

A LA SOMBRA DE ANAGA — (y II)

# Historia de los cinco barcos que han llevado el nombre de Santa Cruz de Tenerife

En 1937 fue botado en los astilleros de la Deutsche Werft, en Hamburgo, un frutero destinado a la flota de la Oldenburg-Portugiesische, la tan conocida naviera que — desde 1909 — mantiene línea regular entre Canarias y los puertos de Bremen y Hamburgo.

Cuando el nuevo barco resbaló por la grada después del protocolario bautizo, lo hizo con el nombre de «Santa Cruz» en amuras y aletas.

De 3.862 toneladas, eran las principales dimensiones del nuevo y flamante «Santa Cruz» 379 pies de eslora por 54 de manga y, con turbinas de vapor, daba máxima de 18 nudos con 6.500 H.P. sobre un eje. A la velocidad económica de 10 nudos, el moderno frutero tenía un radio de acción de 40.000 millas, lo cual le convertía en crucero auxiliar en potencia para caso de un conflicto bélico.

De líneas elegantes, el casco estaba enmarcado por proa lanzada y popa de crucero y, sobre la estructura —con puente aerodinámico— se alzaban dos palos con ligera caída, a son de la chimenea, ancha y proporcionada.

Una vez terminado, el «Santa Cruz» llevó a cabo las pruebas de mar y consumo y, desde Hamburgo, zarpó en viaje inaugural a Santa Cruz de la Palma. Allí cargó una partida de plátanos y, el 23 de mayo de 1938, arribó por vez primera al puerto de la ciudad cuyo nombre llevaba. Venía entonces al mando del capitán Scherlock y su tripulación estaba formada por 37 hombres.

Aquel día se encontraban en nuestro puerto los «Aguila de Oro», «Sancho II», «León y Castillo», «Betancuria», «Río Francolí», «Gomera», «Rabat» —éste también de la Olden-

razado «Schliesen»—, una de 69, dos de 37 y cuatro ametralladoras de 20. A la altura de la bodega número tres se montaron cuatro tubos lanzatorpedos de 533 milímetros —dos por banda— y, para completar su poder ofensivo, se le transformó la popa para el fondeo de minas.

Para misiones de exploración y descubierta, en la bodega número cuatro llevaba

un hidro, del tipo Arado, con las alas plegadas.

La tripulación del oficialmente «Barco número 10» —extraoficialmente bautizado «Thor», nombre por el que siempre fue y es más conocido— estaba compuesta por quince oficiales —más cuatro para marinar las posibles presas— y 362 suboficiales, cabos y marineros, al mando todos del capitán de navío Otto Kahler.

## El primer crucero «Thor»

El 6 de junio de 1940, el «Santa Cruz», transformado en el carguero soviético «Orsk», zarpó de Kiel. Su comandante tenía órdenes de operar contra el tráfico aliado en aguas del Atlántico Central y Sur y, mientras remontaba las costas de Noruega, no dejaba de

zos. El 9 de julio, ya en pleno Atlántico Central, fue detenido el carguero belga «Bruges» —que no era otro que el viejo «Kybfels» de la Hansa Linie— que, con un cargamento de blenda, se dirigía a un puerto inglés.

El «Bruges», que arbolaba la

el ronco trueno de su voz.

Después de hundir al vapor holandés «Tela» —con carga de trigo para Inglaterra— el «Santa Cruz» puso proa a Trinidad y, el día 28, estaba a la vista del crucero auxiliar «Alcántara», un antiguo «liner» de la Mala Real que, en los primeros días de la guerra, había sido artillado con ocho piezas de 152 milímetros y dos de 75. El comandante del «Alcántara», capitán de navío Ingham, sospechó inmediatamente de aquel carguero yugoslavo que, al verse descubierto, trataba de escapar. Cambió de rumbo para interceptarlo y, al mismo tiempo, se puso a la máxima.

