

A LA SOMBRA DE ANAGA

# Hace 50 años que, en aguas de Santa Cruz de Tenerife, se incendió el vapor noruego "Normanna"

Era el antiguo alemán "Walkure" que, apresado por los alemanes en 1914, fue luego hundido en Tahití. Puesto a flote, volvió a la mar hasta que, devorado por las llamas en nuestro puerto, se vendió para desguazar

Hace 50 años que en aguas de Santa Cruz de Tenerife se incendió el vapor noruego «Normanna» cuando, finalizadas las faenas de carboneo y refresco de la aguada, arranchaba a son de mar para proseguir viaje.

Barco con historia, el «Normanna» permaneció largo tiempo varado en la playa de María Jiménez y, cuando por fin se le puso a flote, sólo fue para prepararle para las últimas singladuras hasta el puerto inglés donde, descosidas sus planchas, éstas se convertirían luego en pasto para los hornos de la industria siderúrgica del Reino Unido.

La historia marinera del «Normanna» comenzó cuando, en 1908, resbaló por una de las gradas de la W. Doxford and Sons, en Sunderland. Lucía entonces el nombre de «Walkure» y, cuando finalizó sus pruebas de mar, arboló bandera alemana y contraseña de una naviera de Hamburgo que, pocos meses antes, había recibido de la misma firma constructora el «Walhall», de idénticas características.

Era el «Walkure» un clásico «turret deck» —tambucho— en el viejo puerto del carbón— o sea, que pertenecía a aquel sistema de construcción que, abandonado hace muchos años, era modificación del anterior «whale back». En dichos «tambuchos», la cubierta alta —denominada «cubierta de puente»— a partir de la línea de máxima carga se curva hasta un cuarto de la longitud de la manga, para subir luego verticalmente y dar lugar a una plataforma

POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ

en buen tiempo pues, con mar arbolada, como todos los de su tipo era una boya que, proa al tiempo reinante, se eguataba sobre la máquina y esperaba a que amainase.

El «Walkure» tenía una proa horrosa —característica que compartían todos sus «sister ships»— y, con su enorme panza, cubierta de puerto y superestructuras largas, estrechas y raquíticas, era un barco feo y macizo. Pero, a diferencia de muchos «tambuchos», los palos y chimenea tenían ligera caída, lo cual le daba un toque de gracia y ligereza del

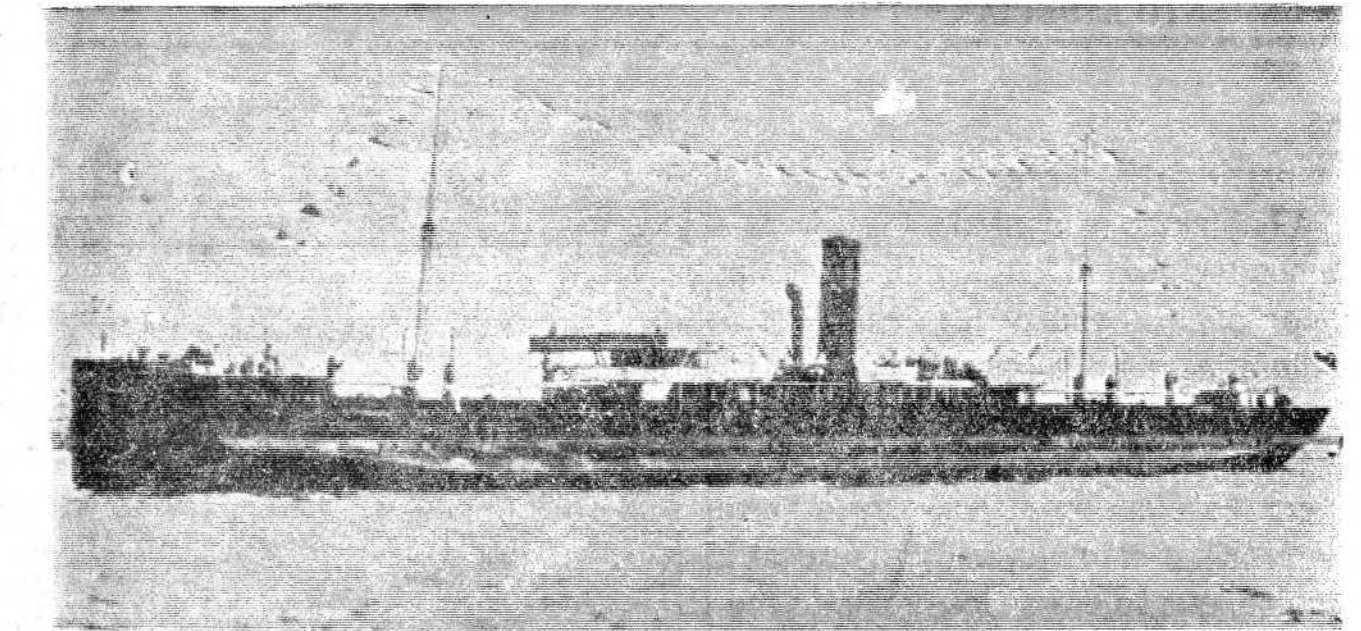
misión Aliada de Control.

