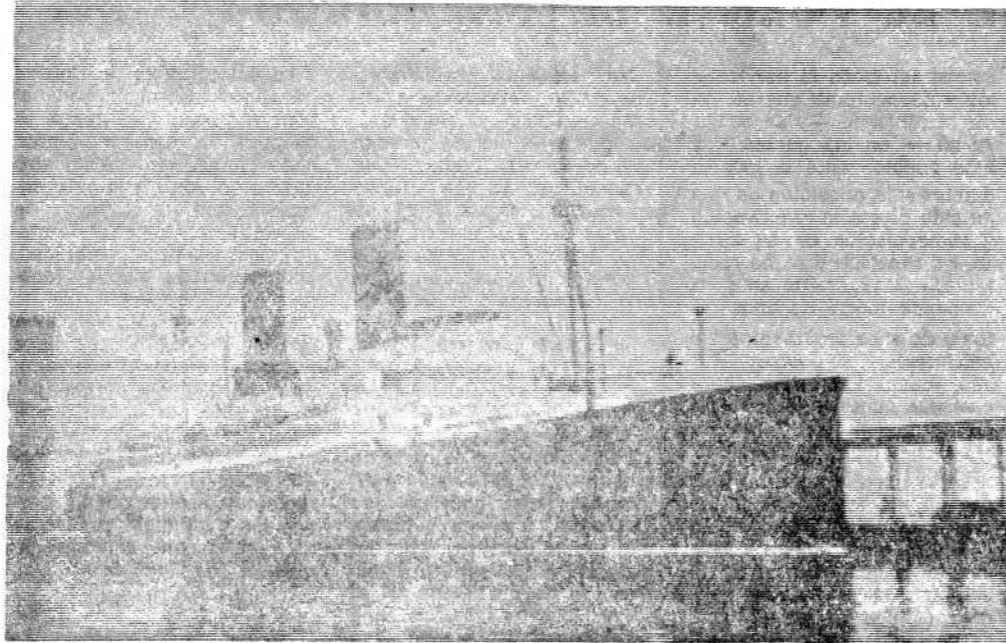


A LA
SOMBRA DE
ANAGA

Tal día como hoy, hace 50 años, realizó su primera escala el trasatlántico "München"



El «München» que, hace 50 años, arribó por vez primera a Santa Cruz de Tenerife.—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

Hoy se cumple el 50 aniversario de la primera escala que en nuestro puerto hizo el trasatlántico alemán «München» que —al mando del capitán Behm— realizaba un crucero de turismo con 320 pasajeros a su bordo. Este era, además, el primer «liner» germano que, en viaje de recreo, recalaba por nuestro puerto después de 1914.

El «München», que atracó poco después de las cuatro de la tarde, procedía de Bremen, Punta Delgada y Funchal. Por la noche, en los salones del

Real Club Náutico se celebró una fiesta en honor de los turistas alemanes que, al día siguiente, en 73 automóviles marcharon de excursión a La Laguna, Orotava y Puerto de la Cruz.

Entre los pasajeros que viajaban en el «München» figuraba el doctor Hans Bolza, director de la firma Koenigbauer Ltd., de Burzburg, especializada en la construcción de rotativas. El doctor Bolza visitó los talleres del periódico «La Prensa» y, tras un detenido recorrido por sus instala-

ciones, felicitó al personal de máquinas por la atención que dispensaban a la rotativa y resto del equipo.

Al mediodía del lunes, el capitán del trasatlántico ofreció un almuerzo a las autoridades, acto sobre el que «La Prensa» ofreció la siguiente reseña: «En la mesa central del espléndido comedor, se formaron dos presidencias, ocupadas, una, por el cónsul de Alemania, don Jacobo Ahlers, sentándose a su derecha la señora del gobernador civil, y a su izquierda la señora del alcalde, y la otra por el segundo comandante del vapor, señor Alfred Leher, sentándose a ambos lados, respectivamente, el señor Villar, gobernador civil; señora de Groth, y alcalde, señor La Roche.

