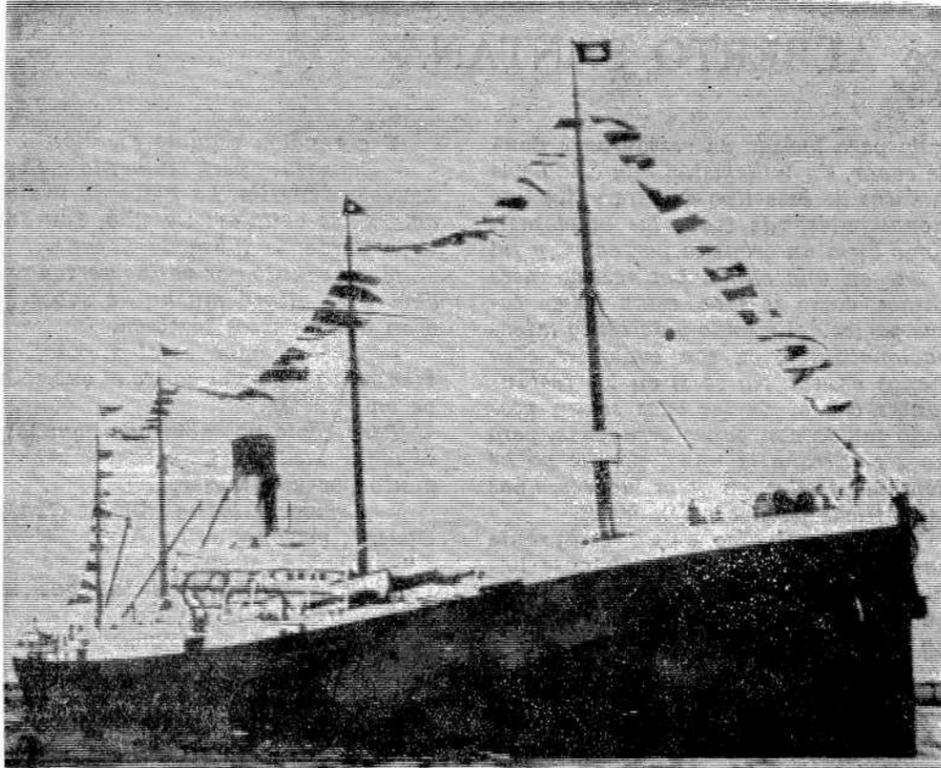


A LA SOMBRA DE ANAGA

# LAS HISTORIAS MARINERAS DE LOS "CUATRO PALOS" DE LA WHITE STAR LINE



Con el «Blue Peter» a tope del trinquete y luciendo la empavesada, el «Persic» se hace a la mar en viaje inaugural.—(Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).

Una de las navieras con más prestigio en la historia de los servicios en el Atlántico Norte fue la White Star Line que, si bien establecida para realizar líneas regulares a puertos de Australia, mantuvo la de Nueva York y fletó sus barcos a la Occidental y Oriental Line y, al propio tiempo, a la Shaw, Savill and Albion para un tráfico combinado a Nueva Zelanda.

Durante años, el puerto de Santa Cruz de Tenerife fue la escala obligada de los barcos de la White Star Line que, con los «mamarias» de la ciudad Shaw, Savill and Albion, hacían escala en los viajes de ida y vuelta para aquí rellenar carboneras y hacer la aguada.

Eran barcos de prestancia y categoría, barcos que —con amplia capacidad para el transporte de cargas perecederas— competían con los de la New Zealand Shipping Company, los aquí denominados «ma-

de exportación, estibar hasta 20.000 balas de lana.

Clasificados entonces como «one-class-liners», el precio de los pasajes les permitía competir ventajosamente con los barcos de las navieras en la misma ruta. Un pasaje de Liverpool a Ciudad del Cabo costaba entonces 15 libras esterlinas, y sólo cuatro más si el pasajero se dirigía a un puerto australiano.

Cuando se les diseñó, se tuvo muy en cuenta la importancia de las rápidas operaciones en puerto y, para ello las siete bocas de escotilla estaban servidas por un total de veinticinco plumas, cuatro de las cuales en los posteleros —entonces denominados «crane posts»— a banda y banda de la chimenea. Con estas plumas, los «liners» de la White Star Line realizaban las faenas de carboneo.