Suerte distinta corrió el «Walkure» que, cerca de Tahití, en los primeros días de la guerra —mientras su gemelo navegaba en busca del «Kronprinz Wilhelm»— fue apresado por el cañonero francés «Zelée» que, al mando del teniente de navío «Destremau», se encontraba de estación en Papeetí.

Declarado buena presa, el «Walkure» fue amarrado en puerto mientras su dotación era desembarcada e internada. Y allí quedó el «tambucho» con su estampa maciza mien-

en los arrecifes coralinos de Bora Bora para allí hacer carbón y embarcar víveres frescos. En aquel alejado lugar se ignoraba que la guerra asolaba al mundo y, enterado el mando alemán de la existencia de un depósito de carbón en Papeetí —allí se almacenaban 6.000 toneladas de dicho combustible— se decidió su bombardeo ya que, además, la colonia carecía de cable y estación radiotelegráfica.

Sin embargo, el comandante del «Zelée», teniente de navío Destremau, había tomado precauciones puesto que se suponía la presencia de la fuerza naval germana por aquella zona del Pacífico. Con la dotación de su cañonero y sesenta indígenas formó una tropa



El «Normanna», antiguo «Walkure», que se incendió en nuestro puerto el 20 de febrero de 1925.—[Reproducciones fotográficas Juan Hernández].

de navío Destremau fueron acertadas pues, salidos de la isla de Suvarov —donde no pudieron carbonear de los transportes por la mar tendida— los cruceros acorazados

«Scharnhorst» y «Gneisenau» arrumbaron a Tahití mientras ordenaban al crucero ligero «Nürnberg» que les esperase en la isla «Nukuhiwa».

Sobre el bombardeo de los «Walkure» y «Zelée», Hans Pochhammer escribió: «El almirante, que no pretendía sino requisar víveres y combustibles, destruyendo las fortificaciones enemigas únicamente tras haberlo logrado, vio modificados sus planes. Nos condujo en línea de fila hasta 6.000 metros de distancia, esperó a que un coche y un ciclista retrasados en el muelle se pudiesen a salvo y, entonces, abrió el fuego contra las piezas costeras. Estas fueron bien pronto reducidas al silencio; entonces nos acercamos tomando como blanco al cañonero francés «Zelée», que estaba atracado al vapor alemán «Walkure». Unos cuantos proyectiles de quince centímetros produjeron grandes averías en su costado de babor, su popa comenzó a hundirse y el cañonero terminó por dar la voltereta.

trayectorias de los proyectiles y escasa la distancia, muchos de ellos pasaban por encima del blanco, yendo a caer en la parte nueva de la ciudad, en la que se produjo bien pronto una densa columna de humo negro por segunda vez; el vapor debió recibir asimismo algunos proyectiles, pero ya pertenecía al enemigo y era de suponer que no había alemanes a su bordo.

Mucho sentimos no poder hacer nada por nuestros compatriotas, pero el almirante supuso lógicamente que se habían fondeado minas entre los bancos de coral y hubo que renunciar a entrar y comunicar con tierra. Consideró cumplida su misión y continuamos nuestra marcha, advirtiendo durante largo rato las dos grandes columnas de humo que se alzaban hacia el cielo hasta unos dos mil metros».