Los demás puestos los ocupaban el coronel de Estado Mayor, señor Moreno Alcántara; delegado de la Cruz Roja, señor Vivanco; señora de Vivanco; inspector de Emigración, señor de los Mártires Tudela; ex diputado a Cortes, señor Arroya; director de Sanidad, señor Castelo; señora de Arroya; señorita de Muñoz; ingeniero de las Obras del Puerto, señor Núñez; don Aurelio Arriaga; presidente del Club Tinerfeño, señor Muñoz Pruneda; primer ingeniero de

Rebautizado «Steuben», el 9 de febrero de 1945 fue hundido por el submarino ruso «S-13»

En el naufragio—más trágico que el del «Titanic»—perecieron 4.700 personas

POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ

chase el champagne, el señor Ahlers agradeció a todos los comensales, en nombre del comandante y todos los oficiales del «München», la deferencia de asistir a la comida, con la que han querido corresponder, en parte, a la simpática acogida que en Tenerife se les ha dispensado.

Terminó el señor Ahlers su brindis exaltando su simpatía por España, por el Rey y toda la real familia mientras la orquesta entonaba la Marcha Real.

A continuación, el gobernador civil hizo uso de la palabra para corresponder a tan deferente atención, teniendo frases de gran simpatía para Alemania. Levantó su copa por la prosperidad del gran país, que ahora atraviesa por momentos de inquietudes y vacilaciones.

El señor Muñoz Pruneda, presidente del Club Tinerfeño, gentilmente aludido por el señor Ahlers, con motivo de la brillante fiesta celebrada en aquella sociedad en honor de los turistas, agradeció los elogios tributados y brindó por una Alemania próspera y pujante.

Después se sirvieron el café, los licores y los tabacos, en el salón de fumar, recibiendo, en todo momento, las más gentiles atenciones por parte de los señores Ahlers y Tange y distinguidos oficiales del vapor.

A las 9 de la noche, el «München» zarpó rumbo a Málaga, puerto del que luego habría de seguir a los de Cádiz, Lisboa y Leixoes. Desde éste último, el «liner» del Lloyd Norte alemán arrumbará a Bremen, puerto desde el que ha-

ción de otras memorables —«Viceroy of India», «Lacoma», «Adriatic», «Kosciusko», «Mexique», etc.— que mucho significaron para el desarrollo turístico de Tenerife.

La guerra sorprendió al «Steuben» en Hamburgo y, requisado por la Kriegsmarine, como buque de alojamiento prestó servicio en los puertos de Gotenhafen, Danzig y Pillau.

Con él lo hicieron otros trasatlánticos —«Robert Ley», «Cap Arcona», «General San Martín», «Hamburg», etc.— que, más tarde, fueron utilizados por la Seetransport para realizar la «Operación Escape», aquella que, entre enero y mayo de 1945, determinó la evacuación de 1.291.918 civiles, 444.757 heridos y 241.225 soldados, desde las provincias bálticas.

El 24 de enero de 1945, el «Steuben» —con los «Berlin» y «General San Martín»— se trasladó a Pillau para participar en la evacuación de 10.000 heridos. Hizo luego otros viajes desde Königsberg y Danzig, puerto del que zarpó el 9 de febrero a las 22,15. Llevaba a su bordo más de 5.000 personas e iba escoltado por el torpedo «T 196».

El 30 de enero, el submarino ruso «S-13» —al mando del capitán de corbeta A. I. Marinenko— había torpedeado y hundido al «Wilhelm Gustloff», un gran «liner» repleto de evacuados y heridos. Este submarino fue el que, tras escapar a la persecución del «T 196», que lo descubrió cuando se disponía a atacar, intentó sobre las 2,15 de la madrugada acercarse al «Steuben» y, en esta ocasión, lo alcanzó con

SAN JUAN DE DIOS EN NUESTRO TIEMPO

UNA VIDA CONVERTIDA EN ACCION Y UNA ACCION CONVERTIDA EN VIDA EN SU LABOR HUMANITARIA NUNCA SE PARO EN CATEGORIAS SOCIALES, POLITICAS Y, SOBRE TODO, RELIGIOSAS.

