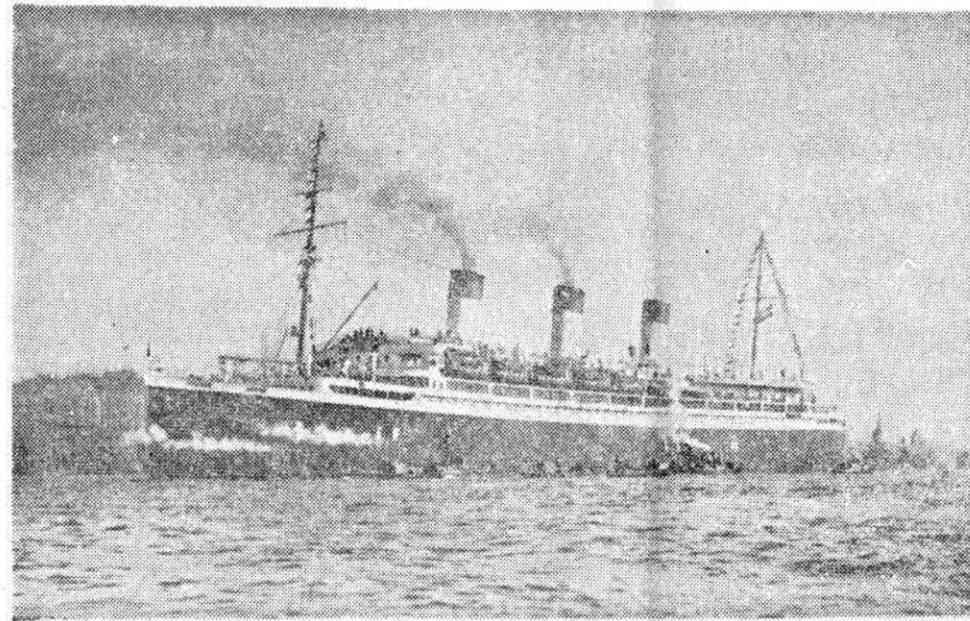


LA ISLA y los barcos

# La historia marinera del trasatlántico alemán "Cap Arcona"

## Recientemente se cumplió el cuarenta y tres aniversario de su primera visita a Santa Cruz El 3 de mayo de 1945, cuando la guerra terminaba, fue hundido por la aviación aliada en Travemunde

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



La estampa fina y gallarda del "Cap Arcona" cuando, en viaje inaugural, salía de Hamburgo en ruta para Río de Janeiro y Buenos Aires.

Ya hemos indicado en otras ocasiones que, a través del lento transcurso de los años, toda una interesante serie de fechas marca —a manera de jalones— el progresivo desarrollo de nuestro puerto y, al mismo tiempo, su aumento de rango y prestigio entre los de mayor renombre que en el mundo entero son.

Hace quince días—el domingo 17 concretamente— se cumplió el cuarenta y tres aniversario de una de las más trascendentales fechas para el puerto de Santa Cruz, el de Tenerife todo, ya que entonces, corría el año 1928, arribó en su primera visita el trasatlántico de bandera alemana "Cap Arcona" que efectuaba su segundo viaje a puertos de América del Sur.

Grande fue entonces el entusiasmo despertado por la presencia en puerto del célebre "liner", y máxime si tenemos en cuenta que venía al mando de un muy experto marino—el comodoro Rolin— que ostentaba el honoroso título de Hijo Adoptivo de nuestra ciudad.

Corta fue, en verdad, la carrera marinera de esta espléndida unidad de la Hamburg-

Sudamerikanische pero, sin embargo, ya desde su primer viaje adquirió merecida, justa fama y renombre en el mundo entero, no sólo por sus características —era el mayor mercante que hasta entonces había arribado a Río de Janeiro y Buenos Aires— sino que también por sus excelentes condiciones marineras llamaba poderosamente la atención.