Siendo muy tendidas las

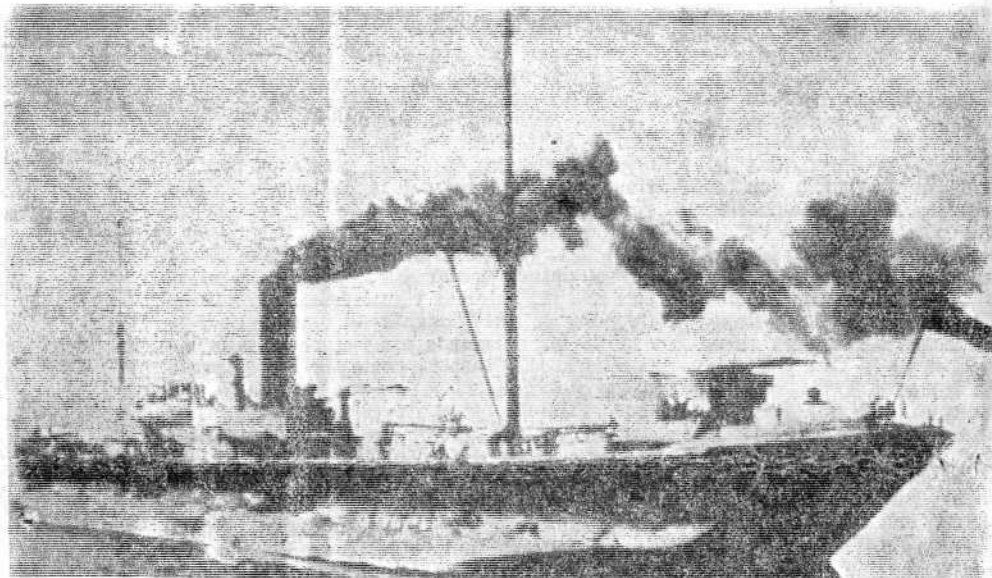
## El bombardeo de Papeetí

Hans Pochhammer, uno de los oficiales del crucero acorazado «Gneisenau», describió así el bombardeo de la capital de Tahití: «Salimos de nuevo a la mar a las cuatro de la tarde, para encontrarnos a la mañana siguiente delante de Papeetí, capital de Tahití y residencia del gobernador francés de aquellas posesiones de Oceanía, pero la corriente nos jugó otra mala pasada: al amanecer encontramos haber derivado al Oeste y, aumentando la marea, llegamos con una hora de retraso ante nuestro objetivo.

Este retraso fue suficiente para que en tierra tomasen sus precauciones para el combate,

abrir fuego con las cuatro piezas de 65 milímetros para advertir que estaba dispuesto a defender la plaza. No lo hizo con los dos cañones de 100 milímetros para no denunciar su emplazamiento y, al propio tiempo, ahorrar proyectiles, ya que no contaba sino con 38 para cada pieza.

Como quiera que los elementos continuasen rumbo e izasen sus banderas en los topes de los palos como señal evidente de combate, Destremau hizo hundir su buque y, al mismo tiempo, el «Walkure» quedó tocando fondo en las aguas someras del puerto, al que así bloqueaba e impedía la entrada de los buques



De nuevo en servicio



cia a aquel sistema de construcción que, abandonado hace muchos años, era modificación del anterior «whale back». En dichos «tambuchos», la cubierta alta —denominada «cubierta de puente»— a partir de la línea de máxima carga se curva hasta un cuarto de la longitud de la manga, para subir luego verticalmente y dar lugar a una plataforma central, con un ancho igual a la longitud de media manga, donde se encontraban los alojamientos, puentes, etc.

Estos «turret decks» se proyectaron y construyeron por la Doxford para aminorar el tonelaje en el Regimiento de Arqueo del Canal de Suez y, durante bastantes años, estuvieron de moda en las flotas de «tramps» de todas las naciones marineras de la época.

