

LA ISLA Y LOS BARCOS

EL "ATHENIC" Y SUS SESENTA Y CUATRO AÑOS DE VIDA MARINERA

De trasatlántico a factoría ballenera en aguas del Antártico

En 1916, aquí embarcó a los prisioneros que el "WESTBURN" trajo a Santa Cruz
 En 1941 fue apresado cerca de Georgia del Sur por el crucero auxiliar "Pinguin", de la Marina de guerra alemana

Al evocar hace unos días el hundimiento del "Westburn" frente a la playa de Los Organos, el nombre del "Athenic" fue uno de los que salió a relucir y, con motivo del comentario sobre la ligazón de la Shaw, Savill and Albion a Santa Cruz, lo mismo ocurrió.

Y es que tal hecho se explica dado que, de entre los muchos barcos de antaño que aún se recuerdan en el puerto de Santa Cruz, quizás ninguno lo sea con tanta nostalgia como el "Athenic", aquel gallardo "cuatro palos" de la Shaw, Savill and Albion que, durante tantos años, adornó en aquellas sus escalas regulares las aguas del puerto de la Isla.

La entrada en servicio del "Gothic", trajo como consecuencia una palpable demostración de las posibilidades que ofrecía el comercio con Australia y Nueva Zelanda en la línea que, vía Santa Cruz y Ciudad del Cabo, acababa de instaurar la Shaw, Savill and Albion en conexión íntima con la White Star Line.

A la vista de estas posibilidades, — que pronto superaron todo lo previsto — ambas navieras dieron comienzo a un amplio y ambicioso plan de construcciones para, de esta manera, mantenerse a la altura, y luego superar, a las otras empresas navieras, Aberdeen Line, New Zealand Shipping Co. y Union Line, que servían la misma línea.

Fue entonces cuando los astilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, comenzaron la construcción de tres unidades gemelas — la serie "Athenic" —; dos grandes cargueros, los "Runic", que contaban además con amplia capacidad para el transporte de emigrantes y, finalmente, los cinco mixtos de la serie "Persic".

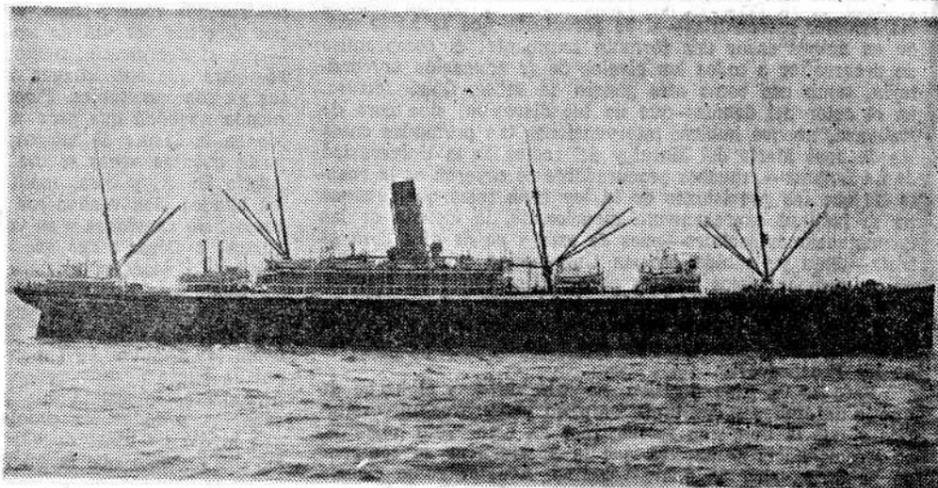
Nace el "Athenic"

En 1901 se embarcó a la Isla...

adornada con "mambrús" — tenía, al igual que aquellos, caída graciosa y elegante. El casco lucía el arrufo que caracterizó a todos los barcos que salieron de estos aún po-

Los primeros años de un trasatlántico

En 1901, el "Athenic" se incorporó a servicio y, con sus dos antes citados gemelos, pronto reemplazaron a los tres cargueros con que, años antes, la White Star Line comenzó su servicio australiano en co-



El "Athenic", de la Shaw, Savill and Albion, cuando en sus primeros años hacía escala en nuestro puerto.

nexión con la Shaw, Savill and Albion.