Con el "Cap Arcona" y las motonaves de la serie "Montes", la empresa naviera —que entonces tenía en servicio al "Cap Polonio", "España", "La Coruña", "Antonio Delfino" y "Cap Norte"— recuperó su antiguo prestigio en aguas sudamericanas, aguas en las que, desde 1871, su contraseña era familiar y bien acogida.

Con las unidades antes citadas, la Hamburg-Sudamerikanische reanudó sus servicios de pasaje y, en 1922, los de carga fueron ampliados merced a la construcción de toda una serie de buenos cargueros —"Teneriffe", "Vigo", "Entrerios", etc.— pero, para respaldar adecuadamente ambos, y ante la creciente demanda, se fue primeramente al diseño y construcción de los "Montes".

### Los "Montes" de la Hamburg-Sudamerikanische

Los "Monte Cervantes", "Monte Olivia" y "Monte Sarmiento" eran "liners" de 13.625 toneladas y, todos ellos, fueron construidos en los astilleros de la Blohm und Voss, de Hamburgo.

Estos tres trasatlánticos estaban equipados con cuatro motores que, con potencia total de 8.300 H. P. sobre dos hélices, les daban media de 15 nudos a régimen normal. De 150 metros de eslora, eran barcos de excelente estampa marinera y sus líneas resaltaban con las dos chimeneas de mucha guinda que —a son con los palos en caída— les daban una gracia y armonía verdaderamente insuperable.

sin peligros a la salida de Ushuaia, el capitán había cometido negligencia al decidirse por otro que ofrecía también seguridades pero que, de todas maneras, necesitaba para navegar en él de precauciones y otras medidas que siempre se aconsejaban para cruzar los canales fueguinos.

Allí, en la costa, el casco del "Monte Cervantes" permaneció olvidado y casi a flor de agua. Al terminar la segunda guerra mundial, cuando los barcos eran pocos y caros, una empresa argentina decidió la puesta a flote del "liner" alemán y, si bien fueron muchos los obstáculos que hubo que vencer, el fin fue adrizado y flotó. Se

El "Monte Pascotil" fue también bombardeado en el puerto de Hamburgo en febrero de 1944 y, cuando terminó la guerra, allí encontraron las fuerzas aliadas su casco calcinado pero aun a flote. Tampoco era económica su reparación y, una vez cargado con municiones en mal estado, fue remolcado mar afuera y, el 31 de diciembre de 1946, hundido por los ingleses en aguas profundas del Skagerrak.

También fue el "Monte Olivia" víctima de las bombas de la Royal Air Force y, el 3 de abril de 1945, se hundió incendiado en aguas de Kiel. Durante algún tiempo permaneció abrizado pero, poco tiempo después, volcó y, en la misma situación, fue desguazado en 1948.

Durante los años de la guerra,

el "Monte Rosa" sirvió como buque-hospital y, cuando la rendición incondicional de Alemania, se entregó en Copenhague a las autoridades aliadas. Los ingleses lo rebautizaron "Empire Windrush" y, en South Shields, lo modernizaron y transformaron en transporte de tropas. Administrado por la New Zealand Shipping Company Ltd., navegó hasta que, el 28 de marzo de 1954, se incendió a unas 38 millas del Cabo Caxine. Entre los barcos que acudieron en su auxilio se encontraba el petrolero italiano "Taigete", uno de los varios que en Santa Cruz se refugiaron cuando Italia declaró la guerra a los aliados.

Puestos a salvo sus pasajeros y tripulación, se le tomó a remolque y, aun incendiado, se hundió 24 horas más tarde.

binación ha sido la más perfecta hasta la fecha lograda en los anales de la navegación trasatlántica.

### La vida marinera del "Cap Arcona"

"Built and engined at the cost of over 1.000.000 pounds". Esta fue la afirmación de la Prensa náutica inglesa que, reflejaba ampliamente en la europea, precedió a la entrada en servicio del "Cap Arcona".

En noviembre de 1927 —después de terminar sus pruebas de velocidad— el "Cap Arcona" entró en dique para pintar los fondos y, días más tarde, quedó listo para hacerse a la mar por vez primera con rumbo a Buenos Aires.