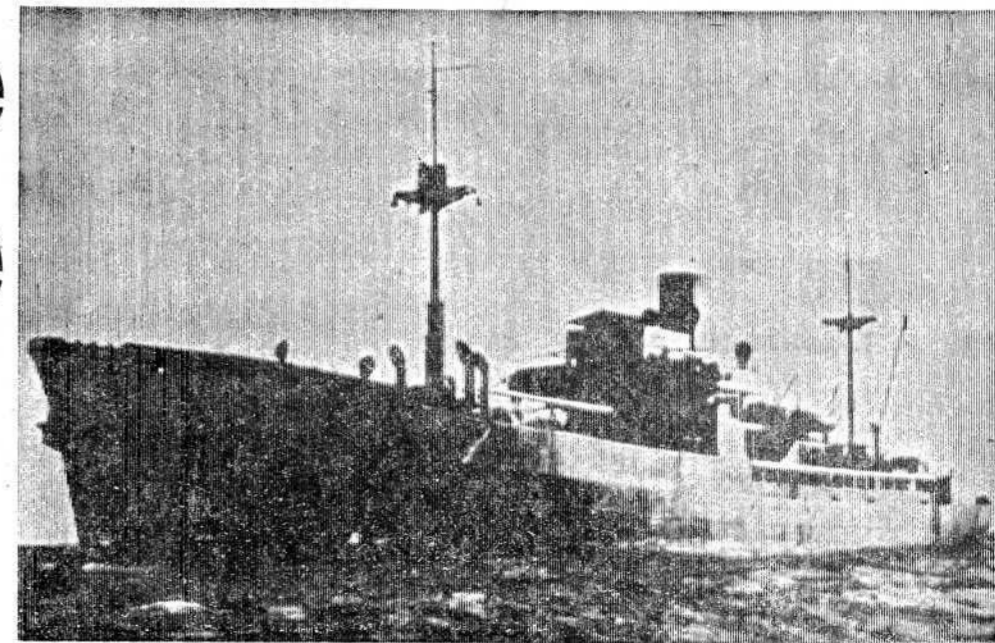
A las dos de la tarde comenzó el combate en el que, desde los primeros momentos, el buque alemán logró impactos certeros que produjeron incendios en el inglés. Es-

Santa Cruz de Tenerife y, después de ser camuflado con varios colores, de aquellos utilizados en la Gran Guerra, trató de ganar Gibraltar, lo cual no logró por la intervención de un submarino alemán.

Después de tomar petróleo del «Rekum» —que por cierto había zarpado de nuestro puerto el 17 de julio— el crucero auxiliar volvió a su antigua zona de operaciones. El 8 de octubre hundió al «Nattia», de la Mala Real, y —después de cruzar en busca de nuevas presas— el 5 de diciembre, y a 480 millas de Río de Janeiro, tuvo lugar su segundo encuentro con un crucero auxiliar de la Royal Navy, en esta ocasión con el aquí tan conocido «Carnarvon Castle».

Cuando finalizó el combate, el antiguo «liner» de la Union-Castle Line tenía veintisiete impactos de 150 milímetros, seis de ellos cerca de la flotación. Ante la gravedad de sus averías, el inglés rompió el contacto y arribó a Montevideo, donde —por cierto— en su reparación se utilizaron planchas extraídas de los restos del «Graf Spee».

Después de un encuentro con el «acorazado de bolsillo» «Admiral Sheer», el buque germano petrolero del «Eurofeld» —otro de los cisternas alemanes llegados a nuestro puerto en los primeros días de la guerra y que había zarpado el 3 de septiembre— y, el 25 de marzo de 1941, hundió al «Britannia», de 8.799 toneladas y propiedad de la Anchor Line, en cuya detención y posterior final gastó 159 proyectiles de 150 milímetros. Pocas horas después apresó y hundió al vapor sueco «Trolleholm» —iba fletado por el Almirantazgo— y, luego, arribó a Cabo Verde, donde navegó a marcha económica y fue-

