

LA ISLA Y LOS BARCOS

7/6/70

HOY LLEGARA UNA FUERZA NAVAL ALEMANA COMPUESTA POR LAS FRAGATAS "EMDEN" Y "KOELN"

Les acompaña el barco de aprovisionamiento "Dithmarschen" y el mando de la formación lo ostenta el capitán de navío Helmut Eggers EMDEN y KOELN, dos nombres con amplia tradición e historia en la Marina de guerra germana

Para las 9 de esta mañana tiene anunciada su llegada a nuestro puerto una fuerza naval de la Marina de guerra de Alemania Federal que, compuesta por las fragatas "Köln" y "Emden" y el barco de aprovisionamiento "Dithmarschen", viene al mando del capitán de navío Helmut Eggers.

Cuarenta oficiales, ciento noventa suboficiales y 260 marineros constituyen las dotaciones de estas unidades que, hasta el próximo martes, permanecerán en Santa Cruz antes de proseguir sus singladuras por aguas del Atlántico.

Las fragatas son unidades que, de moderna construcción—ambas están integradas en la Segunda Flotilla de Escolta—reviven nombres gloriosos en los anales de la Marina de guerra alemana.

Emden, la ciudad a orillas del Ems, antiguo puerto de la Hansa, es ciudad con renombre en la antigüedad. En el espacio de un siglo cambió varias veces de nacionalidad y, conquistada por Prusia en 1744 los holandeses se apoderaron de ella en 1804 hasta que, seis años después, pasó al dominio de Francia.

En 1814 volvió a formar parte de Prusia y, un año más tarde, de Hannover hasta que, fusionados ambos Estados, quedó definitivamente incorporada al primero.

Ciudad de tradición marinera—repetimos que fue puerto de la Hansa—tuvo siempre un

muy intenso tráfico con puertos ingleses y, también, fue base de los balleneros y pesqueros que operaban en el Atlántico. No es pues de extrañar que, con tal tradición marinera, su nombre lo cediese en varias ocasiones—nueve concretamente—para que luciese en unidades que, con base en ella unas, en la Alemania unida otras, todas tuvieron la mar como fin.

Entre 1686 y 1689, el "Stadt Emden", un pequeño velero armado de construcción holandesa, realizó varios viajes a la zona occidental africana. Luego se pierde su rastro en los anales de la Historia y, posteriormente, aparece otro "Emden"—que antes había sido el "Burg von Emden"—en la primera flota de Federico el Grande.

En 1813 aparece un nuevo "Emden", cañonero que había pertenecido a la Marina de guerra holandesa y que, un año más tarde, a ella volvió. El cuarto Emden también arboló en sus primeros años de navegación los colores holandeses. Botado en 1864 con el nombre de "Heinrich Heister" en los astilleros de la W. Henderson, Coulbourn and Co., de Glasgow, en 1870 fue vendido a Alemania y, rebautizado "Emden", pasó en calidad de cañonero a la Marine des Norddeutschen Bundes. De 1.230 toneladas, eran sus principales dimensiones 78,4 metros de eslora por 8,56 de

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

manga y 2,6 de calado; de propulsión a ruedas, estaba equipado con una máquina de vapor que le daba 1.100 H. P. de potencia total y 12 nudos de máxima a régimen normal. Artillado con dos piezas de 120 milímetros fue integrado

en la Armada y, años más tarde, fue rebautizado "Falke" nombre que conservó hasta que, el 18 de noviembre de 1890, fue decretada su baja y, arrumbado en Kiel, allí permaneció hasta que en septiembre de 1892 fue desguazado.

El crucero ligero "Emden"

Cuando Alemania se transformó en una potencia de categoría mundial y con unos extensos territorios en ultramar, se hizo necesario la expansión de su Flota a base de unidades rápidas—del tipo crucero—que garantizasen sus líneas regulares de navegación.

Los nuevos cruceros alemanes recibieron todos nombres de ciudades y, cuando en 1904 comenzaron a hacer su aparición los de la serie "Bremen", rápidamente relegaron a un segundo término a todos aquellos—"Freya", "Hansa", "Vineña", "Gefion", etc.—que databan de la última década del pasado siglo.

