "Santa Cruz" alemán

Apenas llevaba un año navegando el "Santa Cruz" de la Otto Thorensen noruega cuando en los astilleros de la Swan, Hunter and Wigham Richardson de Newcastle se botó un carguero del mismo nombre para la Hamburg Sudamerikanische—ligada a nuestro puerto desde 1871—la cual también construyó posteriormente un

"Kongshavn" volvió a sus actividades en la mar y, con su vieja hélice, a sumar singladuras y trazar efímeras estelas sobre el Mar del Norte, tan bien conocido para sus viejas planchas.

En 1952, ya vencido por los años, fue amarrado en Bergen y ofrecido en venta. Y, cuando ya todo parecía indicar su adquisición para caer en el desguace prosaico se recibió una oferta de la naviera turca Sadikzade Nazim de Estambul, y—después de un breve repaso de casco y máquinas—en enero de 1953 partió el viejo "Santa Cruz" con rumbo a las aguas donde habrían de transcurrir



El trasatlántico inglés "Voltaire", de la Lamport and Holt, hundido por el "Thor" cerca de Cabo Verde, tres años después de cruzarse en nuestro puerto como simples mercantes ambos.

sus últimos años de vida marinera.

Bajo el nuevo nombre de "Kilimi", el que comenzó sus días de mar llevando en sus bodegas de oro vegetal de nuestras islas, comenzó a hacerle envuelto en el negro polvillo del carbón que embarcaba en Zonguldak con destino a otros puertos turcos.

Pocos años más tarde, ya de antieconómica explotación comercial desde todos los puntos de vista, fue a parar a manos de los desguazadores.

"Tenerife" y, al naufragar éste durante la segunda guerra mundial, adquirió otro, en 1942, al que dio el nombre de nuestra isla.

Este "Santa Cruz" era el clásico barco de la época, con palos y chimenea de mucha guinda y en caída. De 4.988 toneladas, eran sus principales dimensiones 119 metros de eslo-

ra y, después de arriar los colores alemanes, el "Santa Cruz" quedó allí amarrado y a la espera de su posterior e incierto destino.

Mientras, las comisiones discutían y estudiaban el porcentaje de tonelaje alemán que a cada nación correspondía y, terminada esta etapa, el "Santa Cruz" fue transferido a Inglaterra. De nuevo se hizo cargo del carguero el Shipping Controller que, después de emplearlo durante unos meses en el transporte de víveres por cuenta del Gobierno, lo cedió a la Hall Line, una de las navieras integradas en el grupo Ellerman.

Esta lo envió a Newcastle y, los mismos astilleros que tuvieron a su cargo la construcción, se encargaron de moder-

nizarlo debidamente antes de, con el nombre de "Merton Hall", comenzase a navegar en

## El segundo "Santa Cruz", luego crucero auxiliar

En 1937 fue botado en los astilleros de la Deutsche Werft, de Hamburgo, un nuevo frutero destinado a la flota de la Oldenburg-Portugiesische, la tan conocida naviera alemana que, desde hace años, mantiene línea regular entre Canarias y los puertos de Bremen y Hamburgo.

Cuando resbaló por la grada, después del protocolario bautizo, lo hizo luciendo el nombre de "Santa Cruz" en amuras y aletas.

De 3.862 toneladas, estaba equipado con una turbina de vapor que, con 6.500 H. P. sobre una hélice, le daba máxima de 18 nudos y, a su velocidad económica, tenía una autonomía de 40.000 millas.

en la línea de puertos sudfricanos, línea en la que navegó hasta que, con la caída vertical de fletes originada por la crisis económica de Wall Street, permaneció largas temporadas amarrado.

Y fue durante una de estas etapas de total inactividad que, vendido por la City Line, pasó a manos de la firma Douglas and Ramsey—empresa especializada en desguaces—que, a remolque, lo envió a un pequeño puerto escocés donde, en noviembre de 1933, dio comienzo el descoser de sus viejas planchas entre el zumbido de los sopletes.