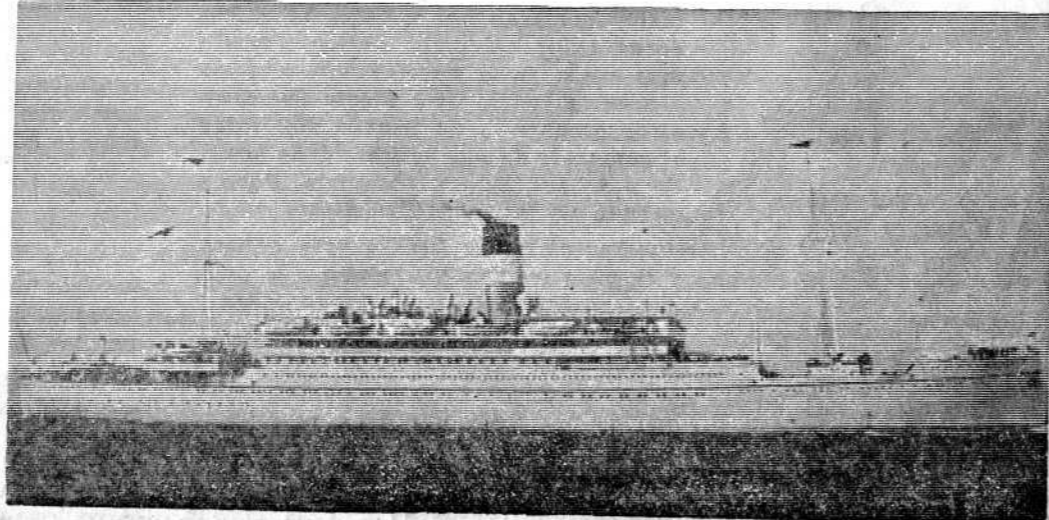


El «Thor», antiguo «Santa Cruz», durante su etapa como crucero auxiliar de la Marina de Guerra alemana.

El «Santa Cruz», de la Oldenburguesa, fue durante la última guerra mundial el crucero auxiliar «Thor»

En octubre de 1937 se cruzó en nuestro puerto con el trasatlántico inglés «Voltaire», al que hundiría en combate tres años después

POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ



El «Voltaire», un «liner» que, transformado en crucero auxiliar, fue hundido por el «Thor».

estar inquieto al saber que se combatía en Narvik y, por tanto la vigilancia de la Ro-

contraseña de la Armement Deppe, corrió la misma triste suerte que el «Delambre» y

te se apuntó también algunos que dejaron inutilizado el ascensor que servía a las pie-

el buque alemán se encuentra con el «Voltaire» —aquel su antiguo compañero en aguas de Santa Cruz de Tenerife— que, artillado, se dirigía a Sierra Leona para dar luego escolta a un convoy. El antiguo «Santa Cruz» arbolaba bandera griega, pero, al verse reconocido, la sustituyó por la alemana y el combate se generalizó. Fue rápido y suma-

vapor sueco «Sir Ernest Casel» en el Atlántico Norte y, tras disfrazarse de mercante ruso, petrolero del «Ill» —otro de los petroleros que se habían refugiado en nuestro puerto— y, después de forzar el bloqueo, llegó a Cherburgo. De allí cruzó a El Havre y, vía Hoek van Holland, el 30 de abril arribó a Hamburgo después de un 329 días de

«liner» que fue enviado a Yokohama con una dotación de presa.

En la anochecida del 16 de junio trató de detener al petrolero holandés «Olivia». El disparo de aviso lo alcanzó y, como iba cargado de gasolina, una enorme explosión lo dejó envuelto en llamas. Con el timón atorado, el «Olivia» navegó en círculos mientras,

en nuestro puerto los «Aguila de Oro», «Sancho II», «León y Castillo», «Betancuria», «Río Francoli», «Gomera», «Rabat» —éste también de la Oldenburg-Portugiesische—, «Ems», del Lloyd Norte Alemán, y el americano «West Irmo». Fondado en la dársena esperaba atraque el pequeño vapor «Arango», abandonado en la zona del Protectorado Español de Marruecos.

De todos estos barcos, el «Ems» ganaría fama cuando, en la época de la colaboración germano-rusa, convertido en crucero auxiliar —misión que también desempeñó el «Santa Cruz»— ganó el Pacífico por el Océano Glacial Ártico con ayuda de rompehielos soviéticos.