A los "Bremen" sucedió el "Koenigsberg", los dos "Danzig", los tres "Stettin" y, ya el 26 de mayo de 1908 resbaja por una de las gradas de la Kaiserliche Werft, de Dantzig el nuevo Emden, gemelo al "Dresden" que se construyó en los astilleros de la Blohm und Voss.

De 3.650 toneladas, eran sus principales dimensiones 118 metros de eslora por 13,5 de manga y 5,1 de calado. El aparato motor estaba compuesto por dos grupos de alternativas triples que, sobre dos hélices, le daban 14.000 H. P. de potencia total y 24,5 nudos de máxi-

tibar hasta 850 toneladas de carbón, combustible con el que—a velocidad económica—alcanzaba una autonomía de más de 5.000 millas. Entregado a la Marina de guerra el 10 de julio de 1909, al año siguiente participó en la revisión naval que, en aguas de La Plata, festejaba el primer centenario de la independencia argentina. Siguió a Extremo Oriente, donde se incorporó a la Escuadra de Cruceros allí destacada y, poco después, al mando del capitán de corbeta Wollerthum, reprimió una insurrección en la isla de Ponapé.

En 1913, ya al mando del capitán de fragata Karl von Müller, se le ordena remontar el Yang-Tsé y, en agosto, inició su viaje—duro y accidentado—ya que los fuertes chinés le hostigaron durante la travesía.

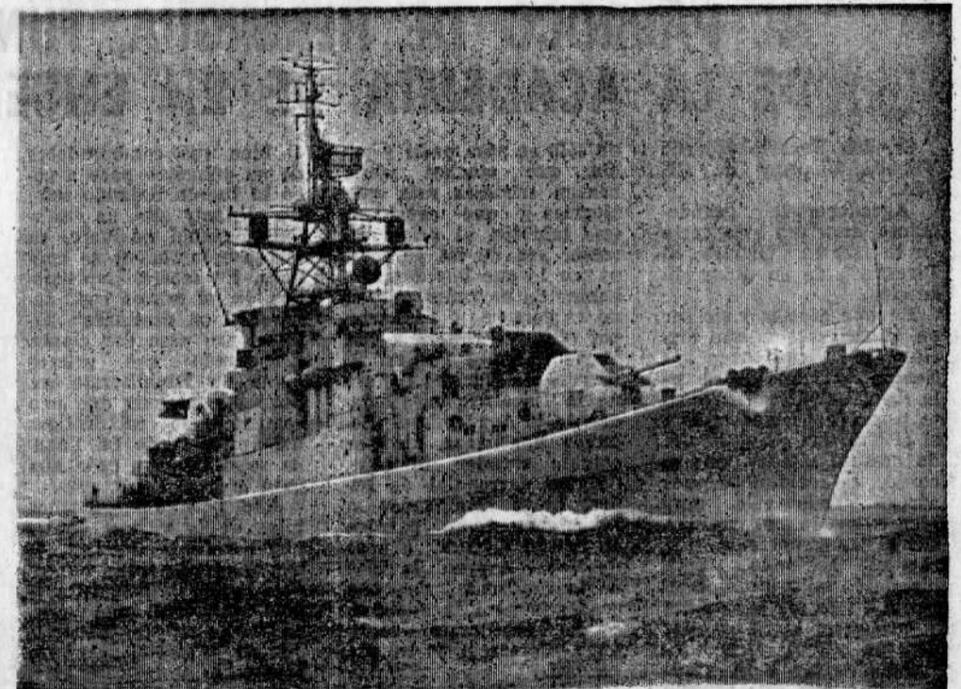
Vuelto a Tsing-Tao, base de la Escuadra de Cruceros que mandaba el almirante Von Spee, allí se encontraba cuando el frágil cristal de la paz se quebró en Europa. Entonces se hizo a la mar para efectuar un corto crucero y, durante él, apresó y condujo a puerto al mercante ruso "Riazan"—de la Flota Voluntaria—que, posteriormente, se

para limpiar fondos y, conocedor de que la ruta de Colombo a Aden se consideraba segura—así se deducía de los radios interceptados—cruzó por aquellas zonas y, en sólo tres días, apresó y hundió seis mercantes enemigos, uno de ellos con un cargamento valorado en 200.000 libras esterlinas.