A las pocas semanas, de aquel "Santa Cruz" de la Hamburg Sudamerikanische sólo quedaba una gran platusa; después, nada. Sus restos, chatarra infor-

me, había servido de pasto a los insaciables hornos de la industria siderúrgica.

Una vez terminado, el "Santa Cruz" llevó a cabo las pruebas oficiales de velocidad y consumo y, desde Hamburgo, salió en viaje inaugural a Santa Cruz de la Palma. Allí cargó y, el 23 de mayo de 1938, llegó a nuestro puerto por vez primera. Estaba al mando del capitán Scherlock y su tripulación compuesta por 37 hombres.

Aquel día se encontraban en puerto los "Aguila de Oro", "Sancho II", "León y Castillo", "Betancuria", "Río Francoli", "Gomera", "Rabat"—de su misma contraseña—, "Ems", del Lloyd Norte Alemán, y el americano "West Irmo". Fondeado, esperaba atraque el marroquí "Arango".

cruzo de vuelta encontrada con el "liner" inglés "Voltaire" que, de Santa Cruz de la Palma, llegaba con un contingente

## El primer crucero del "Santa Cruz"

El 6 de junio de 1940, el "Santa Cruz", transformado en el mercante soviético "Orsk", se hizo a la mar desde Kiel. Su comandante llevaba órdenes de operar contra el tráfico aliado en el Atlántico Central y Sur y, mientras remontaba las aguas de Noruega, no dejaba de estar inquieto al saber que aún se luchaba en Narvik y que, por tanto, la vigilancia inglesa sería muy activa en las zonas de bloqueo.

Costeando Groenlandia se adelantó en el Atlántico y, poco después, cambió su disfraz por el del carguero yugoslavo "Vir". En las proximidades de las Azores avistó en la lejanía a un crucero auxiliar inglés del que sin llamar la atención, se alejó prontamente.

El 1 de julio capturó su primera presa, la motonave holandesa "Kertosono", de 9.289 toneladas, propiedad de la Rotterdam Lloy. Entre sus doce pasajeros figuraban cuatro mujeres y un niño y, por esta causa, el capitán holandés se rindió al primer cañonazo de aviso. El barco iba con cargamento de maquinaria agrícola y asfalto y, después de marinarlo con una tripulación de presa, el capitán Kahler lo envió a Lorient, puerto al que llegó semanas más tarde.

Siete días más tarde apresó al "Delambre", uno de los "lirios" de la Lamport and Holt más conocidos en Santa Cruz. Iba con carga de algodón para Liverpool y, después de recoger a su dotación, lo hundió a cañonazos. El 9 apresó el belga "Bruges", de la Armement Deppe—que no era otro que el viejo "Kybfels" de la Hansa alemana—que, con cargamento de blenda, se dirigía a Inglaterra. El "Bruges" corrió la misma suerte que el "Delambre" y, el 14 nueva presa en el horizonte. Se trataba del carguero "Gracefield", de la Sutton—también con blenda—que fue hundido por cargas explosivas.

48 horas más tarde, el "Santa Cruz"—que navegaba como el "Vir" yugoslavo si bien su nombre oficial era el de "Thor"—trató de detener al "Wendover", de la Watts, Watts and Co., de Londres, que, armado con dos piezas de 76 milímetros, respondió el fuego del "raider". Este le contestó con sus cañones de 150 y, momentos después, ardiendo casi totalmente, el mercante paraba, si bien su radio continuaba solicitando auxilio y dando su posición.

cuatro para marinar las posibles presas—y 362 hombres, todos al mando del capitán de navío Otto Kahler.

El "Thor" recogió a la dotación y, con cargas, apresó el hundimiento del "Wendover".

Este quedó flotando con la quilla al sol mientras, por sus destrozadas escotillas, iban saliendo—y dándole flotabilidad—las 7.250 toneladas de carbón que constituían su cargamento. Y ante ello, para apresurar el hundimiento, de nuevo la artillería dejó oír el ronco trueno de su voz.