El viejo "Ionic" pasó entonces a propiedad de la Aberdeen Line y, rebautizado "Sophocles", continuó sus escalas en Santa Cruz, si bien ya no era un clásico "mamaria", y si uno de los "verdinos" que, con aquel su casco verdoso, tan conocidos eran el tráfico portuario de entonces.

Mientras, los "Doric" y "Coptic", también ofrecidos en venta por la White Star, fueron adquiridos por la Pacific Mail Company y una naviera

pulares astilleros y, una señal más de distinción, el puente estaba — como en los "liners" de la Mala Real — separado del resto de la superestructura.

los del resto de la flota mercante inglesa, — del Shipping Controller, organismo estatal creado para tal fin.

La apertura del Canal de Panamá trajo consigo que, a partir de entonces, muchos de

sus viajes los realizase por la nueva vía de comunicación, sin aquellas sus habituales escalas en Santa Cruz y Ciudad del Cabo.

Sin embargo volvió a nuestras aguas, y muy puntualmente por cierto, cuando sólo hacía veinticuatro horas que el "Westburn" — mercante inglés apresado por el crucero auxiliar "Moewe" y arbolando bandera de guerra alemana — había dado fondo en nuestras aguas aprovechando, feliz coincidencia para su dotación de presa, que el H. M. S. "Su-

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

Meses más tarde, y ante la urgente necesidad de barcos con gran capacidad de carga, el Gobierno inglés no tuvo más remedio que ordenar la requisita del "Athenic" que, con su artillería incrementada, navegó hasta el fin de la guerra entre puertos estadounidenses y británicos dedicado al transporte de tropas y muni-

se encontraba en situación crítica y en grave peligro de pronto hundimiento.

El capitán del "Athenic" puso proa inmediatamente al punto indicado y, a la máxima, fue en ayuda del "liner" americano.

Con las primeras luces del alba pudo divisarlo y, maniobrando con precaución y habilidad, lanzó sus botes salvavidas que — a boga arrancada — se acercaron al barco siniestrado.

Tras no pocos esfuerzos, los marineros del "Athenic" lograron rescatar a los ochenta pasajeros del "Munamar" y, además, a toda la dotación. Con ellos a su bordo, siguió viaje hacia Newport News desde donde, después de desembarcarlos, se hizo de nuevo a la mar.

El entonces presidente de los Estados Unidos, Mr. Harding, envió valiosos presentes al capitán, oficiales y tripulantes del "Athenic" que, con exposición de sus vidas, habían sido elementos primordiales en el salvamento de los pasajeros y dotación del "Munamar".

Los años pasaron por el "Athenic" y, poco a poco, su estampa de altos palos — aquella tan estética y armoniosa — comenzó a resultar anacrónica en la mar. Y, era esto lo peor, otras nuevas unidades comenzaban a amenazar, y muy seriamente por cierto, su futuro en la mar y en los servicios de la naviera.

En 1927, el "Medic" fue vendido a la A. S. Hektor, de Tonsberg, que lo transformó en factoría ballenera con el nuevo nombre de "Hektor". El mismo año, el "Persic", su gemelo, fue vendido a desguazadores holandeses y los "Runic" y "Suevic" pasaron también a

Finmar Whaling, de Tonsberg, le daba el nuevo nombre de "Skytteren" al viejo "Suevic".

En 1930, la Shaw, Savill and Albion incorporó sus nuevos "Tamaroa" y "Mataroa" y, por su parte, la New Zealand — la peligrosa rival desde los primeros años de servicio — se hizo cargo de las primeras motonaves del tipo "Rangi".

Y de esta manera quedó sellado el destino de los tres viejos trasatlánticos de cuatro palos. En 1931 el "Corinthic" fue adquirido por una firma japonesa dedicada a desguaces y, poco tiempo más tarde, idéntica suerte corrió el "Ionic".

Pero el "Athenic", una vez más, escapó al trágico destino — el chisporroteo del oxiacetileno de la llama asesina — y, vendido al armador noruego

El "Hektor", antiguo "Medic", pudo alcanzar aguas inglesas y, también utilizado como petrolero, fue torpedeado y hundido por un submarino alemán en el Atlántico.