El entonces «Walkure» era de 3.983 toneladas brutas, 2.439 netas y 6.700 de desplazamiento. Eran sus principales dimensiones 350 pies de eslora, 50 de manga y 22 de puntal y, con una alternativa triple, daba media de 9,5 nudos

## Dos cargueros en la mar

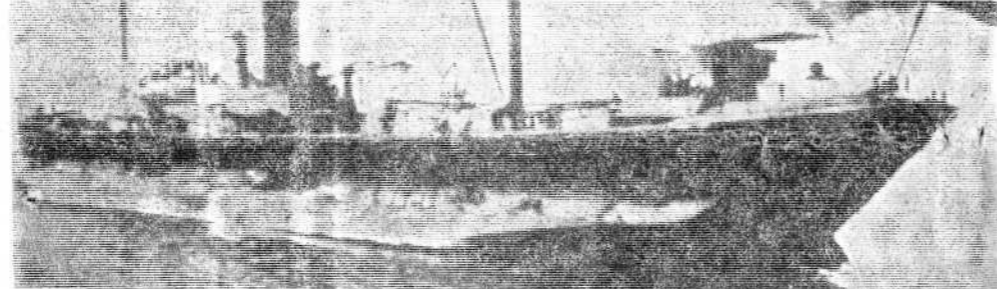
Cuando comenzó la Gran Guerra, el «Walhalla» se encontraba en aguas del Atlántico y, en el Pacífico, su gemelo navegaba bien ajeno a la catástrofe que se cernía sobre el mundo.

El «Walhalla» había recalado en varias ocasiones por Santa Cruz de Tenerife y, en todas ellas, traía carbón galés —aquel que preferían todos los capitanes por su mucha fuerza y poco humo— para las gabarras y depósitos de las firmas carboneras aquí instaladas.

Cuando los negros nubarrones de la guerra inminente hicieron que los barcos amarrares en los puertos, en el de Nueva York se encontraban los trasatlánticos alemanes «Vaterland», «Kronprinzessin Cecilie», «Kaiser Wilhelm II», «George Washington», «Friedrich der Grosse», «Grosser Kurfürst» y «Kronprinz Wilhelm». En la noche del 3 al 4 de agosto, éste último recibió órdenes de hacerse a la mar y, en un punto preestablecido de la costa cubana, encontrarse con el crucero «Karlsruhe».

En las primeras horas del día 6, el «liner» de cuatro chimeneas —lo cual le hacía fácilmente identificable— avistó al crucero a unas 300 millas de Punta Maisí. Con la mar tranquila, los barcos se abarloadaron y, mientras el trasatlántico suministraba al crucero de víveres y carbón, éste le cedió dos cañones de 76 milímetros y varias ametralladoras.

Del mando del «liner» —ya armado en corso— se hizo cargo el teniente de navío Thierfeldt pero, antes de que terminase el trasbordo de vituallas y combustible, una densa humareda se hizo visible en el horizonte y, poco después, so-



En este documento gráfico se aprecian las características del casco del «Normanna», un típico «turret deck» construido por la Doxford.

que carecían aquellos con el aparejo en candela.

Con el «Walhalla», el «Walkure» navegó al tramp entonces rentable, aquel que les llevaba por todos los puertos del mundo en busca de flete, tráfico en que, al menos en lo que respecta al carbón y los cereales, tenían que competir con los últimos grandes veleros, aquellos «windjammers» que —con la limosna de la brisa en las lonas— cubrían las postreras singladuras en los océanos.

tras, al aire las palas de la hélice, esperaba el momento de volver a la mar bajo los colores de sus captores.

Mientras permanecía a la espera de una decisión, la fuerza naval alemana al mando del almirante Von Spee navegaba en aquel crucero que le llevó desde Tsing Tao a la victoria en aguas de Coronel para, luego, desaparecer bajo el fuego intenso de los cruceros de batalla de Sturdee en las Malvinas.

En su viaje hacia las costas chilenas, los cruceros alemanes de Von Spee dieron fondo

bien distribuida para caso de un desembarco y, al propio tiempo, desembarcó la artillería de su buque —dos piezas de 100 milímetros, cuatro de 65 y seis de 37— la cual fue luego montada en lugares perfectamente elegidos.