Después de hundir al holandés "Tela", con carga de trigo para Inglaterra, el "Thor" puso rumbo a Trinidad y, el 28, se encontró con el crucero auxiliar "Alcántara", trasatlántico de la Mala Real—de 22.000 toneladas—artillado con ocho piezas de 152 y dos de 75. El comandante del "Alcántara", capitán de navío Ingham, sospechó inmediatamente de aquel en apariencia carguero yugoslavo que, al verse descubierto, trataba de escapar. Cambió de rumbo para interceptarlo y, al mismo tiempo, se ponía a la máxima.

A las 2 de la tarde comenzó el combate en el que, desde los primeros momentos, el "Thor" logró impactos certeros que produjeron incendios en el inglés. Este se apuntó también algunos que dejaron inutilizado el ascensor de proa y, por tanto, las piezas de aquel sector. Ambos habían recibido daños y disminuida su velocidad, factor que aprovechó el "Thor" para romper el contacto en tanto que, con escora pronunciada, el "Alcántara" se dirigía a Rio de Janeiro para reparar y desembarcar sus heridos y muertos en el combate.

El "Thor" cambió su disfraz, reparó sus averías y, el 8 de septiembre, detuvo al yugoslavo "Federico Clavic", al que dejó en libertad por no conducir con trabando de guerra. Cuatro días más tarde, su avión descubrió un gran ballenero navegando en sus inmediaciones y, cambiando el rumbo para interceptarlo, Resultó ser la factoría ballenera "Kosmos", de bandera noruega y 17.000 toneladas, que regresaba a Inglaterra con carga completa. Recogida su dotación, el espectacular barco fue hundido ya que—opinaba el capitán Kahler—con su silueta llamaría poderosamente la atención y no podría forzar el bloqueo y llegar a Lorient. Y llevaba razón ya que, el 8 de abril del mismo año, el "Kosmos II", su gemelo, llegó a Santa Cruz y, des-

(Pasa a la pág. 16)

# Historias de los cinco barcos que han llevado el nombre de Santa Cruz

(Viene de la pág. 10)

pués de ser pintado de gris, trató de ganar Gibraltar, lo cual no logró por la acción de un submarino alemán.

Después de tomar petróleo del "Rekum"—que por cierto había zarpado de nuestro puer-

y, horas más tarde, al sueco "Trolleholm", fletado por el Almirantazgo inglés.

Luego decide regresar y, después de limpiar calderas a la altura de Cabo Verde, pone rumbo a Alemania. El 4 de abril, aun al sudoeste del archipiélago portugués se encuen-

arrebató la antena de la radio momentos antes de que el "Thor" apareciera en el horizonte y, con un cañonazo de aviso, logró se detuviese el "Nankin".

Con una dotación de presa fue enviado al Japón—concretamente a Yokohama—en

bre las aguas alcanzó al "Leuten" y, en aquella gigantesca hoguera, se perdió—con sus acompañantes—el "Santa Cruz" que, en aquel ya leja-

no 23 de mayo de 1938 había llegado por vez primera a nuestras aguas, las del puerto de la ciudad que le cedió su nombre sonoro.

## Los dos actuales "Santa Cruz"

tado en 1936 en los astilleros de la Helsingor que, también, tuvieron a su cargo la construcción de sus gemelos "Tunis", "Algier" y "Sicilier", todos ellos para la línea que la Det Forenede mantenía con puertos del Mediterráneo.

Con capacidad para 12 pasa-

En 1966, el armador Gerassimos Fetourist adquirió el "Marocco" para una línea que se proponía establecer con Canarias y, para ello, le dió el nombre de nuestra ciudad, nombre bajo el que continuó sus singladuras en el Mediterráneo.

llevado hasta la fecha el nombre de la ciudad que, capital de la Isla, ha mirado siempre—lo hace aún—de frente a la mar, camino sin límites que ha sido, es y será su futuro. Hoy ve su nombre reflejado en la inquietante lamina azul desde el espejo de popa de dos rápidas moto-

son de Newcastle se botó un carguero del mismo nombre para la Hamburg Sudamerikanische—ligada a nuestro puerto desde 1871—la cual también construyó posteriormente un

sico barco de la época, con palos y chimenea de mucha guinda y en caída. De 4.988 toneladas, eran sus principales dimensiones 119 metros de eslo-

equipado con una turbina de vapor que, con 6.500 H. P. sobre una hélice, le daba máxima de 18 nudos y, a su velocidad económica, tenía una autonomía de 40.000 millas.