Sólo quedaba el "Pelagos", antiguo "Athenic", operando en las frías aguas del Antártico.

Era el único superviviente de aquella serie de "cuatro palos" que, años antes, había sido orgullo de la Shaw, Savill and Albion y, al mismo tiempo, de los astilleros que tuvieron a su cargo la construcción. Y la guerra llegó a las lejanas aguas del Antártico.

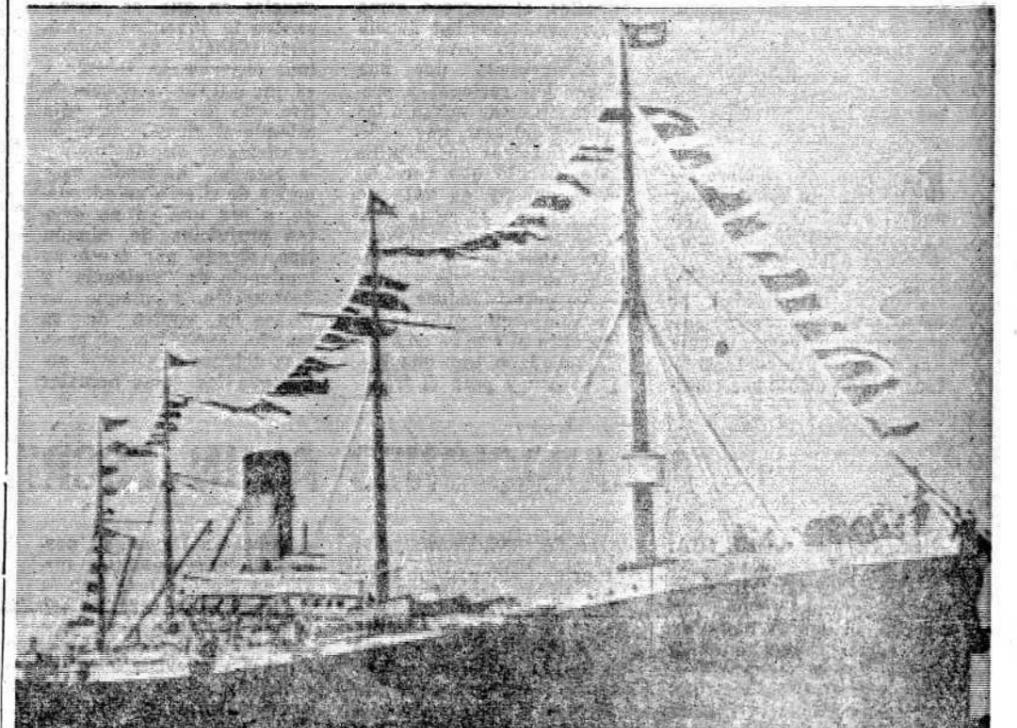
Apresado por el "Pinguin"

Cuando el crucero auxiliar "Pinguin" se hizo a la mar desde Kiel, su comandante — el capitán de navío Ernst Kruder — tenía instrucciones de, después de llevar a cabo la guerra al corso, tratar de apresarse las factorías balleneras noruegas que todavía trabajaban en el Antártico.

Se hizo a la mar el 22 de ju-

norte de los balleneros con la esperanza de, en el momento en que llevaban a cabo el relleno, caer sobre ellos y apresarlos.

Durante varios días los estuvo observando desde bajo la raya del horizonte. El "Pinguin" sólo dejaba asonar los extremos de sus palos desde donde, con potentes prismáti-



la construcción de tres unidades gemelas — la serie "Athenic" —; dos grandes cargueros, los "Runic", que contaban además con amplia capacidad para el transporte de emigrantes y, finalmente, los cinco mixtos de la serie "Persic".

Nace el "Athenic"

En 1901 se entregó a la White Star Line el "Athenic" que, pocos meses más tarde, fue seguido por sus gemelos "Ionic" y "Corinthic".