La estampa marinera de estos barcos era fina y elegante,

la cual incluía la máquina y la acomodación para pasaje. Remolcada a Plymouth —donde se le instaló un mamparo— siguió luego, siempre a rastras de los remolcadores, al puerto de Southampton.

Mientras se realizaban estas tareas de salvamento y remolque, en los astilleros de la Harland and Wolff se construía una nueva sección proel —de 212 pies de eslora— que, llevada luego a Southampton, allí se unió a la de popa. Tan rápidos y precisos fueron los trabajos que, en enero de 1908, ya tocaba de nuevo el «Suevic» en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En 1914 comenzó la Primera Guerra Mundial y, durante aquellos años de dura lucha en todos los mares, de estos cinco «liners» sólo se perdió el «Afric», hundido el 12 de febrero de 1917 por un submarino alemán en aguas de Eddystone.

Finnmark Whaling Co., de Tonsberg. Operó en la Antártida y, cuando las tropas alemanas ocuparon noruega, se refugió en un puerto sueco. Intentó luego alcanzar aguas inglesas y, avistado por buques de la Marina alemana, su tripulación lo hundió a la vista de las costas de Suecia para evitar su captura. También convertido en factoría ballenera, el «Runic» ar-

boló la contraseña de la Chr. Salvensen and Co., de Leith, la cual lo rebautizó «New Sevilla» y transfirió a la Sevilla Whaling Co., de Dublin, que era una de sus empresas filiales. Su vida en la mar terminó cuando, en septiembre de 1940, lo torpedeó y hundió un submarino alemán a unas 30 millas al Norte de Malin Head.

## El «Athenic» y sus gemelos

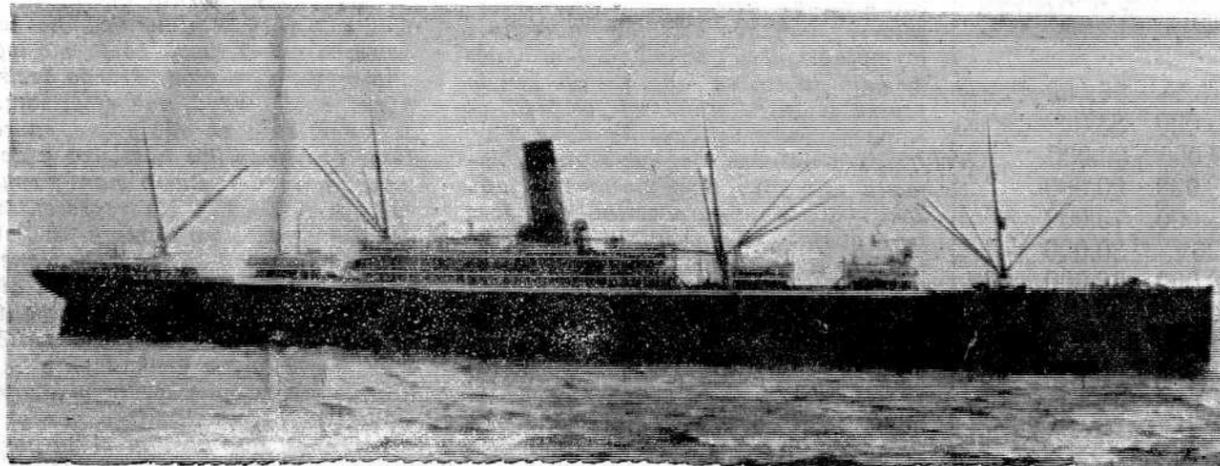
Casi al mismo tiempo que los citados cinco «liners» para el servicio australiano, la White Star Line contrató con la misma Harland and Wolff la construcción de otros tres para el de Nueva Zelanda y, en 1902, comenzaron a recalcar por Santa Cruz de Tenerife los flamantes «Athenic», «Ionic» y «Corinthic».

Estos tres «liners» eran de 12.230 toneladas brutas y

comodación para pasajeros respecta.