El 21 escapó del "Hampshire" gracias a un chubasco oportuno pero, mientras tanto, el "Markomania" y el griego "Pontoporos"—ambos con carbón—habían sido apresados.



El almirante Karl Dönitz, que en julio de 1935, al regreso de su crucero con el "Emden" a nuestro puerto, fue nombrado jefe de la flota submarina alemana.



La fragata rápida "Emden", de la Marina de guerra alemana, que hoy llegará a Santa Cruz.

Al amanecer del 28, con su cuarta y falsa chimenea arribado tranquilamente en Penang y, desde 500 metros abrió fuego sobre el ruso; lo remató con dos torpedos y salió nuevamente a la mar donde, a pocas millas, lo atacó el torpedero francés "Mousquet", al mando del teniente de navío Theroinne. Este, de 310 toneladas, era barco con sólo una pieza de 65, cuatro de 40 y dos tubos lanzatorpedos.

El combate fue rápido y, una vez hundido el francés, el "Emden" recogió a los naufragos y los entregó más tarde al mercante "Newburn" al que ordenó dirigirse con ellos a Penang.

Tuvo un encuentro nocturno con el trasatlántico español "Fernando Poo"—de la Compañía Trasatlántica Española—que se dirigía Manila. Detuvo luego al "Saint Egbert" al que, con los prisioneros que aún tenía a su bordo, envió a Colombo y, después de la operación, Von Müller arribó a las islas Cocos, en el Índico donde se proponía destruir la estación de radio allí instalada.

Al amanecer del día 9 de

El destacamento desembarcado pudo apoderarse de una vieja goleta en la que, después de grandes peripecias, llegaron al Mar Rojo y, tras atravesar Arabia, alcanzaron Constantinopla.

A las 4 de la tarde regresó el "Sydney" que, al encontrar al Emden con la bandera a tope, volvió a abrir fuego sobre las ruinas humeantes varadas en la costa. Luego recogió los supervivientes—en el combate perecieron 133 de sus tripulantes—y volvió a ocupar su puesto en el convoy: en tierra ya, los hombres fue-

ron internados en Malta hasta el fin de la guerra.

Ahora, cuando un nuevo "Emden" llega a Santa Cruz, el nombre del legendario crucero vuelve a sonar pues, tras arduos trabajos, la Association Salvage Co., de Penang, ha recuperado las anclas del "Mousquet"—una ha sido cedida al Museo de la ciudad y otra a la embajada francesa en Kuala Lumpur—y, actualmente, trabaja en la de los dos grupos de máquinas, calderas, hélices, ejes propulsores—de 27 metros cada uno—y las tres piezas de artillería.

Los nuevos "Emden"

El 1 de febrero de 1916, un nuevo "Emden" fue botado en los astilleros de la A. G. Weser. De 5.300 toneladas, era el primero de la nueva serie "Koenigsberg" que, con turbinas, dos hélices y 45.000 H. P., alcanzaba máxima de 28,5 nudos a régimen normal.

Artillado con ocho piezas de 150 milímetros, dos de 88 y cuatro lanzatorpedos—también disponía de dispositivos para el traslado y fondeo de

cambió de armadores y, en 1925, mientras pescaba cerca de Islandia, desapareció sin rastro alguno.

El 7 de enero de 1925 resbaló por una grada de la Wilhelmshaven el casco de un nuevo "Emden" que, además, representaba el renacer de la Flota de guerra alemana. Flota que, hasta entonces, estaba compuesta por "pre-dreadnoughts" y cruceros anticuados, único material que le res-