Iba al mando del comodoro Rolin y, en la noche del 24, dobló Anaga y puso proa a la

Cuando el "Cap Arcona" se hizo a la mar por vez primera, ya el "Cap Polonio" se encontraba en una etapa francamente superada y, por tanto, la incorporación del nuevo "liner" significaba mucho para el porvenir económico de la naviera que, para compensar sus servicios, había encargado a los astilleros de la Bremer Vulkan, de Vegesack, la construcción del "General Ossorio" y, al mismo tiempo, había adquirido a la Hapag los "Westphalia" y "Thuringia" que —rebautizados "General Artigas" y "General San Martín"— se habían incorporado al servicio de pasaje a puertos sudamericanos después de una completa modernización y reparación de quilla a perilla.

Los servicios de carga fueron también atendidos y, para ello, se adquirieron algunos mercantes —"Pernambuco", ex "Skaneland"; "Joao Pessoa", ex "Gerogia"; "Campinas", ex "Westerland", etc.— a navieras alemanas hasta la terminación de los nuevos que se habían encargado a varios astilleros. Estos, de motor, sustituyeron a los vapores en las líneas de América del Sur y —desplazados de ellas— fueron dedicados a otros servicios intermedios.

Su barco, el "Cap Arcona", se encontraba en el citado puerto de regreso de Buenos Aires cuando se iniciaron las hostilidades. Poco se sabe con absoluta certeza de cuales fueron sus actividades durante el conflicto bélico, si bien suena su nombre como transporte de tropas en viajes ocasionales por aguas del Báltico.

Es a finales de abril de 1945 cuando, con toda urgencia, el almirante jefe de la Flota alemana en el Báltico Oriental solicita auxilios para la evacuación de 175.000 hombres desde Hela y, también, otros 75.000 desde la desembocadura del Vistula.

De Memel, Dantzing, Pillau y Gotenhafen, barcos de todo tipo y tonelaje se hacen a la mar abarrotados; todos cooperan en las duras tareas de la evacuación, si bien algunos —"Wilhelm Gustlof" y el aquí bien conocido "General von Steuben"— terminan el viaje a poco de iniciado y se hunden, víctimas de los campos de minas, con grandes pérdidas de vidas humanas.

El día 2 de mayo, el "Cap Arcona", en unión del "Deutschland", —de 21.000 toneladas y propiedad de la Hapag— lograron acercarse con su carga humana a Lubeck.

En aquellos momentos, el puerto de la citada ciudad estaba siendo atacado por fuerzas de la 11.ª División Acorazada británica y se luchaba furiosamente bajo el constante bombardeo a que la aviación angloamericana tenía sometidas a las tropas alemanas allí destacadas.

Ante el grave cariz de la situación, los capitanes de ambos "liners" decidieron poner proa a la bahía de Travemunde y, allí fondeados, esperar a

y su compañero se recuperaron.

Pero — y no podía faltar— existe otra versión de los hechos que, de fuente británica ésta, presenta al "Cap Arcona" y al "Deutschland" ocupados, no por tropas alemanas repatriadas del frente oriental, sino por prisioneros de guerra aliados procedentes de un campo de concentración situado en Limmndroft.

De ser así, y nada puede afirmarse ni negarse dado que no existen informes oficiales de aquellas últimas y desesperadas horas de lucha —al horror de la simple temida y trágica cosecha de la guadaña bélica, cabe unir el de aquellos miles de hombres que vieron llegar la muerte cierta, sabían era amiga la mano que sembraba la destrucción entre ellos y los que ya no eran enemigos, sino simples compañeros en el último viaje del humeante y destrozado "Cap Arcona".

Así, coronado por el humo, el magnífico "liner" desapareció bajo las aguas someras, de igual manera que —años antes— el primero que lució su nombre en las listas de la Hamburg-Sudamerikanische lo había hecho en los últimos días de su carrera marinera.