En seis bodegas podían transportar buen número de pies cúbicos de carga seca y refrigerada. En primera podía acomodar 100 pasajeros, igual número en segunda y 200 en tercera.

La acomodación era muy confortable y —lo que mucho se destacó entonces en la prensa náutica inglesa— era



El «Athenic» que, transformado en barco-factoría, hasta 1962 operó con las flotillas balleneras en la Antártida.

13.300 de desplazamiento y, de

amplio el espacio de cubierta

cuando el «Ionic» navegaba en aguas del Mediterráneo, fue atacado por un submarino alemán. Avistada a tiempo la estela del torpedo lanzado, el «liner» cayó con rapidez a una banda y, a la máxima, se alejó de la zona de peligro mientras los artilleros cubrían el cañón instalado en la toldilla por si el «U-boat» venía a flote.

En 1916, el «Athenic» recaló por Santa Cruz de Tenerife para recoger a las tripulaciones inglesas que, en el viejo carbonero «Westburn», el crucero auxiliar «Moewe» —de la Marina de Guerra alemana— envió a nuestro puerto. Cuando el «liner» de la White Star Line estaba a la vista, el crucero H.M.S. «Sutlej», de la Royal Navy, vigilaba la salida del «Westburn» que, poco des-

ya listo para navegar, perdió aquella su gallarda estampa marinera. Los cuatro palos y chimenea en caída fueron sustituidos por dos goal-post type masts e igual número de posteleros que, como la nueva chimenea, iban en candelabro. Con la clásica rampa a popa, las calderas fueron cambiadas para la utilización de combustible líquido y, con una flotilla de balleneros en su estela, arrumbó a las aguas de la Antártida.

Anualmente hacía una campaña en aquella zona y, cuando los alemanes ocuparon Noruega el «Pelagos» —que tal era su nuevo nombre— se encontraba en Georgia del Sur, donde fue apresado por el crucero auxiliar «Pinguin», de la Marina germana que, poco antes, había capturado a los tam-

\* EN DICIEMBRE DE 1942, EL «CERAMIC» FUE HUNDIDO POR EL SUBMARINO «U-515», DE LA MARINA ALEMANA

\* El «Athenic» —vendido a Noruega y transformado en barco-factoría en 1928— fue desguazado en 1962

## POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ

servicio el «Dominion Monarch» —cuya escala aún bien se recuerda en Santa Cruz de Tenerife— fue el mayor «liner» en el servicio a Australia por el Cabo. Disponía de acomodación para 880 pasajeros y, en ocho bodegas, podía transportar 836.000 pies cúbicos de carga, de los cuales 321.000 de productos perecederos. Para las operaciones en puerto llevaba un puntal real de 30 toneladas de potencia de izada, otro de 15 y veintidós de 8; además, y para las faenas de carboneo, disponía de otras cuatro plumas en posteleros a proa y popa de la chimenea.

El «Ceramic» costó, según la prensa de la época, 436.000 libras esterlinas y, con 600 invitados de la White Star Line a su bordo, pocos días después de su llegada a Liverpool procedente de Belfast, intervino en la inauguración del Gladstone Dock y, el 24 de julio, zarpó rumbo a nuestro puerto, Ciudad del Cabo, Hobart y escalas.

Durante los años de la Primera Guerra Mundial, el «Ceramic» mantuvo su línea regular —si bien algunos viajes fueron por el Canal de Suez— y, en dos ocasiones, tuvo encuentros con submarinos alemanes. Uno de ellos le atacó en superficie y, con fuego de cañón, trató de detener la rápida huida del «liner», el cual no podía replicar a su enemigo dado que la pieza de artillería que montaba en la toldilla estaba encasquillada. Luego, cuando por fin pudo abrir fuego, el «U-boat» germano hizo inmersión rápida.

Terminada la guerra, el «Ceramic» volvió por Santa Cruz de Tenerife y, a partir de 1930, el servicio de la White Star Line fue combinado con los que mantenían las Aberdeen Line —ya bajo la gerencia de la Shaw, Savill & Al-

amplia capacidad para el transporte de cargas perecederas — competían con los de la New Zealand Shipping Company, los aquí denominados «mamarías de cruceta», que, como los anteriores, hacían la línea de ida por el Cabo de Buena Esperanza y la de vuelta por el Estrecho de Magallanes, —o Cabo de Hornos—, Montevideo y Santa Cruz de Tenerife.