El «Santa Cruz» descargó y cargó en el Muelle Sur y, al día siguiente, zarpó rumbo al Puerto de la Luz, de donde luego —y en viaje directo— siguió a Hamburgo.

Este fue el comienzo de la vida marinera de un barco que, con el nombre de nuestra ciudad, tuvo fama legendaria durante los años de la segunda guerra mundial.

Continuaron las escalas regulares del «Santa Cruz» en nuestro puerto y, el 12 de octubre del mismo año, coincidió aquí con el «acorazado de bolsillo» «Deutschland» y los submarinos «U-27» y «U-30». Estos zarparon al mediodía del 30 y, mientras, el «Santa Cruz» continuó en el Muelle Sur sus operaciones de descarga y carga.

En la madrugada del día 14, ya listo, el «Santa Cruz» pidió práctico y, ya con éste a su bordo, comenzó a virar el ancla. Ya con ella a pique, dio «avante poca» y, fuera de puntas, arribó a Hamburgo. A un par de millas de la boca del puerto, el «Santa Cruz» se cruzó, de vuelta encontrada, con el trasatlántico inglés «Voltaire» que, desde Santa Cruz de la Palma, llegaba con un contingente de turistas en crucero de recreo.

Uno entraba y otro salía. Sus estelas se cruzaron por vez primera en aguas de Santa Cruz de Tenerife y, tres años más tarde, lo harían de nuevo, si bien ambos ya vestidos con el sayal gris de la guerra y debidamente artillados como cruceros auxiliares. Aquí fue un cruzarse en paz y, más tarde, en un duelo a muerte.

Cuando la guerra comenzó en 1939, el «Santa Cruz» fue enviado a Kiel y, una vez adquirido por la Kriegsmarine, comenzó su transformación en crucero auxiliar. Se le instalaron, debidamente camufladas, seis piezas de 150 milímetros —desmontadas del viejo aco-

El «Voltaire», un «liner» que, transformado en crucero auxiliar, fue hundido por el «Thor».

estar inquieto al saber que se combatía en Narvik y, por tanto, la vigilancia de la Royal Navy sería muy activa en las zonas de bloqueo.

Costeó Groenlandia antes de adentrarse en las aguas del Atlántico y, poco después, cambió su disfraz por el del mercante yugoslavo «Vir». En las proximidades de las Azores avistó a un crucero auxiliar inglés, del que —sin llamar la atención— se alejó prontamente.

El 1 de julio, el «Santa Cruz» logró su primera presa. Se trataba de la motonave holandesa «Kertosono» —de 9.289 toneladas y propiedad de la naviera Rotterdam Lloyd— que, al primer cañonazo de aviso, paró la máquina y esperó con la radio en silencio. Una vez la dotación de presa a su bordo, encontró que, entre sus doce pasajeros, figuraban cuatro mujeres y un niño, razón por la cual el capitán holandés no intentó escapar ni pedir socorro.

El «Kertosono» llevaba un cargamento de maquinaria agrícola y asfalto y, tras hacerse cargo del mercante la dotación de presa, ésta recibió órdenes del comandante Kahler de llevarlo a Lorient, puerto al que arribó semanas más tarde.

Siete días más tarde, el «Santa Cruz» apresó al vapor «Delambre» —uno de los «lirios» de la Lamport & Holt más conocidos en nuestro puerto— que, con carga de algodón, se dirigía a Liverpool. El «raider» tomó a su bordo a la tripulación del mercante inglés que, poco después, era hundido a cañona-

contraseña de la Armement Deppe, corrió la misma triste suerte que el «Delambre» y, el día 14, una nueva presa se alzó sobre el horizonte. El «Santa Cruz» se acercó con la bandera yugoslava a tope y, a poca distancia, la arrió e izó los colores de la Marina alemana. Al propio tiempo hizo un disparo de aviso y le comunicó que no hiciese uso de la radio. El recién apresado era el inglés «Gracefield», de la E.J. Sutton, de Newcastle, que —también con un cargamento de blanda— fue hundido con cargas explosivas.