Aquel primer "Cap Arcona", de 9.832 toneladas, había sido entregado a la naviera en 1907 y, con el "Cap Vilano" —que había entrado en servicio un año antes —se incorporó a la línea del Plata.

En 1920, durante el reparto de la flota mercante alemana, fue asignado a Francia y un año más tarde —con el nuevo nombre de "Angers"— fue vendido a la Messageries Maritimes que lo empleó en su línea a puertos de Extremo Oriente junto con su gemelo que, también cedido a Fran-

taban equipados con cuatro motores que, con potencia total de 8.300 H. P. sobre dos hélices, les daban media de 15 nudos a régimen normal. De 150 metros de eslora, eran barcos de excelente estampa marinera y sus líneas resaltaban con las dos chimeneas de mucha guinda que — a son con los palos en caída — les daban una gracia y armonía verdaderamente insuperable.

El trío — la Prensa náutica británica pronosticó que había sido construido "with a eye for to the excursion trade" — tenía acomodación para 1.000 pasajeros en clase única y, en sus cinco cubiertas, se reparaban los camarotes, de 2, 4 y 6 plazas, así como los comedores, salones públicos y demás dependencias.

Los dos comedores estaban precisamente en las dos cubiertas superiores y, con anchura igual a la manga, cada uno de ellos tenía capacidad para 900 personas.

Para una mejor distribución del tráfico, los "Montes" hacían escala en Boulogne, puerto éste donde embarcaban los pasajeros procedentes de Inglaterra que, en trenes especiales, salían de la Estación Victoria para luego cruzar el Canal de la Mancha en los transbordadores que hacían la línea hasta el citado puerto francés.

Cinco días después de zarpar de Boulogne, los "Montes" hacían escala en alguno de los dos puertos canarios y, once más tarde, llegaban a Río de Janeiro. De allí seguían a Santos, Sao Francisco do Sul, Río Grande y Montevideo para, siete días después, llegar finalmente a Buenos Aires, puerto final de línea y, a la vez, arranque para el viaje de regreso a Europa.

En 1930, y a la vista de las buenas perspectivas del tráfico, la Hamburg-Sudamerikanische encargó dos nuevas unidades del tipo "Montes" y, poco después, fueron entregados los "Monte Pascoal" y "Monte Rosa" que, equipados con motores de cuatro tiempos, en sus líneas marineras fueron nueva edición de los anteriores.

En enero del citado año, el "Monte Cervantes" zarpó de Buenos Aires en un crucero de turismo que habría de llevarlo, con varios centenares de pasajeros a su bordo, a Tierra del Fuego y Estrecho de Magallanes.

El 23 del mismo mes, cuando navegaba en Les Eclaireurs, una corriente le hizo derivar y, momentos después, tocó fondo. Con sus propios medios trató de zafarse pero, dado que embarcaba bastante agua por los rumbos abiertos en el casco, el capitán ordenó su abandono y, tras tomar una peligrosa y rápida escora, volcó en la costa y en el naufragio sólo pereció su capitán.

En la oportuna investigación abierta se demostró que, si bien existía un canal libre y

se aconsejaban para cruzar los canales fueguinos. Allí, en la costa, el casco del "Monte Cervantes" permaneció olvidado y casi a flor de agua. Al terminar la segunda guerra mundial, cuando los barcos eran pocos y caros, una empresa argentina decidió la puesta a flote del "liner" alemán y, si bien fueron muchos los obstáculos que hubo que vencer, el fin fue adrizado y flotó. Se le remolcó entonces a una ensenada abrigada y, allí se procedió a cerrar debidamente los rumbos antes de emprender el viaje — siempre a rastras del barco de salvamento — hacia Buenos Aires.

Pero lo que había comenzado bajo tan optimistas presagios terminó de otra manera y, cuando navegaba ya en aguas profundas, se abrió una vía de agua y, antes de alcanzar la costa salvadora, el "Monte Cervantes" escoró y se hundió.