Los términos actuales de «trabajar en equipo» y de «vivir ecuménicamente», como garantía de toda obra que se proyecta y se realiza, es la norma de vida en San Juan de Dios con los necesitados y enfermos.

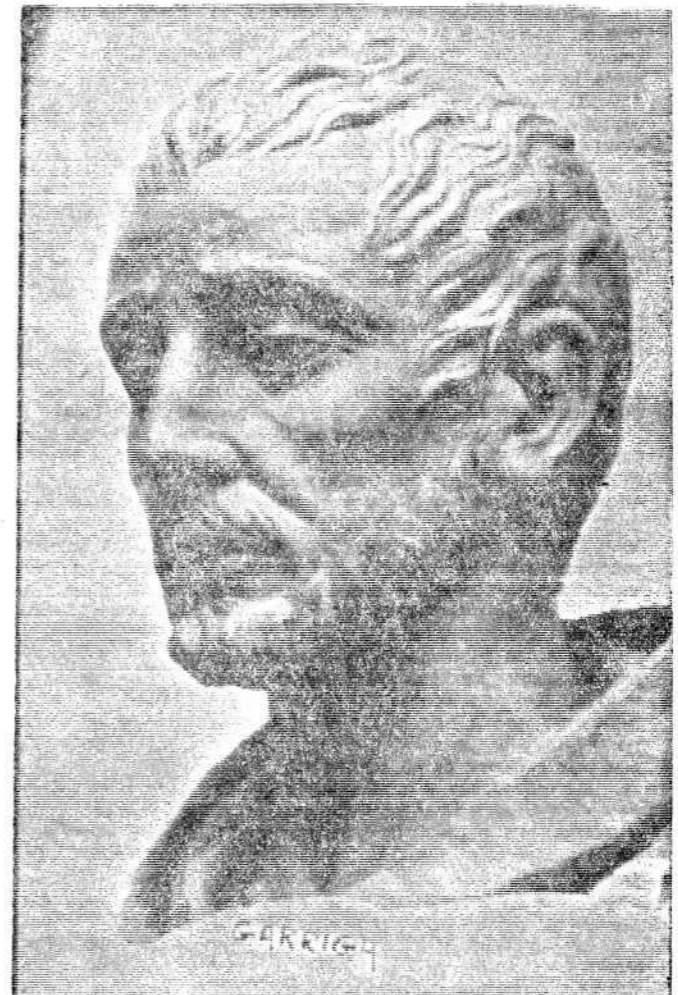
Con su espíritu expresado en «haceos bien a vosotros mismos» trabaja incansablemente por la búsqueda de la unidad de sentimientos y de servicio a todo ser humano; lo mismo al que está necesitado como al que le favorece en su labor; sin pararse en categorías sociales, políticas y, sobre todo, religiosas, de aquella Granada tan conflictiva en los tiempos de nuestro Santo por estas divisiones.

Este espíritu se percibe fácilmente abriendo las páginas de las cartas que dirige a sus bienhechores, que se manifiesta por:

—una vida convertida en acción y una acción convertida en vida, como fruto de la gracia de Dios que le mantiene en una inquebrantable fidelidad en todo lo que le exige el remedio de las miserias materiales y morales de los hombres:

«...aquí se reciben de toda clase de enfermedades y de gentes: tullidos, mancos, leprosos, mudos, locos, paráliticos... viejos y muchos niños. Viéndome tan empeñado... y padecer a tantos pobres, mis hermanos y prójimos, y con tantas necesidades, tanto del cuerpo como del alma, cuando no los puedo socorrer estoy muy triste; no obstante confío en Jesucristo que El me librará de las deudas, pues conoce mi corazón». (A Gutiérrez Lassó - (Málaga).