Dos días más tarde, el «Santa Cruz» —entonces «Vir» yugoslavo, según bandera y contraseña— trató de detener al inglés «Wendover», un carguero de 5.489 toneladas y propiedad de la Watts, Watts and Co., que, armado con dos piezas de 76 milímetros, respondió al fuego del «raider» germano. Este contestó con la artillería de 150 y, momentos después, envuelto en llamas de proa a popa, el vapor inglés paró la máquina, si bien por radio continuó pidiendo socorro y dando su posición.

El crucero auxiliar alemán se acercó para recoger la tripulación y, con cargas explosivas, trató de apresurar el hundimiento del mercante incendiado. Este escoró y quedó flotando quilla al sol mientras, por sus destrozadas escotillas, iban saliendo —y dándole más flotabilidad— las 1.250 toneladas de carbón que constituían su cargamento. Ante ello, y para apresurar el hundimiento, la artillería del «raider» dejó oír, una vez más,

se apuntó también algunos rocas noras después apresa y hundió al vapor sueco «Trolleholm» —iba fletado por el Almirantazgo— y, luego, arribó a Cabo Verde, donde navegó a marcha económica y fuera de las rutas frecuentadas para limpiar las calderas.

El 4 de abril, aún al Sudoeste del citado archipiélago, ambos buques habían sufrido serios daños y, disminuida la velocidad del inglés, el «raider» alemán aprovechó este factor para romper el contacto mientras, con pronuncia- da escora, el «Alcántara» arribaba a Río de Janeiro para reparar y al propio tiempo desembarcar los muertos y heridos en el combate.

El buque alemán cambió su disfraz, reparó averías con medios de fortuna y, el 8 de septiembre, detuvo al vapor yugoslavo «Federico Clavic», al que dejó seguir viaje una vez se comprobó no conducía carga considerada como contrabando de guerra.

Cuatro días más tarde, el hidro del antiguo «Santa Cruz» descubrió un gran ballenero y, comunicado el avistamiento al «raider», éste cambió de rumbo para interceptarlo. Se trataba del «Kosmos» —de 17 mil 801 toneladas, construido en 1929 para la naviera A. Jahre, de Sandefjord— que, desde la Antártida, regresaba a Inglaterra con carga completa de aceite de ballena. Recogida la dotación, el espectacular ballenero fue hundido, ya que —opinaba el comandante Kahler— con su silueta y chimeneas pareadas llamaría la atención y no podría forzar el bloqueo y llegar a Lorient. Y llevaba razón, ya que, el 8 de abril del mismo año, el «Kosmos II» —gemelo del apresado y hundido— arribó a

mando del capitán de navío Gunther Gumpich. Llevaba instalado un radar muy rudimentario y, navegando solamente de noche, cruzó el Canal de la Mancha hasta el estuario del Gironde, de donde —el 14 de enero de 1942— zarpó en su nuevo crucero.

Cruzó hasta el Atlántico Sur sin hacer presas y llegó a Georgia del Sur en busca de las flotillas de balleneros. Penetró en la banquisa y, el 25 de febrero, cortó el Círculo Polar Antártico y, tras casi un mes de búsqueda, regresó al Norte. El 13 de marzo, en el horizonte apareció el crucero inglés «Durban» que, de inmediato, hizo por él. Desde 6.000 metros preguntó por semáforo: «¿Qué barco?»

Y desde el puente del «Thor» se respondió por idéntico sistema: «Carguero inglés «Leverbank». El crucero inglés continuó a rumbo paralelo y, momentos después, cayó a una banda y comenzó a alejarse. Pocas horas después, sobre el horizonte se alzaron cuatro palos y una chimenea de mucha guinda que, rápidamente, se transformaron en la silueta del crucero auxiliar «Cheshire». La misma pregunta que el «Durban» y, ante idéntica respuesta, el antiguo «liner» de la Bibby Line volvió a su rumbo primitivo.

coita a un convoy. El antiguo «Santa Cruz» arbolaba bandera griega, pero, al verse reconocido, la sustituyó por la alemana y el combate se generalizó. Fue rápido, sumamente rápido en su decisión y, comenzado a las 6.49, ya a las 8.30 se hundía el «Voltaire».