En 1932, los "Monte Rosa" y "Monte Pascoal", comenzaron una serie de cruceros de turismo que, con base en Southampton, se dirigían a Lisboa, puertos españoles y, tras una escala en Funchal, terminaban en Santa Cruz desde donde, ya en viaje directo, arribaban al citado inglés de procedencia.

Durante la segunda guerra mundial, los cuatro restantes "Montes" quedaron en aguas alemanas y, allí, tres de ellos encontraron el fin de sus vidas marineras.

El "Monte Sarmiento" resultó alcanzado durante un ataque aéreo de la Royal Air Force sobre la base naval de Kiel e, incendiado de proa a popa, el mismo día — 26 de febrero de 1942 — se hundió en las aguas someras de una de las dársenas. Tales fueron las averías que sufrió que, después de la inspección de los técnicos, se decidió su desguace por no resultar rentable su puesta a flote y posterior reparación.



En primer término el "Cap Polonia" y, junto a él, en viaje inaugural se hace a la mar el "Monte Cervantes".

fundas del Skagerrak. También fue el "Monte Olivia" víctima de las bombas de la Royal Air Force y, el 3 de abril de 1945, se hundió incendiado en aguas de Kiel. Durante algún tiempo permaneció abrizado pero, poco tiempo después, volcó y, en la misma situación, fue desguazado en 1948.

Durante los años de la gue-

## Nace el "Cap Arcona"

Fue el "Cap Arcona" construido en lo sastilleros de la Blohm und Voss, de Hamburgo, los mismos que habían tenido a su cargo la de los "Montes" que tanta fama dieron a la Hamburg-Sudamerikanische.

Era un "liner" impresionante con sus 27.561 toneladas y 196 metros de eslora por 26 de manga y 12 de puntal. Su aparato propulsor estaba compuesto por ocho grupos de turbinas de vapor, conectadas mediante engranajes de simple reducción a dos hélices y, con ellas, lograba su servicio normal una media de 20 nudos.

Su estampa marinera era realmente magnífica y gallarda. De la larga superestructura — la cubierta de paseo media 170 metros — se alzaban tres altas, elegantes chimeneas, bien proporcionadas en corte y altura. Su branque, valiente y perfecto, así como la sencillez de la superestructura, le daban una elegancia seria y armoniosa.

Los botes salvavidas, — ocho por banda — pintados de color caoba, colgaban de pescantes de gravedad y, a popa de la tercera chimenea, iba una pista de tenis de dimensiones reglamentarias. Y eran precisamente las redes protectoras de ésta las que restaban algo, desde el punto de vista estético, a su silueta vista en conjunto.

Los palos eran de mucha guinda y en caída graciosa, según la moda clásica, adornán-

do de 1954, se incendió a unas 38 millas del Cabo Caxine. Entre los barcos que acudieron en su auxilio se encontraba el petrolero italiano "Taigete", uno de los varios que en Santa Cruz se refugiaron cuando Italia declaró la guerra a los aliados.

Puestos a salvo sus pasajeros y tripulación, se le tomó a remolque y, aun incendiado, se hundió 24 horas más tarde.

dose al trinquete con un par de largas crucetas. Resultaba corto el castillo de proa — sólo siete metros y medio — pero, sin embargo, esto no era óbice para que el "liner" luciese su gracia marinera, sobre todo cuando, en viajes para América del Sur, recalaba por Santa Cruz con los toldos dados y sombreando las amplias y despejadas cubiertas.

El trinquete, además de las dos citadas crucetas llevaba igual número de cofas y, también, la maniobra de los amantillos de las cinco plumas que servían las dos bodegas situadas a proa.

Los ventiladores a las salas de máquinas y calderas eran del tipo "louvre", de sección cuadrada, y sólo llevaba un par de la chimbas a proa de la tercer chimenea.

Desde todos los puntos de vista, el "Cap Arcona" era una nueva edición, corregida y aumentada, de los primeros "Montes" y, como estos, sus botes salvavidas destacaban con su color caoba sobre el blanco de la superestructura que, a su vez, ponía un agradable contraste estético con el negro del casco y el rojo de los fondos que asomaba en ocasiones.