“Gomera”, “Rabat”—de su misma contrasena—, “Ems”, del Lloyd Norte Alemán, y el americano “West Irmo”. Fondeado, esperaba atraque el marroquí “Arango”.

Este le contestó con sus cañones de 150 y, momentos después, ardiendo casi totalmente, el mercante paraba, si bien su radio continuaba solicitando auxilio y dando su posición.

llevado hasta la fecha el nombre de la ciudad que, capital de la Isla, ha mirado siempre —lo hace aún— de frente a la mar, camino sin límites que ha sido, es y será su futuro. Hoy ve su nombre reflejado en la inquietante lamina azul desde el espejo de popa de dos rápidas motonaves.

(Pasa a la pág. 16)

# Historias de los cinco barcos que han llevado el nombre de Santa Cruz

(Viene de la pág. 10)

pués de ser pintado de gris, trató de ganar Gibraltar, lo cual no logró por la acción de un submarino alemán.

Después de tomar petróleo del “Rekum”—que por cierto había zarpado de nuestro puerto el 17 de julio—, el “Thor” volvió a la zona de operaciones. Hundió al “Natia”, de la Mala Real y, el 5 de diciembre, a 480 millas de Rio de Janeiro, tiene lugar su segundo encuentro con un crucero auxiliar inglés, el aquí tan conocido “Carnarvon Castle”. Cuando terminó el combate, el antiguo “liner” de la Unión Castle tenía 27 pulgadas de 150 milímetros, 6 de ellos cerca de la flotación, y, por tanto rompió el contacto y arribó a Montevideo donde, por cierto, en su reparación se emplearon planchas extraídas de los restos del “Graf Spee”.

Después de un encuentro con el acorazado de bolsillo “Admiral Sheer”, el “Thor” petrolea del “Eurofeld”—otro de cisternas alemanes llegados a nuestro puerto en los primeros días de la guerra y que había zarpado el 3 de septiembre— y, el 25 de marzo de 1941 hundió al “Britannia”, de la Anchor Line

## El segundo crucero del “Santa Cruz”

El 30 de noviembre de 1941, el “Thor”—antiguo “Santa Cruz”—se hace de nuevo a la mar, al mando en esta ocasión del capitán de navía Gunther Gumprich. Llevaba instalado un radar muy primitivo y, navegando solamente de noche, cruza el Canal de la Mancha hasta el estuario del Gironde, de donde —el 14 de enero de 1942— zarpó en su nuevo crucero.

Cruzó el Atlántico de Norte a Sur y llegó hasta Georgia del Sur en busca de las flotas de balleneros. Penetró en la “banquisa” y se acercó hasta el Mar de Wequeda y, casi tras un mes de búsqueda, regresó al Norte. El 13 de marzo, en el horizonte apareció el crucero inglés “Durban”, que, de inmediato, hizo por él. Desde 6.000 metros preguntó por semáforo: ¿Qué barco?

Y desde el puente del “Thor” se respondió, por idéntico sistema: “Carguero inglés “Leverbank”.

El “Durban” continuó navegando paralelamente al “Thor” y, momentos después, cayó a una banda y se alejó satisfecho. 24 horas más tarde, sobre el horizonte se alzaron cuatro palos y una alta chimenea que, rápidamente, se transformaron en la estampa marinera del crucero auxiliar “Cheshire”, de la Bibby Line. La misma pregunta que el “Durban” y, ante idéntica respuesta, el crucero inglés volvió a su primitivo rumbo.

y, horas más tarde, al sueco “Trolleholm”, fletado por el Almirantazgo inglés.