Todos ellos eran barcos de 12.345 toneladas, 152 metros de eslora y 19 de manga y, por lo que a su capacidad de carga respecta, habían sido especialmente diseñados para el transporte de productos perecederos en cámaras frigoríficas, instaladas éstas en las siete amplias bodegas que, servidas por buen número de plumas en los cuatro palos que arbolaban, les permitían realizar las operaciones de carga y descarga en tiempos verdaderamente notables.

El "Athenic", como también sus gemelos, estaba equipado con dos grupos de alternativas de triple expansión que, con sus 4.800 I. H. P. sobre dos ejes, le daban 14 nudos correlativos.

Estos dos grupos de alternativas tomaban vapor de seis calderas escocesas y, dado su elevado consumo, fueron Santa Cruz y Ciudad del Cabo los dos puertos que se escogieron para carbonear en los viajes de ida y, en los de vuelta, tras carbonear en el último puerto neozelandés, se hacían a la mar y, después de atravesar el Pacífico, iban a recalar a Punta Arenas.

De allí, y una vez repuesto el combustible consumido, seguían a Montevideo para, seguidamente, arrumbar a nuestro puerto donde, nuevamente, rellenaban los "coal side bunkers", refrescaban la aguada y ponían luego proa al puerto arranque de línea.

El "Athenic" era barco con acomodación para ciento veinte pasajeros en primera e igual número en segunda, todos ellos alojados en camarotes situados en la superestructura y parte central de la nave. Mientras, los cuatrocientos cincuenta emigrantes que normalmente llevaba en los viajes de ida iban acomodados en la cubierta principal, a proa.

Los pasajeros de las tres clases disponían de departamentos amplios, capaces y bien ventilados, puesto que ya entonces la White Star Line estimaba que — en los viajes de larga duración — el factor espacio era de más importancia que los de lujo y decoración.

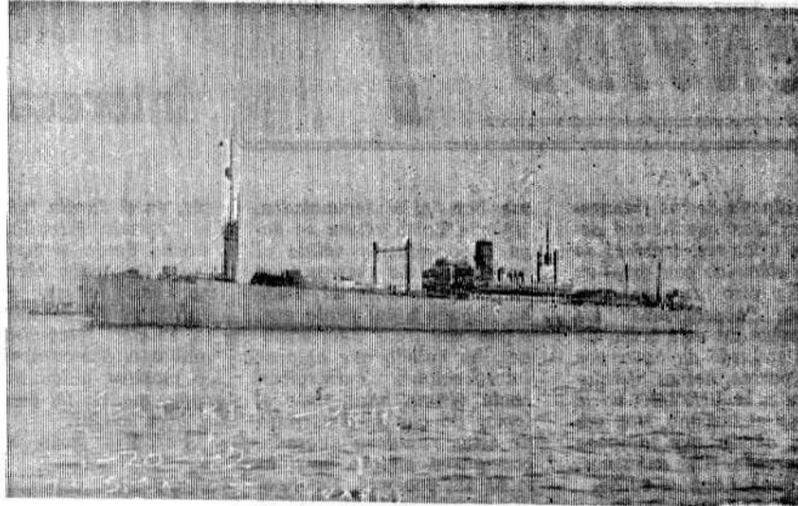
El "Athenic" era, en su estampa marinera, un producto clásico de los astilleros de la Harland and Wolff. En primer lugar destacaban aquellos sus cuatro palos, de mucha guinda, que enmarcaban a la mo- menos alta chimenea que —

reen Line y, rebautizado "Sophocles", continuó sus escalas en Santa Cruz, si bien ya no era un clásico "mamaria", y si uno de los "verdinos" que, con aquel su casco verdoso, tan conocidos eran el tráfico portuario de entonces.

Mientras, los "Doric" y "Coptic", también ofrecidos en venta por la White Star, fueron adquiridos por la Pacific Mail Company y una naviera japonesa respectivamente. Y, con los nuevos nombres de "Asia" y "Persia Maru", continuaron sus singladuras en aguas de Extremo Oriente.