A mediados de la década de los años 90 del pasado siglo, los directivos de la White Star Line llegaron a la conclusión de que, para aquella proyectada línea a puertos de Australia que presidió la constitución de la naviera, bien se podrían construir barcos con amplia acomodación para emigrantes y —al propio tiempo— gran capacidad para el transporte de productos refrigerados. Tal servicio ya se llevaba a cabo por los barcos de la Shaw, Savill and Albion & Co. y, desde 1883, por los «Tongariro», «Aorangi», «Ruapehu», «Kaikoura» y «Rimutaka», todos bajo la contraseña de la New Zealand Shipping Company Ltd.

Con tal idea en la mente, los directivos de la White Star Line contrataron con la Harland and Wolff la construcción de cinco vapores que, por su tonelaje, dimensiones, capacidad de carga y acomodación para pasajeros, excedían en mucho —casi en un cincuenta por ciento— a los entonces en servicio por cuenta de otras navieras en la misma ruta.

En los citados astilleros de la Harland and Wolff, en Belfast, se botaron en 1899 los tres primeros —«Medic», «Afric» y «Persic»— y, un año más tarde, resbalaron por las gradas los cascos de los «Runic» y «Suevic».

Estos barcos, todos de cuatro palos en caída —a son de la solitaria chimenea— eran de 12.000 toneladas brutas y 15.400 de desplazamiento. Los cascos eran de cajas —con proa recta y popa de bovedilla— y medían 550 pies de eslora por 63,3 de manga.

El equipo propulsor estaba compuesto por dos grupos de alternativas cuádruples que, sobre dos hélices, les daban 5.000 I.H.P. y media de 13,5 nudos a régimen normal.

Los tres primeros disponían de acomodación para 350 pasajeros en clase única, cifra que en los dos siguientes —los «Runic» y «Suevic»— pasó a poco más de 400. Barcos con gran capacidad para carga seca y refrigerada, disponían de una bodega especialmente acondicionada para, en épocas

mas, los «liners» de la White Star Line realizaban las faenas de carboneo.

La estampa marinera de estos barcos era fina y elegante, ya que —un tanto estilizada— las superestructuras eran bajas y, sobre ellas, en pescantes de «cuello de ganso» iban los botes salvavidas.

Durante la campaña contra los boers —la «Boer War» de

co «liners» solo se perdió el «Afric», hundido el 12 de febrero de 1917 por un submarino alemán en aguas de Eddystone.

Terminada la lucha en el mundo, los cuatro «liners» restantes fueron modernizados y, con acomodación para sólo 265 pasajeros, volvieron a su línea regular y, ya en 1927, el «Persic» fue amarrado y fue-

13.300 de desplazamiento y, de 500 pies de eslora por 63,3 de manga, daban 13 nudos de media con dos grupos de alternativas cuádruples que —sobre dos ejes— les proporcionaban 4.800 I.H.P. a régimen normal.

amplio el espacio de cubierta para uso y disfrute de los pasajeros.

La ruta que seguían estos tras «liners» —el primero que se hizo a la mar fue el «Athenic»— era desde Londres a Plymouth, Santa Cruz de Tenerife, Ciudad del Cabo y Hobart. Tras descargar y cargar en puertos de Nueva Zelanda, cruzaban el Pacífico y, por el Cabo de Hornos y Montevideo, volvían a nuestro puerto. Aquí carbonaban y hacían la aguada —si tenían hueco embarcaban pasajeros y fruta— y, desde aguas tinerfeñas, arrumbaban a Plymouth, de donde luego seguían a Londres.

Con respecto a los precios de los pasajes desde puertos del Reino Unido a Hobart, estos eran de 64 libras esterlinas en primera, 38 en segunda y 17 en tercera. Los camarotes de primera y segunda clase iban a media eslora y los de tercera a popa de la superestructura. Los salones públicos y servicios destinados a los pasajeros de las dos primeras clases estaban situados también en la parte central de los «liners» y, los de tercera, en la «deckhouse» situada entre el mayor popel y el mesana.