—una cooperación y entrega que hace sentir entre aquellos que pueden o desean imitarle en la asistencia hospitalaria:



tregados al único fin de hacer el bien a la humanidad. Esta maravillosa realidad seguirá existiendo porque nunca faltarán:

- hombres, jóvenes y adultos, que se consagren en esta Orden;
- necesidades, materiales y morales, que remediar en sus Centros Hospitalarios;

— bienhechores que ayuden en esta obra, en la promoción vocacional y en la formación de sus religiosos que vivan este espíritu.

Fr. Fernando Lorente, O. H.

CIEMPOZUELOS (Madrid), 8-III-1975.

Con la isla a cuestas

Chaflijas

Hay muchas formas de sentir la chaflija. Y son muchas las causas de tenerla que sentir. Por eso cuando me dicen que alguien siente chaflija por falta de cuartos, yo compadezco al tal pero me hago cuenta de que yo también la siento, pero por motivos bien distintos. A todas éstas yo no sé si ustedes saben lo que es la chaflija. La chaflija es ese dolor, esa penita que se siente en la barriga cuando tenemos hambre. Hay quien la llama la fatiga, pero nosotros, por aquí, la llamamos chaflija.

Y la chaflija es una cosa mala. A mí me lo pueden decir. Dios me libre de salir ahora con que alguna vez me haya quedado sin comer por no tener con qué mercarme algo para matar el hambre. Es ahora, cuando ya estoy viejo, cuando he venido a sentirla, por culpa de los médicos

POR UNICA VEZ EN

Ron
B
A
C
A
R
D
I



decide siempre el sabor...

*cuba libre
*daiquiri
*ron Bacardi y tónica

*BACARDI, la Figura del Murciélago y RON CARTA BLANCA son marcas registradas de BACARDI & COMPANY LIMITED

que alguien siente chaflija por falta de cuartos, yo compdezo al tal pero me hago cuenta de que yo también la siento, pero por motivos bien distintos. A todas éstas yo no sé si ustedes saben lo que es la chaflija. La chaflija es ese dolor, esa penita que se siente en la barriga cuando tenemos hambre. Hay quien la llama la fatiga, pero nosotros, por aquí, la llamamos chaflija.

Y la chaflija es una cosa mala. A mí me lo pueden decir. Dios me libre de salir ahora con que alguna vez me haya quedado sin comer por no tener con qué mercarme algo para matar el hambre. Es ahora, cuando ya estoy viejo, cuando he venido a sentirla, por culpa de los médicos que se han empeñado en hacerme saber bien lo que es la chaflija. Un fisquito de esto, otro fisquito de lo otro... ¡Míaparayeso! Ni papas me dejan comer. Yo conocí a una vieja que decía algo, me creo con más razón que un Santo. Lo que decía era «de papas nadie se ha muerto». Y yo creo que es verdad. ¿Han oído ustedes decir alguna vez que alguien se haya muerto de papas?

Pero yo, ¡nadad! Ni papas, ni gofio... Cuando se me pega la chaflija es cosa de volverme loco. Por eso digo que es peor que no comer por no tener cuartos. Porque con poquitos cuartos, una pelota de gofio, y algo de conduto, ni se muere uno ni se siente chaflija. En varias ocasiones estoy por hacer como aquel amigo, que lo pusieron a régimen también. Un fisquito de esto, pesado y todo, otro fisquito de aquello... Y él se lo mandó todo. Y más después va y le dice a la mujer: «Ahora, tráeme el almuerzo». Así no puede haber chaflija.