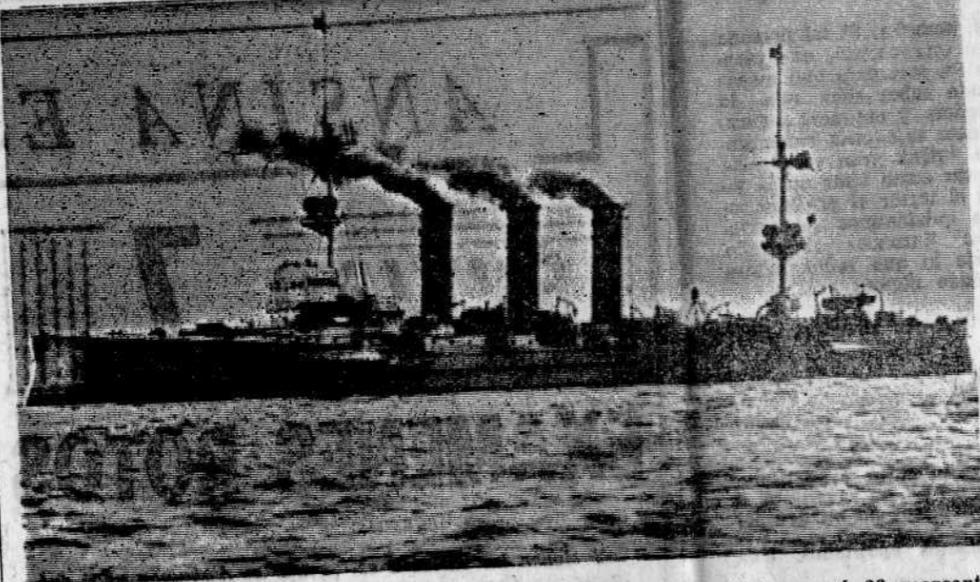
que fue puerto principal... siempre un... metros de eslora por 8,56 de

"Dresden" que se construyó en los astilleros de la Blohm und Voss. De 3.650 toneladas, eran sus principales dimensiones 118 metros de eslora por 13,5 de manga y 5,1 de calado. El aparato motor estaba compuesto por dos grupos de alternativas triples que, sobre dos hélices, le daban 14.000 H. P. de potencia total y 24,5 nudos de máxima a régimen normal. Estaba artillado con diez piezas de 105 milímetros, otras de menor cuantía calibre y dos tubos lanzatorpedos de 405. La coraza, casi inexistente en este tipo de unidades, tenía un espe-

Vuelto a Tsing-Tao, base de la Escuadra de Cruceros que mandaba el almirante Von Spee, allí se encontraba cuando el frágil cristal de la paz se quebró en Europa. Entonces se hizo a la mar para efectuar un corto cruceo y, durante él, apresó y condujo a puerto al mercante ruso "Riazan"—de la Flota Voluntaria—que, posteriormente, se transformó en el crucero auxiliar "Comoran". Integrado en la fuerza naval de Von Spee, con ella navegó hasta que, el 13 de agosto, por la driza del "Scharnhorst" sube la señal: "Liber-

El almirante Karl Doenitz, que en julio de 1935, al regreso de su cruceo con el "Emden" a nuestro puerto, fue nombrado jefe de la flota submarina alemana.

dos por los ingleses y conducidos a Singapur. Sólo disponía del combustible que llevaba el "Buresk" y, una vez carbonó en las Nicobar, puso proa a Penang, puerto donde



El célebre crucero "Emden" que, durante la primera guerra mundial, apresó 23 mercantes enemigos.

sor máximo de dos pulgadas en las zonas del casco en correspondencia con las cámaras de máquinas y calderas, así como también en el puente de mando y pañoles de municiones. En sus carboneras podía es-

tad de maniobra al "Emden" y buena suerte". El crucero salió de la línea y, seguido por el carbonero "Markomania", arribó al Oeste para dar comienzo la guerra contra el tráfico mercante enemigo.

El "Emden" y la guerra al corso

Von Muller cruzó con su cruceo las aguas del Archipiélago malayo y, después de oír las llamadas del crucero inglés "Hampshire", colocó a popa del puente una falsa chimenea que le daba semejanza con los "Towns" de la Royal Navy. Carbonó en la costa occidental de Sumatra y luego puso proa al Golfo de Bengala, zona donde, entre el 9 y el 15 de septiembre, capturó y hundió siete cargueros ingleses.