Para obstruir el canal de acceso al puerto, Destremau fondeó en la entrada al «Walkure» y, abarloado, colocó al «Zelée» ya desarmado y preparado para un pronto hundimiento, medida necesaria para impedir que cayese en manos de los alemanes.

Las provisiones del teniente

sidencia del gobernador francés de aquellas posesiones de Oceanía, pero la corriente nos jugó otra mala pasada: al amanecer encontramos haber derivado al Oeste y, aumentando la marea, llegamos con una hora de retraso ante nuestro objetivo.

Este retraso fue suficiente para que en tierra tomasen sus precauciones para el combate, evacuando la ciudad. A través de las grandes lentes de las alzas de los cañones, pudimos ver a los habitantes que huían hacia la campiña, atropellándose; antes de que rompiésemos el fuego, una enorme columna de humo se elevó en el sitio en que estaba situado el depósito de carbón. Se prendió fuego a los aprovisionamientos para evitar que cayesen en nuestras manos; no tardaron en aparecer pequeñas neblinas blancas en las colinas y los proyectiles comenzaron a caer a estribor y babor de nuestro buque insignia.

Efectivamente, cuando los cruceros acorazados de Von Spee se encontraban a unas dos millas de tierra, el teniente de navío Destremau ordenó

38 para cada pieza. Como quiera que los alemanes continuasen rumbo e izasen sus banderas en los topes de los palos como señal evidente de combate, Destremau hizo hundir su buque y, al mismo tiempo, el «Walkure» quedó tocando fondo en las aguas someras del puerto, al que así bloqueaba e impedía la entrada de los buques alemanes.

Von Spee no se arriesgó a intentar un desembarco. Temía la posibilidad de minas en la bocana y, con sus buques en línea de fila, abrió fuego sobre los depósitos de carbón, los edificios oficiales y, con la artillería ligera, sobre los dos buques ya semihundidos.

Poco después, desde la costa el semáforo señaló a los buques de Von Spee: «Tenemos veintiocho rehenes alemanes». Se trataba de la tripulación del «Walkure» y, ante ello, el almirante alemán ordenó cesar el fuego y, sin intentar apoderarse del carbón, comenzó a cruzar la mar en busca de flete.

Fue así como, el 20 de febrero de 1925, al mando del capitán Virik —pariente de sus armadores— recaló por Santa Cruz de Tenerife. Venía de Immingham y, con carga en tránsito, se dirigía a puertos sudamericanos.

estaba atracado al vapor alemán «Wainure». Unos cuantos proyectiles de quince centímetros produjeron grandes averías en su costado de babor, su popa comenzó a hundirse y el cañonero terminó por dar la voltereta.

Siendo muy tendidas las

## De nuevo en servicio

El «Walkure» fue luego puesto a flote. No eran tan graves las averías que presentaba y, según la guerra se extendió por tierras y mares del mundo entero, comenzaron a escasear los mercaderes de todo tipo. Y fue así como, con el nombre de «Republic», el antiguo «tambucho» alemán volvió a la mar.

Corrió los riesgos propios de la guerra en la mar, de aquella campaña submarina sin restricciones que, según datos de procedencia alemana, determinó la pérdida de barcos aliados que, en total, sumaron 12.967.081 toneladas de registro bruto. Esta misma campaña significó la pérdida

de 2.988.626 toneladas de mercaderes neutrales —en su mayoría españoles, holandeses y escandinavos— y, paralelamente a tal campaña de los «U-boats», las minas causaron también grandes pérdidas. Estas, también de acuerdo con datos suministrados por los alemanes después de la guerra, hundieron más de 2 millones de toneladas enemigas y casi 750.000 de mercaderes neutrales.

Estos fueron los riesgos que corrió el antiguo «Walkure» —ya «Republic»— que, cuando comenzaron a bajar los fletes, fue vendido a la firma Virik, de Arendal, que por entonces sólo poseía un pequeño vapor dedicado al cabotaje en las quebradas costas de Noruega.