Hasta 1914 el "Athenic" mantuvo, sin discusión ni posible

Sin embargo volvió a nuestras aguas, y muy puntualmente por cierto, cuando sólo hacía veinticuatro horas que el "Westburn" — mercante inglés apresado por el crucero auxiliar "Moewe" y arbolando bandera de guerra alemana — había dado fondo en nuestras aguas aprovechando, feliz coincidencia para su dotación de presa, que el H. M. S. "Sutlej", crucero de la Royal Navy que llevaba a cabo las operaciones de bloqueo, acababa de fondear en la dársena exterior para recoger la correspondencia y tomar a su bordo víveres frescos.



El "Hektoría", ex "Medic", poco antes de su hundimiento en el Atlántico por un submarino alemán.

rival, el título de "flag ship" de la naviera. Entretanto se le habían agregado los nuevos "Arawa" y "Tainui" a los que, pronto, la New Zealand Shipping Company respondió con los "Ruapehu", "Remuera" y "Ruahine" que, también via Santa Cruz — aquí eran denominados "mamarias de cruce-ta" — servían la misma línea y en dura competencia con el consorcio de la White Star Line y Shaw, Savill and Albion.

Cuando estalló la primera guerra mundial, el Almirantazgo británico por un lado y el Ministerio de Transportes por otro, requisaron las mejores unidades de la flota mercante que navegaba bajo el "Red Duster". Y así fue como, mientras unas eran artilladas para prestar servicios como cruceros auxiliares en la Royal Navy, otras se utilizaban como transportes de tropas y, desde las lejanas colonias, los contingentes militares llegaban a Europa en los antes pacíficos mercantes que, envueltos en bélico gris, continuaban sus singladuras y, como los "war ships", caían también en la brecha de la guerra en la mar.

Sin embargo, nada de estos ocurrió con el "Athenic" ya que, razonablemente, se estimó como muy valiosa su amplia capacidad de bodegas y, por lo tanto, no fue requisado, si bien sus viajes fueron en aquella época por cuenta, — como

Al finalizar la guerra, el "Athenic" fue devuelto a sus armadores que aprovecharon la ocasión para, antes de ponerle de nuevo en servicio, efectuar en él las tan necesarias reformas y obras de recorrido general de casco y máquinas.

Se modificaron también las instalaciones para pasajeros y, cuando se incorporó nuevamente a servicio, — esta vez ya definitivamente por el Canal de Panamá — el "Athenic", remozado, volvió a gozar de su antiguo y bien ganado prestigio.

Poco tiempo después de és-

zaban a amenazar, y muy seriamente por cierto, su futuro en la mar y en los servicios de la naviera.

En 1927, el "Medic" fue vendido a la A. S. Hektor, de Tonsberg, que lo transformó en factoría ballenera con el nuevo nombre de "Hektoría". El mismo año, el "Persic", su gemelo, fue vendido a desguazadores holandeses y los "Runic" y "Suevic" pasaron también a ser transformados factorías que, en el Antártico, servirían de base a flotas de balleneros.

El "Runic" fue rebautizado "New Sevilla" por la Salvensen, de Leith, mientras que la

En aguas del Antártico

Bajo el nuevo nombre de "Pelagos" y bandera noruega, el veterano "cuatro palos" de la Shaw, Savill and Albion marchó a los astilleros de la Smith Dock Co., donde se le transformó en nodriza y factoría flotante para una flotilla de balleneros que operaba en aguas del Antártico.

Para ello se hizo preciso añadirle una nueva cubierta y, a popa, se le dotó de una abertura y rampa para izar a la cubierta principal las ballenas capturadas. Allí eran descuartizadas para su posterior tratamiento y aprovechamiento en las cubiertas inferiores, donde se habían instalado las calderas y demás equipo para la obtención de aceite y otros subproductos.