Las tripulaciones de los mercantes hundidos fueron enviadas a Rangún en el "Dovre" y, al saber le seguían la pista, se trasladó al Golfo de Martabán. El antes citado "Hampshire", con los "Mino-taur" y "Yarmouth", así como el auxiliar Empress of Asia, y los cruceros "Ibuki", "Chikuma" y "Dupleix"—japoneses los dos primeros y francés el segundo—se lanzaron a la

persecución del "Emden" que, en la noche del 22 de septiembre, se presenta ante Madrás y abre fuego contra los depósitos de combustible del puerto. Después de disparar 130 proyectiles, el "Emden" pone proa a la mar mientras, en la costa, ardían furiosamente las 2.000 toneladas de combustible que contenían los tanques.

Al día siguiente se deja ver desde Pondichery y, cuando se le creía operando nuevamente en aguas del Golfo de Bengala, entre el 25 y el 27 hunde cuatro mercantes ingleses, envía otro a puerto con las tripulaciones de sus víctimas, y conserva el "Buresk" que, con carga de carbón, era una presa de gran valor para el crucero que sólo disponía del combustible que le llevaba el "Markomania".

Arribó luego a las Chagos

se sabía estaba fondeado el crucero ruso "Jemtochug". Este, de 3.180 toneladas y 24 nudos de máxima, estaba artillado con ocho piezas de 120 como artillería principal—también montaba seis de 47 y dos lanzatorpedos de 533 milímetros—había sido botado en 1903 y era un rival digno para el crucero de Von Muller.



Fernando Poo"—de la Compañía Trasatlántica Española—que se dirigía Manila. Detuvo luego al "Saint Egbert" al que, con los prisioneros que aún tenía a su bordo, envió a Colombo y, después de la operación, Von Muller arribó a las islas Cocos, en el Indico donde se proponía destruir la estación de radio allí instalada.

Al amanecer del día 9 de noviembre, el "Emden" desembarcó en la isla un destacamento encargado de llevar a cabo la voladura pero, antes de que lo hiciera, ya la estación había lanzado un mensaje en el que daba cuenta de la presencia de un barco sospechoso en la costa.

A sólo 55 millas navegaba un convoy con tropas australianas que, bajo la escolta de los cruceros "Melbourne", "Sydney" e "Ibuki"—australianos los dos primeros y japonés el segundo—recibió el mensaje y, por tanto, el "Sydney" fue destacado y, a la máxima, arribó a la isla.

A las 9 de la mañana una negra columna de humo fue divisada desde el "Emden" y al comprender Von Muller se trataba de un crucero inglés, levó rápidamente y puso proa al Norte. Cuarenta minutos más tarde los dos cruceros abrían fuego y, en su primera salva, el "Emden" alcanzó el telémetro del "Sydney". Pasaron varios minutos antes de que éste pudiese reglar el tiro pero, una vez se logró, la superioridad artillera del australiano, así como su también mayor velocidad, hicieron sentir sus efectos.

A las 10, el "Emden" ardia furiosamente y, sin gobierno—maniobrando sólo con las hélices—trató de acercarse y torpedear al "Sydney" que, al comprender la maniobra, se alejó prudentemente y, a las 11 y 20, el "Emden" varó en la playa mientras el australiano daba caza al "Buresk", lo cual no logró puesto que la dotación de presa alemana lo hundió antes.

nuevo Emden fue botado en los astilleros de la A. G. Weser. De 5.300 toneladas, era el primero de la nueva serie "Koenigsberg" que, con turbinas, dos hélices y 45.000 H. P., alcanzaba máxima de 23,5 nudos a régimen normal.

Artillado con ocho piezas de 120 milímetros, dos de 88 y cuatro lanzatorpedos—también disponía de dispositivos para el traslado y fondeo de 120 minas—eran sus principales dimensiones 151 metros de eslora total—145 entre perpendiculares—por 14,3 de manga y 5,96 de calado.

Entregado a la Marina el 16 de diciembre del mismo año de su botadura, apenas combatió y, con el resto de la Flota alemana, fue entregado en Scapa Flow donde se reunió el complejo dispositivo militar de la Hochsee Flotte. Y allí, el 21 de junio de 1919, fue autohundido por su dotación con el resto de los barcos de guerra alemanes fondeados en la amplia bahía.