Rebautizado «Normanna», el «turret deck» botado en 1908 en los astilleros de la Doxford —que por entonces se especializaron en tal tipo de carguero— se dedicó al tramp y, a sus escasos 8 nudos, comenzó a cruzar la mar en busca de flete.

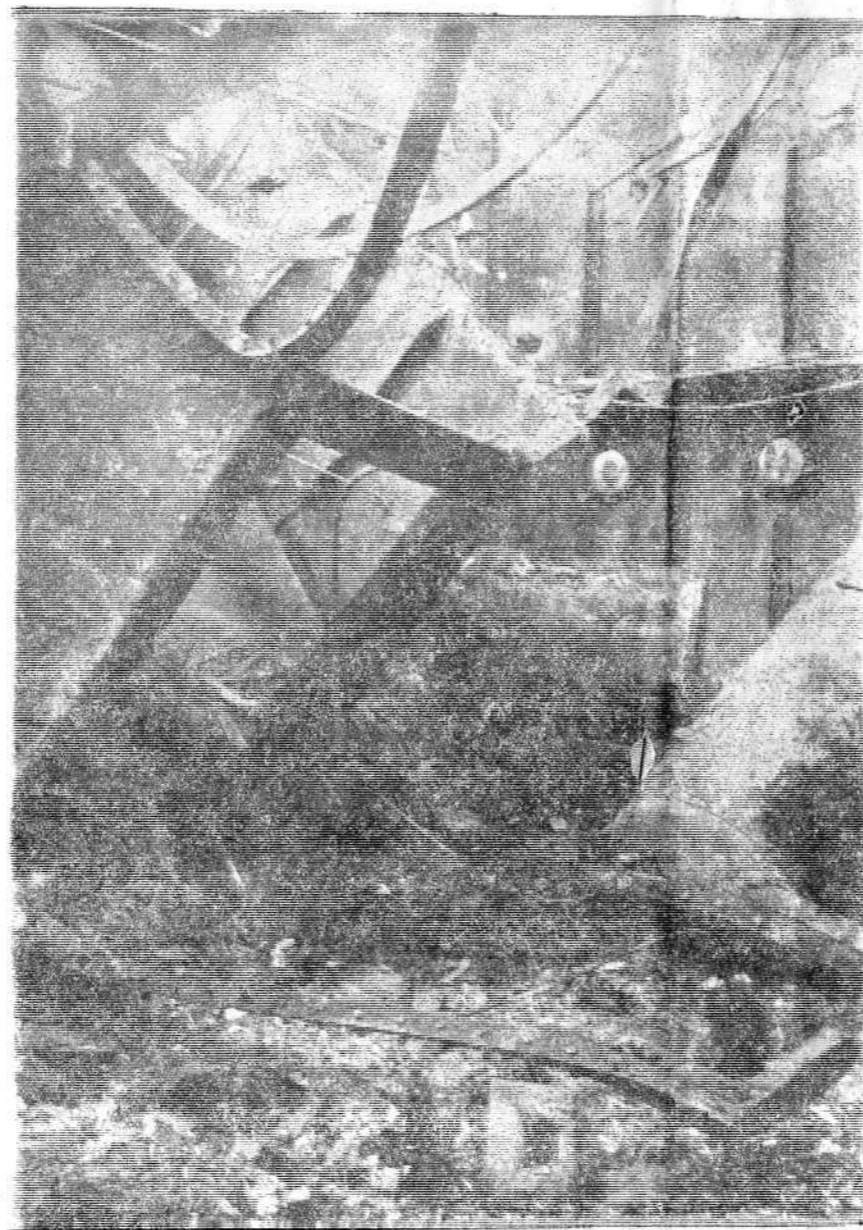
Fue así como, el 20 de febrero de 1925, al mando del capitán Virik —pariente de sus armadores— recaló por Santa Cruz de Tenerife. Venía de Immingham y, con carga en tránsito, se dirigía a puertos sudamericanos.

Ese mismo día, en el puerto de la capital tinerfeña operaban los «Juni», «Avoceta», «Carmen», «Escolano», «León y Castillo» —el mismo que aún cruza el Atlántico canario—, «Gomera-Hierro», «San Mateo», «San Carlos», «Gagnhild» y el sueco «Helge» que, fondeado a la gira, iniciaba la descarga de carbón galés en las gabarras de Hamilton y Compañía.