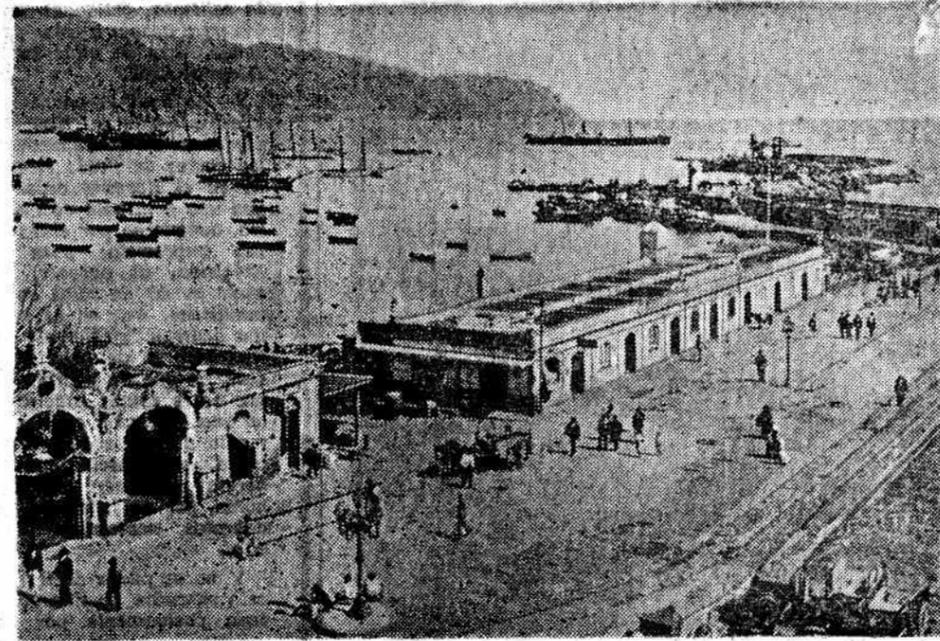
Los palos — aquellos altos y esbeltos — fueron sustituidos por otros, de pórtico, mientras que la chimenea perdió aquella su elegante caída y quedó, en candelero, rematando la nueva silueta, pesada, maciza y sin gracia, del viejo "Athenic" que, ya "Pelagos", se aprestaba a llevar a cabo nueva etapa de vida.

Sus actividades marineras se limitaron a los mares del Sur y, aparte sus anuales reparaciones y repasos en Tonsberg, el duro, nuevo oficio, le retuvo siempre lejos de Europa.

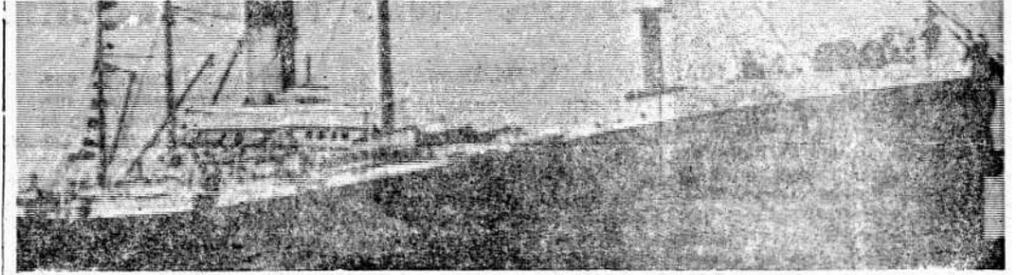
La segunda guerra mundial no afectó, al menos de momento, las actividades de aquellas flotillas que operaban en las frías y desoladas aguas de Georgia del Sur y más hacia el Polo.

Los balleneros ingleses se habían retirado y, como petroleros, navegaban en aquellos días tristes de la batalla del Atlántico. Y así fue como, después de haberse encontrado durante años los viejos "cuatro palos" en las aguas del Antártico, el "Runic" — por entonces el inglés "New Sevilla" — fue torpedeado y hundido por un submarino alemán en el Atlántico.

Pero la guerra también llegó a Noruega y, en Estocolmo, se encontraba el "Skytteren" — ex "Suevic" — que fue hundido por su propia tripulación en las costas de Suecia cuando trataba de burlar el bloqueo y fue sorprendido por fuerzas navales alemanas.



El viejo puerto de Santa Cruz en la época en que, base carbonera por excelencia, en él recalaban las unidades que hacían la línea de Australia y Nueva Zelanda.