Durante los años de la Gran Guerra —aquella que asoló al mundo entre 1914 y 1918— los tres «liners» de la White Star Line tuvieron sus aventuras en la mar. El «Ionic» fue requisado para su utilización como transporte de tropas y, con infantería neozelandesa —con la célebre New Zealand Expeditionary Force— hizo varios viajes a la zona de los Dardanelos.

El 31 de diciembre de 1915,

pués, era hundido por su dotación de presa entre San Andrés e Igueste de San Andrés.

El «Athenic» entró y, fondeado en la dársena, procedió a hacer carbón y refrescar la aguada y, al propio tiempo, al embarque de viveres, ya que a su propia dotación y pasajeros añadió luego la de los «Farrington», «Dromonby», «Author», «Trader», «Ariandne», «Clan Mactavish», «Edinburgh», «Luxembourg», «Flamenco», «Estrella» y «Horace», apresados y hundidos por el «Moewe» antes de que el viejo «Westburn» cayese en sus manos y —con tripulación de presa y bandera alemana— fuese enviado a Santa Cruz de Tenerife.

Terminada la guerra, los tres «liners» volvieron a su antiguo servicio regular y, ya en 1931, el «Corinthic» fue vendido para desguazar después de haber navegado más de dos millones de millas sin accidente serio. El «Ionic» siguió en la mar unos años —el «Athenic» había sido transformado en factoría ballenera en 1928— y, tras dos años bajo la contraseña de la Shaw, Savill and Albion, en 1936 fue vendido a desguazadores japoneses. Cuando comenzó su desguace, el viejo trasatlántico tenía sobre sus cuadernas setenta y nueve viaje redondos en la línea a Nueva Zelanda.

Como ya indicamos, el «Athenic» había sido transformado en factoría ballenera en 1928 tras su adquisición por la Hvalfangarsk Pelagos A. S., filial de la Bruun & Lippe, de Tonsberg. Los trabajos se realizaron en los astilleros ingleses de la Smith's Dock Co. Ltd. y,

bién factorías «Ole Wegger» y «Solglimt».

Con una dotación de presa, los tres barcos factoría llegaron a puertos franceses ocupados por Alemania —en total el cargamento capturado alcanzaba las 22.000 toneladas de aceite de ballena— y, terminada la guerra, el «Pelagos» fue recuperado por sus armadores. Tras un recorrido de casco y máquinas, volvió a la Antártida y, en 1962 —con 61 años sobre sus cuadernas— se le desguazó en las factorías hamburguesas de la Eckhardt.

## La historia triste del «Ceramic»

En el verano de 1913, la White Star Line recibió el «Ceramic», otro «cuatro palos» nacido a la mar en las gradas de la Harland and Wolff, en Belfast. De 18.481 toneladas brutas y 34.520 de desplazamiento, eran sus principales dimensiones 655 pies de eslora por 69,4 de manga y, con dos grupos de alternativas triples y una turbina de baja —que le daban 7.750 H.P. sobre tres hélices— alcanzaba media de 15 nudos a régimen normal, velocidad que años más tarde se aumentó después de reformas en máquinas y calderas.

La eslora era la máxima que permitía el Tilbury Dock y, hasta que en 1939 entró en