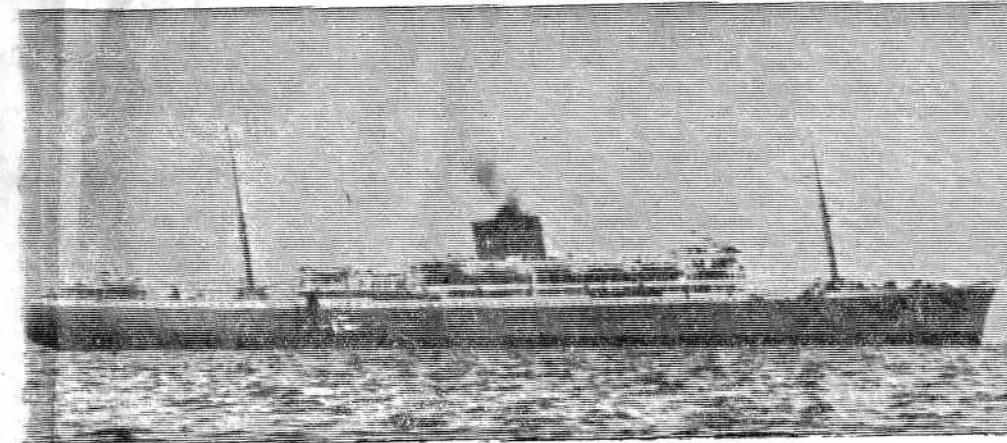
El día 16 captura y hunde al

## De nuevo en la mar

El 30 de noviembre de 1941, el «Thor» —antiguo «Santa Cruz»— se hace de nuevo a la mar, en esta ocasión al

El 23 de marzo hundió al griego «Pagastikos» y, el 30, el hidro descubrió al inglés «Weilpark», barco rápido que

llaba y bombardeaba— hasta lograr que se detuviese. Como el carguero había comunicado su posición, se recogió



El «Carnarvon Castle», uno de los tres cruceros auxiliares de la Royal Navy que lucharon con el «Thor».—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

trató de escapar pero que, alcanzado en las primeras horas de la tarde, fue hundido con bombas. Lo mismo ocurrió el 1 de abril con el «Willesden», al que tuvo que perseguir durante doce horas —mientras el hidro lo ametra-

su dotación y, con rapidez, se le hundió con un torpedo.

Después del hundimiento del «Kirkpool», el «Thor» pasó al Índico y, el 10 de mayo, detuvo al trasatlántico «Nankin» —de la P. & O.— a 1.500 millas de la costa australiana,

## Los dos actuales «Santa Cruz»

El «Santa Cruz de Tenerife», de la Trasmediterránea —naviera que tuvo un «Teide» y un «Isla de Tenerife»— es de sobra conocido para insistir en él. Con sus gemelos —«Las Palmas de Gran Canaria», «Juan March» y «Ciudad de Compostela»— es uno de los cuatro ferries que, tanto en la línea de Canarias como en la de Baleares, han revolucionado todo el antiguo concepto del transporte de pasajeros y mercancías.

Orgullo de los astilleros bilbaínos de la Sociedad Española de Construcción Naval, el «Santa Cruz de Tenerife» dio la pauta para los dos «Vicente Puchol» y, ahora, para los nuevos «J.J. Sister» y «Manuel de Soto».

Casi al mismo tiempo que el «Santa Cruz de Tenerife» se hizo a la mar por vez primera, otro —de bandera griega— se preparaba para tam-

bién hacerlo en línea frutera desde puertos del Mediterráneo a Canarias. Por diversas circunstancias no se materializó la idea de sus armadores y, con el nombre de nuestra ciudad, comenzó a navegar en el tráfico de gran cabotaje en aguas europeas.

Este «Santa Cruz», de 1.700 toneladas brutas y 900 netas, fue botado en 1936 en los astilleros daneses de la Helsingor. Se llamaba entonces «Morocco» y, con los «Tunis», «Algier» y «Sicilier», hizo la línea de la Det Forenede a puertos del Mediterráneo.