El color de las chimeneas — blancas con rojo coronamiento — daba una gracia insuperable al conjunto pues, como bien dijo en una ocasión un comentarista naval, tal com-

servicio del "Cap Arcona".

En noviembre de 1927 — después de terminar sus pruebas de velocidad — el "Cap Arcona" entró en dique para pintar los fondos y, días más tarde, quedó listo para hacerse a la mar por vez primera con rumbo a Buenos Aires.

Iba al mando del comodoro Rolin y, en la noche del 24, dobló Anaga y puso proa a la bocana del puerto. Espléndidamente iluminado, el "Cap Arcona" venía a la máxima y, a la altura del Muelle Sur, cayó a babor y quedó majestuosamente frente a Santa Cruz y, mientras, lanzaba bengalas y fuegos de artificio. Por radio, el capitán Rolin dirigió a don Francisco La Roche, por entonces presidente del Cabildo Insular de Tenerife, el siguiente mensaje: "Sumamente agradecido su atento radio, retribuyo saludos cordiales a usted y queridos conciudadanos haciendo votos por eterna felicidad queridos tinerfeños. Ernest Rolin, comodoro de la Hamburg-Sudamerikanische y capitán del "Cap Arcona".

Siempre rumbo al Sur, el trasatlántico, envuelto en su manto de luz, se fue perdiendo poco a poco de vista.

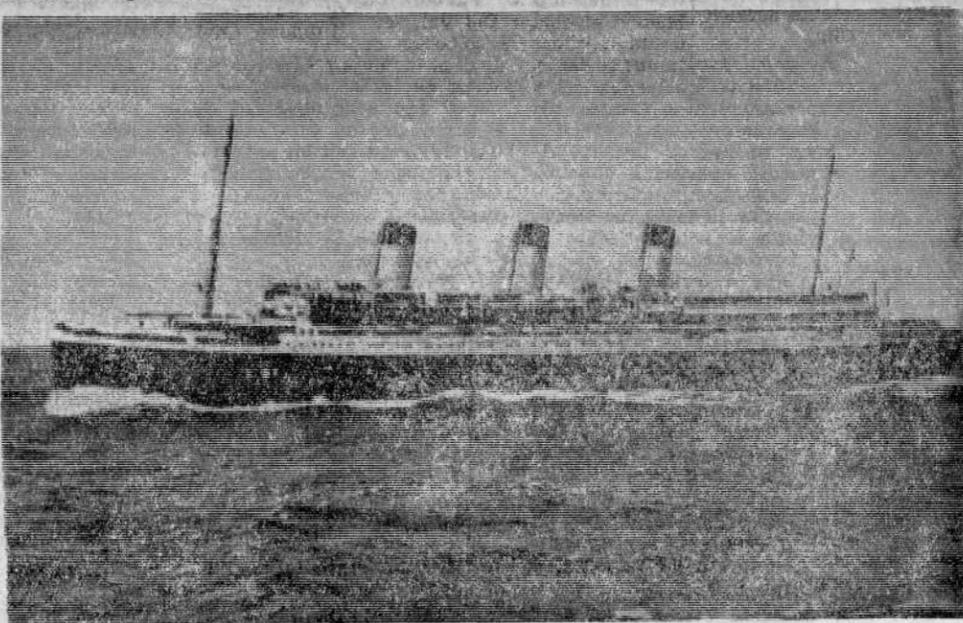
Las llegadas a Río de Janeiro y Buenos Aires significaron un triunfo rotundo — doce días tardó desde Hamburgo al puerto primeramente citado y quince al segundo —, travesía ésta que realizó, sin notable esfuerzo de sus máquinas, a una media de 20 nudos.