JUAN DE LA ISLA

ra; delegado de la Cruz Roja, señor Vivanco; señora de Vivanco; inspector de Emigración, señor de los Mártires Tudela; ex diputado a Cortes, señor Arroya; director de Sanidad, señor Castelo; señora de Arroyo; señorita de Muñoz; ingeniero de las Obras del Puerto, señor Núñez; don Aurelio Arriaga; presidente del Club Tinerfeño, señor Muñoz Pruneda; primer ingeniero de a bordo, Herr Wenaimann; primer comisario, Von Phülen; señora de Tage; señora de Blasberg; señora de Castelo; don Claudio Rojas; don Juan Tage; don Juan Bethencourt; los socios del Club, señores Ramírez, Urzáiz, Camacho y Segovia; don Pedro Blasberg, don E. G. Landeros Ballester, por «Gaceta de Tenerife», y un redactor de «La Prensa».

En la reseña, el matutino de esta capital reseñaba el menú servido a los asistentes y, tras indicar que la orquesta del «liner» amenizó el almuerzo, añadía: «Al descor-

gentes atenciones por parte de los señores Ahlers y Tange y distinguidos oficiales del vapor».

A las 9 de la noche, el «München» zarpó rumbo a Málaga, puerto del que luego habría de seguir a los de Cádiz, Lisboa y Leixoes. Desde éste último, el «liner» del Lloyd Norte alemán arrumbaría a Bremen, puerto desde el que había salido en aquel su primer crucero de turismo.

El «München», que en otras muchas ocasiones recaló por nuestro puerto, incluso con nuevo nombre y nueva estampa marinera, había sido botado en 1922 en los astilleros de la Vulkan-Werke para la flota del Lloyd Norte Alemán. Era muy similar al «Stuttgart» —construido el mismo año en dichas factorías navales— y de ambos se derivó el «Berlín», que resbaló por la grada en 1925.

De 14.700 toneladas de registro bruto, el «München» tenía 527 pies de eslora y 65 de manga y, con alternativas y turbina de baja presión, daba media de 16 nudos. Disponía de acomodación para 900 pasajeros en las entonces tradicionales tres clases y, en cuatro bodegas, podía transportar 302.000 pies cúbicos de carga seca y refrigerada.

Su estampa marinera era clásica —brunque recto y popa de espejo— y el casco se remataba con la gracia de las dos chimeneas, de mucha guinda y caída elegante. Como los «Stuttgart» y «Berlín», durante los primeros años de su vida marinera llevaba el casco pintado de negro —hacia entonces la línea de Nueva York— y, casi a la altura de la flotación, un ancho cintón blanco agregaba gracia a su gallarda estampa.

VIDA Y MUERTE DE UN «LINER»

Tras un devastador incendio en Nueva York, el «München» fue reconstruido. Se le redujo la capacidad para el transporte de pasajeros y, con el nuevo nombre de «General von Steuben», volvió a su antiguo servicio, si bien continuó sus escalas turísticas en Santa Cruz de Tenerife.

Con sus «widely-spaced funnels», el «General von Steuben» —luego su nombre se redujo a «Steuben»— fue pronto privado de su título de «crack ship» de la naviera que, en aquellos años de expansión y competencia en las líneas del Atlántico Norte, puso luego en servicio sus célebres «Europa» y «Bremen» que, con los «Columbus», «Weser» y «Werra», hacían las líneas americanas.

En los primeros años de la década de los 30, el «Steuben» fue pintado de blanco y utilizado para cruceros de turismo. Volvieron sus escalas en nuestro puerto y, cuando lo hizo en febrero de 1934, fue con oca-

—una cooperación y entrega que hace sentir entre aquellos que pueden o desean imitarle en la asistencia hospitalaria:

—hombres, jóvenes y adultos, que se consagren en esta Orden; —necesidades, materiales y morales, que remediar en sus Centros Hospitalarios; que vivan este espíritu.

Fr. Fernando Lorente, O. H. CIEMPOZUELOS (Madrid), 8-III-1975.

—una generosidad permanente de sus bienhechores que sabe hacerles vivir para sostener su hospital:

«Ya sabéis que aquí tenéis la puerta abierta... si venís ha de ser para trabajar de verdad, no para pasar el tiempo...» (A Luis Bautista - Jaén).