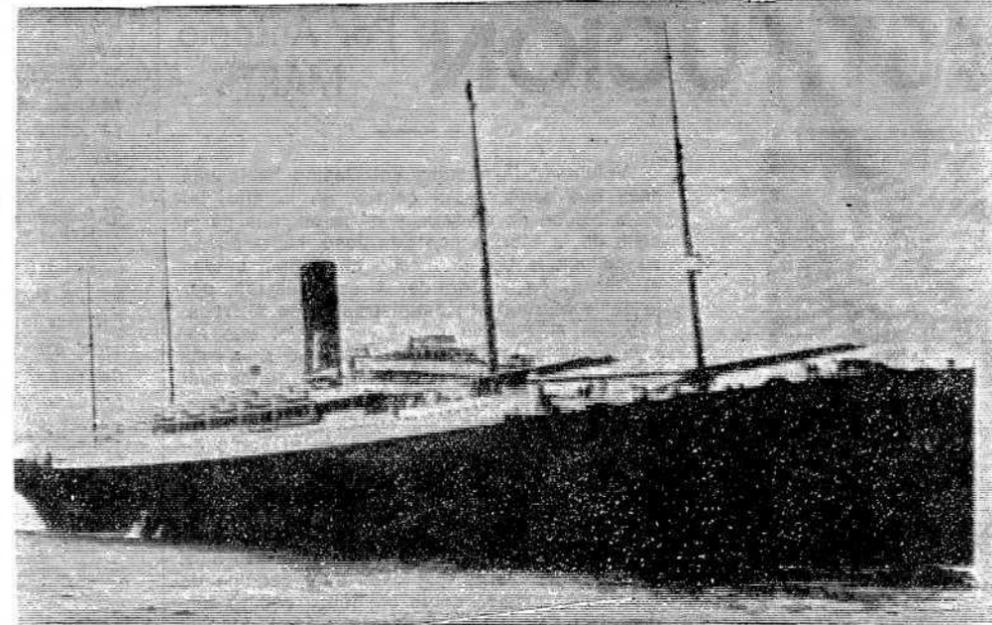
1930, el servicio de la White Star Line fue combinado con los que mantenían las Aberdeen Line —ya bajo la gerencia de la Shaw, Savill & Albion— y Blue Funnel Line. En 1934, la citada Shaw Savill adquirió el «Ceramic» que, dos años más tarde, fue sometido a una completa modernización en Govan. Quedó con acomodación para sólo 336 pasajeros en clase única y, tras la reforma de timón y hélices, así como la de calderas, superó en un nudo su primitiva velocidad.

Convertido en un auténtico «mamaría» —nombre que en Santa Cruz de Tenerife se daba a los barcos de la Shaw, Savill & Albion— el «Ceramic» volvió a su antigua línea regular y, hasta que en 1939 comenzó la Segunda Guerra Mundial, su estampa marinera continuó siendo popular en estas aguas.

Requisado por el Gobierno en 1940, el mismo año fue abordado por la motonave «Testbank» cuando navegaba en convoy a largo de las costas africanas. El trasatlántico «Viceroy of India» —un «liner» de la P. & O. bien conocido en Tenerife por sus cruceros de turismo— tomó a su bordo los pasajeros del «Ceramic» que, gravemente averiado a proa, tuvo que ser remolcado a Walvis Bay. Como la proa iba muy hundida, el remolque se hizo de popa y, una vez reparado provisionalmente, volvió a Inglaterra para hacerlo de una manera definitiva.

En noviembre de 1942, el «Ceramic» se hizo a la mar por última vez. Llevaba a su bordo 378 pasajeros, en su mayoría civiles, y —el 6 de diciembre— fue torpedeado por el submarino alemán «U-515». Había fuerte marejada, pero hubo tiempo de arriar los botes salvavidas y, poco después, el «U-515» salió a la superficie y, de uno de dichos botes, recogió a un tripulante, el cual fue entregado luego a las autoridades alemanas como testimonio del hundimiento.

Fue el único superviviente pues, en el temporal que luego azotó la zona del hundimiento, desaparecieron los botes con todos los pasajeros y tripulantes. Como el «Ceramic» no tuvo tiempo de pedir auxilio, sólo al final de la guerra —cuando fue puesto en libertad el único superviviente— se conoció la triste suerte del «Ceramic», el último «liner» de la White Star Line que hizo escalas en Santa Cruz de Tenerife.



El «Ceramic» fue durante muchos años el mayor barco que navegó al Sur de la línea ecuatorial.

los ingleses— los cinco «liners» de la White Star Line fueron utilizados como transportes de tropas y, finalizadas las hostilidades, participaron en la repatriación de las fuerzas australianas y neozelandesas que habían combatido en Africa del Sur.

Terminada esta etapa bélica, los cinco barcos volvieron por Santa Cruz de Tenerife —tanto en los viajes de ida como en los de vuelta— y, en marzo de 1907, cuando navegaba de nuestro puerto a Liverpool, el «Suevic» varó cerca del Lizard.