Así logró el "Cap Arcona" superar a los italianos de la Navigazione Generale y, también, a los franceses de la Sud Atlantique. Por entonces, ambas navieras, con modernos trasatlánticos, se disputaban la supremacía en tan importante y prometedor línea que — hasta hacía poco tiempo — había estado en manos de los "Reina Victoria Eugenia" e "Infanta Isabel de Borbón", aquellos aún bien recordados "galgos" de la Compañía Trasatlántica Española.

Ya en su segundo viaje — y en la antes citada fecha — comenzó el "Cap Arcona" sus escalas en Santa Cruz, escalas que, regulares, en más de una ocasión coincidieron con la del anterior "France", aquel de las cuatro altas chimeneas empuñadas de humo que, siempre, llegó al mando del capitán Simon.

En aquella primera visita a Santa Cruz, el "Cap Arcona" dió fondo a las 7 de la mañana y, a las 8 de la noche, levó y continuó sus singladuras. Ya en su segunda escala desembarcó en nuestro puerto un muy numeroso grupo de turis-

mo, el "Cap Arcona" nunca faltó a su cita con Santa Cruz. En aquella época en que navegaba como "cruise ship", — temporadas en que declinaba no-



El "Cap Arcona" a la máxima, visto desde uno de los "Montes". — (Reproducciones fotográficas Juan Hernández).

tablemente la demanda de pasaje para América del Sur — los "Montes" se encargaban de mantener la línea pues, barcos económicos dada su propulsión por motores, resultaban ideales para ello.

Pero también el "Cap Arcona" acusó, como todo trasatlántico, el paso de los años. En los puertos del Plata fue sustituido, en lo que a tonelaje se refiere, por los nuevos de la Royal Mail y, también, por el francés "L'Atlantique" que, en viaje inaugural, el 19 de junio de 1932 pasó frente a nuestro puerto con rumbo al Sur.

También en Santa Cruz perdió aquella su distinción de ser el mayor trasatlántico que había atracado al Muelle Sur. Y ello ocurrió el 24 de julio de 1934 cuando, al mando del capitán Adolf Ahrens — y pilotado por el práctico don Francisco García-Talavera, el mismo que hace un año falleció en nuestra ciudad — el "Columbus", con 1.600 pasajeros a su bordo, quedó adosado después de rápida maniobra al brazo de piedra que, aún sin terminar, ya abrazaba entonces una buena parte de mar domesticada, mar de puerto y tranquila.

Los años de navegación del "Cap Arcona" en épocas de paz aparecen libres de toda esa clase de accidentes tan frecuentes de encontrar siempre en la mar.

## Su trágico fin

Antes de comenzar de nuevo la guerra en Europa y en el mundo, el comodoro Rolin vino con su esposa a pasar una

temporada de descanso en Tenerife y, el 24 de abril de 1939, embarcó en el "Monte Pascoal" para Hamburgo.

Ante el grave cariz de la situación, los capitanes de ambos "liners" decidieron poner proa a la bahía de Travemünde y, allí fondeados, esperar a

que fuese vendido a la Messageries Maritimes que lo empleó en su línea a puertos de Extremo Oriente junto con su gemelo que, también cedido a Fran-

cia, había sido rebautizado "General Metzinger". En 1938, el "Angers", ex primer "Cap Arcona", fue amarrado y, pocos meses más tarde, vendido para desguazar en La Seyne, puerto donde se incendió el 24 de abril del año siguiente mientras se llevaban a cabo los trabajos de desmantelamiento.

Se hundió en las aguas poco profundas de la dársena donde se encontraba amarrado y, una vez apagado el incendio, se prosiguieron los trabajos en sus calcinados restos que emergían de la superficie. Cuando en 1955 la naviera reanudó sus servicios y los nombres de sus más célebres "Cap" a lucir en las popas de las nuevas unidades, faltaron — faltan aún — los de los dos "liners", "Cap Polonia" y "Cap Arcona" que, al mando del capitán Rolin, tan conocidos fueron en aguas de Santa Cruz, la ciudad que supo nombrar Hijo Adoptivo a dicho marino y que, sin duda, también lo recordará dando su nombre a una calle.