Luego decide regresar y, después de limpiar calderas a la altura de Cabo Verde, pone rumbo a Alemania. El 4 de abril, aun al sudoeste del archipiélago portugués se encuentra con el “Voltaire”—aquel su antiguo compañero en aguas de Santa Cruz— que, de Trinidad, se dirigía a Sierra Leona para escoltar a un convoy. El “Thor” llevaba bandera griega pero, al verse reconocido, la sustituyó por la alemana y el combate se generalizó. Fue rápido, sumamente rápido en su decisión y, comenzado a las 6,49 ya a las 8,30 se hundía el “Voltaire”.

El 16 hunde al sueco “Sir Ernest Cssel” en el Atlántico Norte y, después de disfrazarse de mercante soviético, petrolea del “Ill”, —otro de los petroleros que habían estado en nuestro puerto— llega a Cherburgo primero; de allí cruza a El Havre y, vía Hoek van Holland, arriba a Hamburgo el 30 de abril, después de haber recorrido 57.000 millas y hundir doce mercantes con un total de 96.500 toneladas de registro.

El 23 de marzo, mientras recibía provisiones del carguero “Regesburg”, avistó una densa columna de humo y salió tras ella. Se trataba del griego “Pagastikos”, un viejo carguero que databa de 1914 al que, después de recoger a su tripulación, hundió con un torpedo.

El 30, su hidro descubrió al “Wellpark”, barco rápido que trató de huir pero que, alcanzado en las primeras horas de la tarde, fue hundido con bombas. Lo mismo ocurrió el 1 de abril con el “Willesden”, al que tuvo que perseguir durante doce horas —mientras el hidro lo bombardeaba y ametrallaba— hasta lograr se detuviese. Como el carguero había comunicado su posición, se recogió la dotación y, con toda rapidez fue hundido con un torpedo.

Diez días más tarde, su radar señaló al “Kirkpool”, al que durante todo el día siguió debajo del horizonte para, durante la noche, forzar la marcha y detenerle por sorpresa. Así se hizo y, como había supuesto Gumprich, se logró el efecto deseado del apresamiento y posterior hundimiento del carguero de la Ropner.

Después de este hundimiento, y de acuerdo con órdenes recibidas de Berlín, el “Thor” pasó al Indico donde, el 10 de mayo, su hidro avistó al “liner” inglés “Nankin”—de la P. and O.— a unas 1.500 millas de la costa australiana. El avión picó y, con una pasada baja, le

arrebató la antena de la radio momentos antes de que el “Thor” apareciese en el horizonte y, con un cañonazo de aviso, logró se detuviese el “Nankin”.

Con una dotación de presa fue enviado al Japón—concretamente a Yokohama— en unión del “Regensburg” que se encontraba en aquella zona para suministrar al “raider”.

En la noche del 16 de junio, se avistó un petrolero sin luces. El “Thor” hizo por él con la esperanza de apresarlo por sorpresa pero, por desgracia, la salva de aviso lo alcanzó y, con una explosión espectacular, el petrolero quedó envuelto en llamas de proa a popa y, con timón atorado, navegó en círculos dejando tras sí un cargamento de gasolina ardiendo sobre el océano. Se trataba del holandés “Olivía”—barco muy moderno— cuyos supervivientes fueron recogidos por el “Thor”, excepto cuatro que, en una balsa, y después de grandes penalidades, llegaron a Madagascar.

Sus dos siguientes presas fueron petroleros noruegos que, intactos, fueron marinados y enviados al Japón. El primero, el “Herborg”, recibió el nuevo nombre de “Hoenfriedgurg” bajo bandera alemana mientras que el segundo, el “Madroño”, el de “Roszbach”. Ambos trataron luego de llegar a Europa y, mientras el uno era hundido cerca de las Azores por el crucero “Sussex”, el otro lo fue en el Canal de Kii por el submarino americano “Burrifish”.

La última presa del “Thor” fue el 20 de julio cuando, entre Fremantle y Lorenzo Marqués, trató de detener al “Indus” un moderno carguero de la Nourse Line. Este, armado con una pieza de 120 y dos de 76, opuso seria resistencia y, después de causar bajas al corsario, éste lo desmanteló con su superioridad artillera y, tras recoger a los supervivientes, lo hundió con un torpedo y puso rumbo a Yokohama.