Sin embargo los ingleses pudieron remolcarlo a aguas someras y no les fue difícil su posterior puesta a flote. Entonces lo entregaron a Francia que lo utilizó para experiencias hasta 1922, fecha en que fue arribado en uno de los arsenales y, cuatro años más tarde, lo desguazaron en Caen.

Durante la guerra otro "Emden" se unió a la Flota alemana. Se trataba de un pesquero armado que, botado en febrero de 1918 en los astilleros de la Frerichs & Co., de Einswarden, desplazaba 410 toneladas y—entregado el 6 de junio del mismo año—estaba artillado con una pieza de 88 milímetros. Eran sus principales dimensiones 38,8 metros de eslora por 6,9 de manga y, con una alternativa de 400 H. P. de potencia, alcanzaba 10 nudos de máxima.

Cuando terminó la guerra, fue desarmado y, el 18 de octubre de 1920, vendido a la Wilhelmshavener Hochseefischerel. Tres años más tarde

1920, mientras pescaba cerca de Islandia, desapareció sin rastro alguno.

El 7 de enero de 1925 resbaló por una grada de la Wilhelmshaven el casco de un nuevo "Emden" que, además, representaba el renacer de la Flota de guerra alemana. Flota que, hasta entonces, estaba compuesta por "pre-dreadnoughts" y cruceros antiguos, único material que le respetaron los aliados.

Este nuevo "Emden", de 5.600 toneladas, 155 metros de eslora por 14,3 de manga y 6,9 de calado, estaba artillado con ocho piezas de 150 milímetros—en montajes simples, de mantelete—, tres de 88, cuatro de 37 y cuatro tubos lanzatorpedos de 533. Dos grupos de turbinas le daban 46.000 H. P. y máxima de 29 nudos.

Entregado a la Armada el 15 de octubre del mismo año, comenzó pronto a navegar y, hasta que en 1939 estalló de nuevo la guerra, realizó nueve cruceos de circunnavegación, cruceros en los que siempre tocó por nuestro puerto. Y de estas escalas, dos concretamente, tuvieron especial importancia. En la primera venía al mando del comandante Lothar von Arnauld de la Périère, antiguo oficial torpedista en el primer "Emden", ayudante del almirante von Tirpitz, y que—durante la guerra, con su "U-35"—realizó diez cruceos contra el tráfico y hundió más de 400.000 toneladas de barcos enemigos.

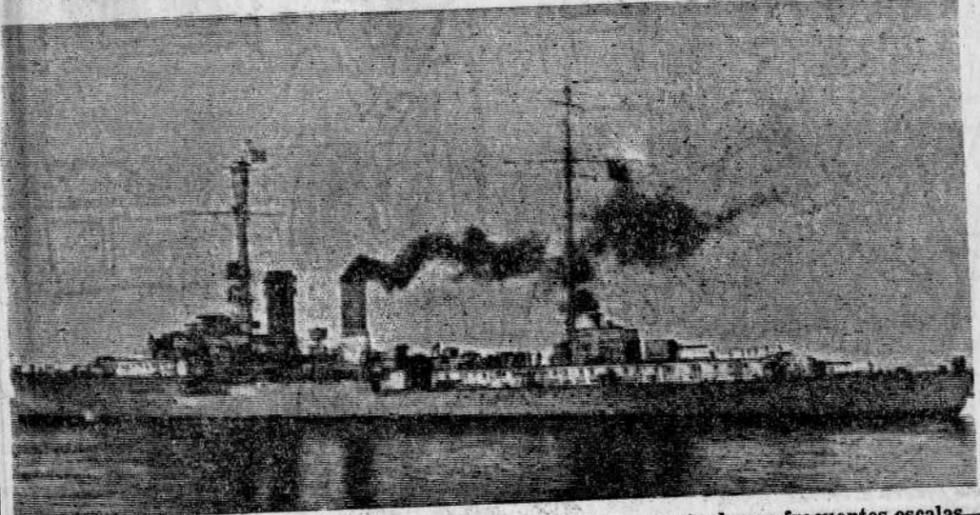
Otra escala del "Emden", precisamente la última, tuvo lugar en mayo de 1935. Coincidió con el crucero-escuela francés "Jeanne d'Arc" francés—al mando del capitán de navío Yves Duval—y, en el crucero germano, venía como comandante Karl Donitz, luego Gran Almirante de la Flota y, muerto Hitler, jefe del Gobierno alemán.