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

Svend Foyn, pasó a la Hvalfangersk Pelagos A. S.

nio de 1940 y, con el nombre de "Petschura" y bandera soviética, atravesó las líneas de bloqueo hasta que, ya en el Atlántico, comenzó su carrera hundiéndose al "Domingo de Larrinaga", perteneciente a la célebre naviera española que, desde 1860, tiene su sede en Liverpool.

Los nombres de "Filefjell", "Bristish Commander", "Benavon", etc. se incluyeron entre sus víctimas y, posteriormente, puso proa al Sur. Ya el 17 de diciembre divisaron los primeros témpanos y, al día siguiente, Berlín les comunicó los nombres de las factorías que operaban a unas 200 millas de Georgia del Sur.

El "Pinguin" continuó su ruta y, ya el 23, captó muy debilmente las primeras llamadas que hacían los balleneros a las factorías y les comunicaban sus capturas.

El 24, el hidro efectuó un vuelo de exploración sin éxito y, horas más tarde, se captaba un radio del "Ole Wegger" al "Pelagos" según el cual, estaba dispuesto a cederle combustible una vez descargase el aceite de ballena que llevaba en sus tanques el factoría "Solglimt".

El capitán Kruder decidió arrumbar hacia la parte del

cos, los serviolos no perdían detalle al mismo tiempo que los radiotelegrafistas captaban de continuo las llamadas de los balleneros a sus factorías.

El crucero auxiliar logró no ser detectado y, el 13 de enero, se decidió a actuar. A favor de la noche y de una borrasca de nieve se acercó y, sin hacer fuego — así no hacía huir a los balleneros cercanos — por Morseles indicó no hiciesen uso de la radio y, al mismo tiempo, varios botes con marinos armados se acercaron a los "Ole Wegger" y "Solglimt" y los apresaron.

Continuó rumbo al Sur el "Pinguin" y, a la medianoche siguiente, descubrió las luces del "Pelagos" que, tras un iceberg, trabajaba a todo ritmo. Se le acercó y, como a sus compañeros, lo detuvo sin el más mínimo riesgo. Luego se llamaron por radio a los balleneros que faltaban de las tres factorías y, al día siguiente, eran apresados once de ellos.

Con las correspondientes tripulaciones de presa, todos fueron enviados a Burdeos donde, con excepción de los "Star 19" y "Star 24" — hundidos por la coberta inglesa "Scarborough" — llegaron sin novedad.

La muerte por el fuego

El "Ole Wegger" suministró petróleo a sus compañeros y, con ellos, arrumbó a un punto prefijado del Atlántico Sur donde ya les esperaban el "Nordmark" y el frigorífico inglés "Duquesa" — el viejo "bianca" tan conocido en nuestro puerto — que les cedieron combustible y víveres para el viaje de regreso.

Pudieron arribar sin novedad a Burdeos y, allí, una vez descargaron — con los cargamentos que transportaban se aseguró el suministro de margarina a Alemania durante varios meses — quedaron amarrados mientras duró el conflicto.

Y en puerto permanecieron al tiempo que, demasiado grandes y llamativos, fueron pronto blanco preferido para la RAF en sus incursiones sobre el puerto que, por entonces, era la base desde la que partían los mercantes alemanes que se dirigían al Japón en busca de materiales estratégicos.

Con la vuelta de la paz al mundo, el viejo "Pelagos", muy

averiado pero aún a flote, fue devuelto a sus armadores. Remolcado a Noruega, allí se le reparó y, una vez más, volvió a la mar.

Las frías aguas del Antártico le vieron de nuevo con aquella su antiestética silueta y, año tras año, allí volvió hasta que el viejo casco y las no menos viejas máquinas comenzaron a dejar sentir la necesidad del descanso definitivo.

El Elba le acogió en su vejez inútil en 1965.

Pero antes de que diesen comienzo las tareas del desguace prosaico, el antiguo "liner" decidió el suicidio honoroso.

Bajo palio de humo y coronado de llamas, brigadas de bomberos se afanaron durante largas horas con el veterano que, cargado de años, se empeñaba en morir, no bajo el soquete del vbernero oxacetileno — la llama azulada y asesina — y sí enfrentado al fuego sin dominio.

No tuvo suerte y, calcinado, el desguace continuó imp. acable sobre las viejas planchas y cuadernas.