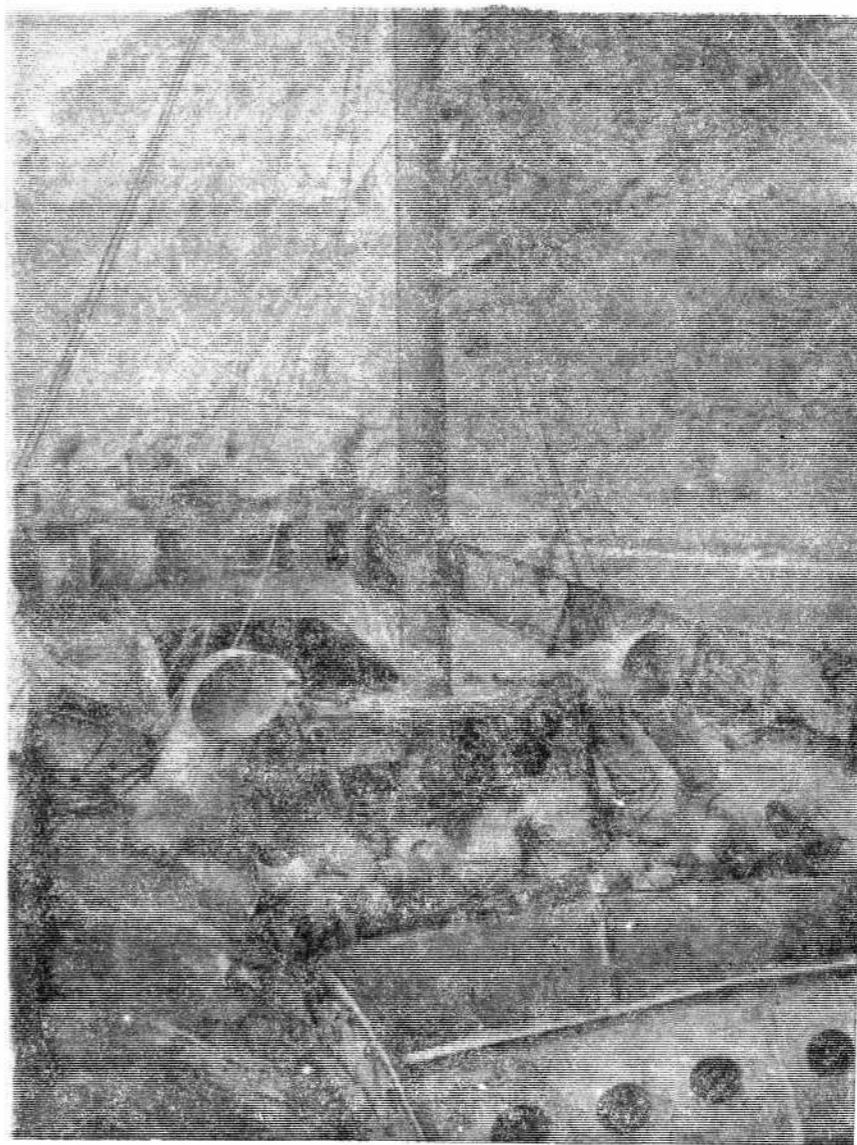
Cerca de este vapor sueco se encontraba el «Normanna» que, envuelto en el negro polvillo de carbón y el humazo de los aljibes flotantes de la Elder, hacía consumo y refrescaba la aguada.

El «Normanna» había dado fondo a las tres y media de la tarde y, cuando poco después de las once de la noche arranchaba para hacerse a la mar, un tripulante observó que por los ventiladores de la bodega número dos surgía humo y que la cubierta comenzaba a recalentarse.

Inmediatamente se pasó aviso al capitán Virik y, poco después, el ronco bramido de la sirena rompió el silencio de la noche. En una falúa lle-



Vista parcial de la sala de calderas después del incendio.



Desolador aspecto que presentaba la cubierta de popa del «Normanna» cuando, fondeado frente a Paso Alto, se preparaba para marchar al desguace.