Y fue precisamente cuando, al terminar este cruceo, Karl Doenitz fue nombrado para el mando supremo de la fuerza submarina alemana.

En septiembre de 1939 participó en las operaciones de minado de las costas alemanas y, posteriormente, en la ocupación de Noruega. Integrado en el Grupo 6, con los "Lutzow", ex "Deutschland", y "Blucher", atacó Oslo, operación en la que tuvieron que hundir al minador noruego "Olaf Tryggvason", si bien luego se perdió el "Blucher" al ser alcanzado por una salva de torpedos lanzados desde tierra.

Sirvió luego como escuela en el Báltico y, también, como

(Pasa a la página 10)



El "Emden" que, en mayo de 1935, vino a Santa Cruz —puerto de sus frecuentes escalas— al mando del comandante Karl Donitz.

Reproducciones
fotográficas:
Juan Hernández

HOY LLEGARA UNA FUERZA

(Viene de la página 4)

de apoyo a las fuerzas de tierra que luchaban en Prusia. Su última misión fue la de trasladar los restos del mariscal Hindenburg que, retirados

de Tannenber, fueron recogidos por el "Emden" en Königsberg y a su bordo llevados a Kiel, puerto donde resultó hundido por ataque aéreo en abril de 1945. Sus restos fueron luego desguazados.

la chimenea proel, alta y irucular, así como en el aparato motor, compuesto por turbinas de engranajes.

Este "Koeln" fue uno de los que se hundieron para siempre en Scapa Flow, suerte que también corrió el "Dresden", su gemelo y segundo de tal nombre en la Marina de guerra alemana.

Los "Koeln" de la Marina alemana

En 1910, en los astilleros de la Germania fue botado el "Koeln", uno de los cuatro cruceros de la serie "Kolberg" que, de 4.350 toneladas, 130 metros de eslora y 14 de manga, estaban dotados de turbinas que—sobre cuatro hélices—les daban 31.000 H. P. y 27.25 nudos.

Con doce piezas de 105 milímetros, estas unidades estaban protegidas por una coraza de dos pulgadas de espesor máximo y, cuando la guerra comenzó en 1914, el "Koeln" estaba integrado en las que defendían los accesos al canal de Kiel.

El 28 de agosto, las fuerzas inglesas del almirante Beatty y las del comodoro Goodenough establecieron contacto con las alemanas a 20 millas al NO. de Helgoland, zona donde se encontraba la 5ª flotilla de destructores alemanes que solicitó el auxilio de las fuerzas de apoyo. Acudieron primero los

cruceros "Stettin" y "Frauenled" y, posteriormente, los "Ariadne", "Kolberg", "Koeln" y "Danzig".

Cuando los destructores "V 187" y "G 194" avistaron al enemigo comunicaron con el "Koeln" que les ordenó se desplegasen sobre Helgoland. El crucero, que arbolaba la insignia del contralmirante Maaz, siguió con el "Ariadne" hacia el Oetse pero en la niebla perdieron contacto y, cuando éste avistó de nuevo al "Koeln", dos cruceros de batalla ingleses le tenían sometido a su muy superior artillería.

Las piezas de 343 milímetros de los "battle cruisers" de Beatty acabaron pronto con el "Koeln" cuyo casco no estaba diseñado para resistir impactos de tal calibre.

En 1918 se botó un nuevo "Koeln" en los astilleros de la Blohm und Voss que, gemelo del "Emden" botado en 1916, sólo se diferenciaba de él en

El 23 de mayo de 1928 se botó un tercer "Koeln" en Wilhelmshaven. De 5.600 toneladas y 160 metros de eslora, estaba artillado con nueve piezas de 152 milímetros en tres torres dobles y, como característica principal, además de dos grupos de turbinas, montaba motores diesel para velocidades de crucero.