«Con esta obra que he comenzado estoy preocupado porque estoy renovando todo el hospital y son muchos los pobres y grande el gasto que aquí se hace y todo se provee sin renta. Mucho tengo que agradecer a todos los señores de Andalucía y Castilla, pero mucho más al buen duque de Sesa Dios se lo pague cuantas veces me ha sacado de apuros. Sea Dios preferido a todas las cosas del mundo, confiando sólo en Jesucristo, pues es la perfecta certidumbre... todo perece, excepto las buenas obras. (A la Duquesa de Sesa - CABRA - Córdoba).

Entre los tres buques de guerra recogieron a unos 600 supervivientes de la catástrofe. Terminada la guerra, el comandante del «S-13» se justificó en el sentido de que el «Steuben» navegaba sin las marcas reglamentarias que todo buque-hospital debe lucir, lo cual se reconoció por las autoridades alemanas ya que, como transporte, el «Steuben» iba armado para su propia defensa.

Con el «Steuben» —aquel «München» que hace hoy 50 años arribó por vez primera a Santa Cruz de Tenerife— desaparecieron de la mar los «Cap Arcona», «Berlín», «Goya», «Andros», «Cordillera» y tantos otros que, en su mayoría, eran conocidos en nuestro puerto.

Con su trágica y triste larga lista de muertos y desaparecidos —la mayoría de las víctimas fallecieron por congelación en las heladas aguas del Báltico—, el «Steuben» se fue para siempre de la mar. El que comenzó su vida marinera bajo el restallar alegre de la empavesada, se hundió envuelto en helado gris mientras, en sus cercanías, resonaba el trueno de los cañones y la noche se hacía día por los iluminantes que, disparados por el «T 196», trataban de romper el cerco de sombras y poner de manifiesto la silueta —baja y huidiza— del «S-13».

De todos aquellos barcos que se sacrificaron en el «Operación Escape», hoy sólo flotan dos antiguos «liners». Uno, el viejo «Pretoria», es el actual «Gunung Djati», con bandera de Indonesia; el otro, el «Postdam» del Lloyd Norte Alemán —compañero del desgraciado «Steuben»— navega con bandera pakistani y nombre de «Safina-e-Hujaj».

EN CANDELARIA

Vendo terrenos propios para solares. Teléfono 21-40-64, de 2 a 9 de la tarde.

POR UNICA VEZ EN TENERIFE



INSTITUTO DE LECTURA VELOZ, ESTUDIO Y MEMORIA

le ofrece CLASES DEMOSTRATIVAS GRATUITAS

Sobre las nuevas técnicas de trabajo intelectual los días lunes 10, martes 11 y miércoles 12 de Marzo a las 19 y 21 horas en la Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica, Avda. de la Candelaria (Universidad de la Laguna).

El método ILVEM le permitirá leer de 3 a 10 veces más rápido con el máximo de comprensión. En pocos segundos podrá retener ordenadamente más de 50 palabras o conceptos. Dominará técnicas que le facilitarán un 100 % sus estudios.

Con el curso ILVEM ya se han beneficiado miles de alumnos. En todo el país centenares de instituciones de enseñanza y empresas de ámbito oficial y privado adoptaron las enseñanzas ILVEM con resultados positivos. Ahora a su alcance el Curso ILVEM. Una oportunidad que no debe desaprovecharse.

Informes e inscripción:
Escuela Universitaria de Arquitectura Técnica Avda. de la Candelaria (Universidad de la Laguna).
Tels. 25 96 27 - 25 84 28
Sede Central: Madrid, C/ Salud, 19-4.

CURSOS PERSONALES Y POR CORRESPONDENCIA Hay provincias disponibles para representación.

Sírvase enviarme información sobre sus cursos:

Nombre.....

Dirección..... Localidad.....