El 9 de octubre dió fondo en el citado puerto japonés y, después de entrar en dique para limpiar fondos, se abarló al petrolero “Uckermark”—que no era otro que el célebre “Altmark” rebautizado— y, por la otra banda lo hizo su presa, el “Nankin”, que bajo bandera alemana llevaba el nuevo nombre de “Leuthen”.

El 30 de noviembre, una terrible explosión se produjo en el petrolero y las llamas se apoderaron rápidamente de él. El “Thor” trató de largar amarras pero, en aquel momento, otra explosión lanzó al aire el puente incendiado del “Uckermark” que cayó sobre el “raider” y produjo el consiguiente incendio. La gasolina incendiada so-

bre las aguas alcanzó al “Leuthen” y, en aquella gigantesca hoguera, se perdió —con sus acompañantes— el “Santa Cruz” que, en aquel ya lejano

## Los dos actuales “Santa Cruz”

El “Santa Cruz de Tenerife”, de la Compañía Trasmediterránea, es de sobra conocido para insistir sobre él. Con sus gemelos “Las Palmas de Gran Canaria”, “Juan March” y “Ciudad de Compostela” es uno de los cuatro transbordadores que, tanto en la línea de Canarias como en la de Baleares han venido a revolucionar todo un concepto del transporte de pasajeros y mercancías.

Orgullo de los astilleros bilbaínos de la Sociedad Española de Construcción Naval, el “Santa Cruz de Tenerife”—con todas sus innovaciones— dió la pauta para el tipo del “Vicente Puchol” que, en pequeño, re-

no 23 de mayo de 1938 había llegado por vez primera a nuestras aguas, las del puerto de la ciudad que le cedió su nombre sonoro.

produce su estampa marinera, gallarda y elegante.

Casi al mismo tiempo en que este “Santa Cruz” español se hacia a la mar, otro —de bandera griega— se preparaba para también hacerlo en línea frutera desde puertos del Mediterráneo a estas Islas.

Por diversas circunstancias no se materializó la idea de sus armadores pero, sin embargo, aún navega con el nombre de nuestra ciudad en el tráfico de cabotaje del Mediterráneo un “Santa Cruz” que nunca ha llegado —quizás no llegue— a nuestras aguas.

Este barco, de 1.700 toneladas brutas y 900 netas fue bo-

tado en 1936 en los astilleros de la Helsingor que, también, tuvieron a su cargo la construcción de sus gemelos “Tunis”, “Algier” y “Sicilier”, todos ellos para la línea que la Det Forenede mantenía con puertos del Mediterráneo.

Con capacidad para 12 pasajeros y cuatro bodegas —podían transportar en ellas 118.050 pies cúbicos de carga seca en grano— todos ellos estaban equipados con un motor B. and W., de cinco cilindros, que les daba media de 12 nudos.

Durante la guerra los cuatro gemelos pasaron a navegar por cuenta de los aliados y, durante ella, los “Algier” y “Sicilien” se perdieron.

Los años de la guerra de España... minutos, cincuenta y siete se... como “La guerra de los dos... Por todo ello y considerando... gundos y cuatro décimas... este Comité que las sanciones... de tipo deportivo impuestas a... nativo equipo de baloncesto... Tenerife, no son lo suficiente... mente seleccionadas, par... que incidentes como el... nos ocupa no una línea o...

En 1966, el armador Gerassimos Fetourist adquirió el “Marocco” para una línea que se proponía establecer con Canarias y, para ello, le dió el nombre de nuestra ciudad, nombre bajo el que continuó sus singladuras en el Mediterráneo.

Cinco barcos de altura han

llevado hasta la fecha el nombre de la ciudad que, capital de la Isla, ha mirado siempre —lo hace aún— de frente a la mar, camino sin límites que ha sido, es y será su futuro. Hoy ve su nombre reflejado en la inquietante lamina azul desde el espejo de popa de dos rápidas motonaves.