El accidente ocurrió con el tiempo cerrado en niebla y, pese a la marejada, los 382 pasajeros que el «liner» llevaba a su bordo fueron puestos rápidamente a salvo. También se comenzó la rápida descarga de gabarras y vapores de cabotaje —la carga que transportaba estaba valorada en 400.000 libras esterlinas— y, tras varias semanas, se intentó la puesta a flote del varado «Suevic».

Tras varios intentos, todos infructuosos, los técnicos decidieron cortar el barco en dos y, dejando en la costa la sección proel, se salvó la de po-

go vendido a desguazadores holandeses.

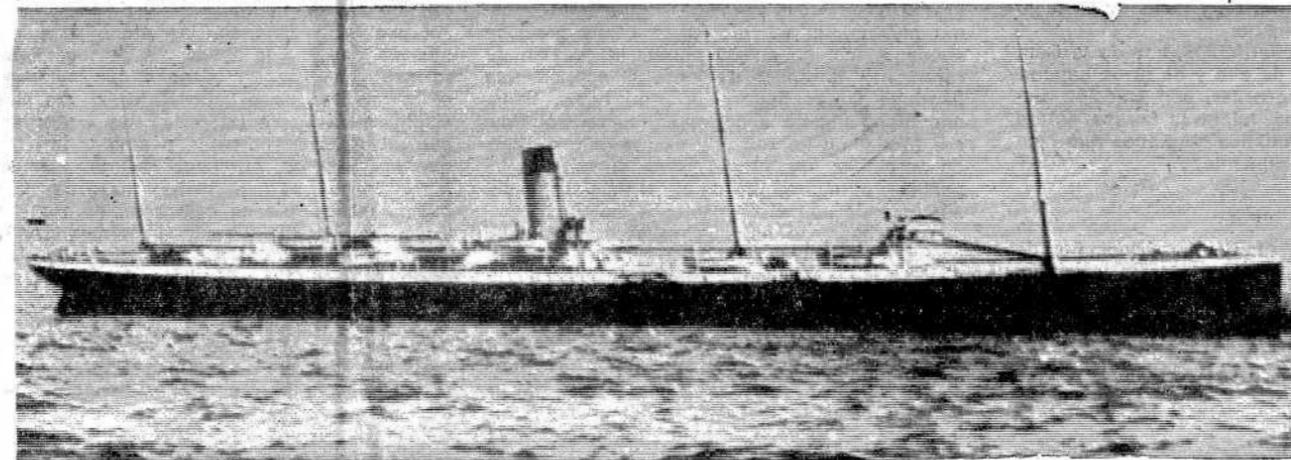
Un año más tarde, el «Medic» fue adquirido para su transformación en factoría ballenera y, poco después, lo mismo ocurrió con el «Suevic» —ya en 1930— con el «Runic».

Todos ellos sufrieron grandes transformaciones, dotándoseles de tanques para el aceite de ballena, maquinaria y calderas para la transformación de los productos obtenidos y, a popa, una rampa para subir a los cetáceos a la cubierta donde luego eran descuartizados.

El «Medic» fue rebautizado «Hektor» y, con bandera noruega, se registró como propiedad de la A.S. Hektor, empresa cuya gerencia estaba a cargo de la firma N. Bugge, de Tonsberg. Operó en la Antártida con varios balleneros y, ya en 1932, se abanderó en Inglaterra como propiedad de la Hektor Ltd., de Londres. En septiembre de 1942, fue hundido en el Atlántico por un submarino alemán.

El «Suevic» también se abanderó en Noruega con el nombre de «Skytteren» por la

La estampa marinera tenía más prestancia que la de sus otros compañeros de flota pues, si bien también llevaban cuatro palos y una sola chimenea, las dos cubiertas —amplias y despejadas— acentuaban su carácter y elegancia. Eran, en definitiva, «más barcos», y cuando se incorporaron a la línea de Nueva Zelanda causaron lógica sensa-



El «Suevic» —gemelo del Runic— fue luego el barco-factoría «Skytteren», de la Finnmark Whaling Co., de Tonsberg.