La fuerza naval

Los actuales "Emden" y "Koeln" forman parte de una serie de seis unidades gemelas construidas, todas, en los astilleros de la H. C. Stulcken, de Hamburgo.

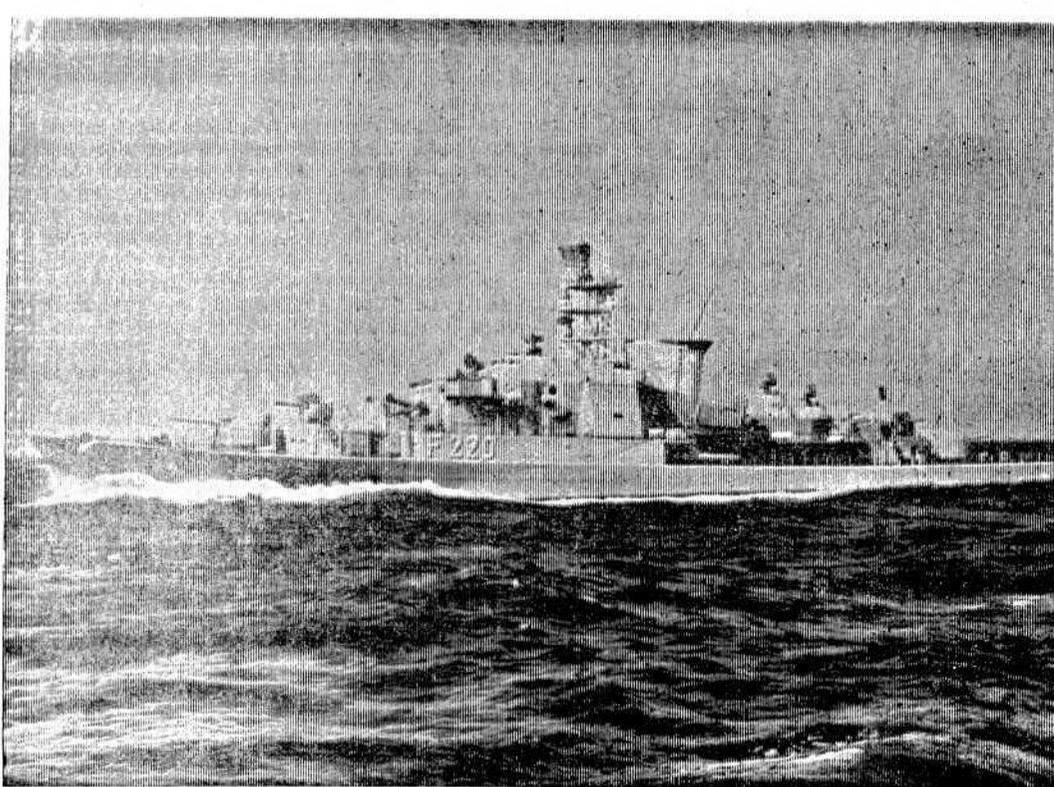
El "Emden" fue botado el 21 de marzo de 1959 y entregado el 24 de octubre de 1961. El "Koeln" resbaló por la grada el 6 de diciembre de 1958 y, el 15 de abril de 1961, fue dado de alta en las listas de la Flota. Completan la serie los "Augsburg", "Braunsch-

Ya en los primeros tiempos Plinio la designa con el nombre de Junonia; mucho después, los castellanos de don Alonso Fernández de Lugo querían que se denominase San Miguel, pero había otros nombres mejores y más acordes con su realidad para ella: el de la Isla de las Buenas Aguas, por ejemplo, pues no conocemos de otro lugar en la tierra que haya dado en semejante superficie, igual número de aguas salubres.

JOS LA TUNA AGUSTIN



ción de este conjunto ha causado verdadera impresión en esta villa que, por otra parte se prepara para celebrar un nuevo aniversario de su caserío entidad que no olvida la trayectoria cultural que se le imprimió hace algunos años.



metros de eslora, fue botada el 6 de diciembre de 1958 y entró en servicio el 15 de abril de 1961.

7/6/70