Con capacidad para 12 pasajeros, en cuatro bodegas podía transportar 118.050 pies cúbicos de carga seca y refrigerada. Con un motor B. & W. de cinco cilindros, daba media de 12 nudos y, en su estampa marinera, era un claro ejemplo de la magnífica construcción naval danesa.

disparo de aviso lo alcanzó y, como iba cargado de gasolina, una enorme explosión lo dejó envuelto en llamas. Con el timón atorado, el «Olivia» navegó en círculos mientras, con riesgo de sus vidas, los marineros alemanes salvaban a los supervivientes del terrible incendio.

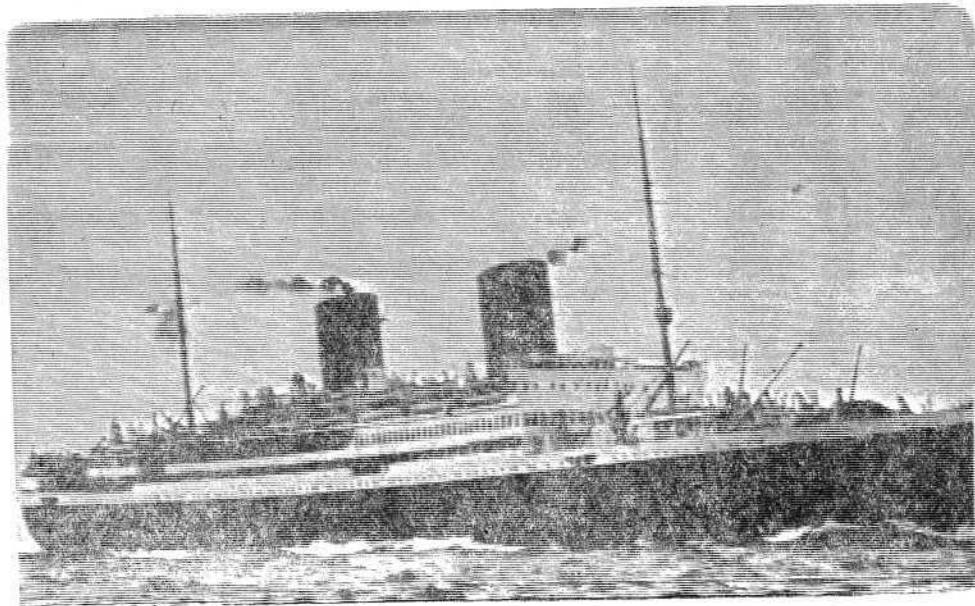
Dos petroleros noruegos —«Herborg» y «Madroño»— fueron detenidos y enviados al Japón y, tras hundir al «Indus», de la Nourse Line inglesa, el antiguo «Santa Cruz» arribó a Yokohama, puerto al que llegó el 9 de octubre.

Después de entrar en dique seco para limpiar fondos, el «Thor» se abarrió al petrolero «Uckermark» —que no era otro que el célebre «Altmark» rebautizado— y, por la otra banda, lo hizo el «Nankin», una de sus presas, que bajo bandera alemana acababa de ser rebautizado «Leuthen».

El 30 de noviembre, una terrible explosión se produjo en el petrolero y las llamas se apoderaron de él rápidamente. El «Thor» trató de largar amarras pero, en aquel momento, una nueva explosión lanzó al «Uckermark» que cayó sobre aire del puente incendiado del «raider» y produjo el consiguiente incendio. La gasolina, en llamas sobre las aguas, alcanzó al antiguo «Nankin» y, en aquella gigantesca hoguera, se perdió —con los otros dos barcos— el «Santa Cruz» que, en aquel ya lejano 23 de mayo de 1938, había llegado por vez primera a nuestras aguas, las del puerto de la ciudad que le cedió su nombre.

Durante la guerra se perdieron los «Algier» y «Sicilier» y, una vez terminó la lucha en el mundo, el «Marocco» y el «Tunis» fueron transferidos a la línea entre puertos daneses y Londres y, desde entonces, descargaban en Upper Pool, aguas arriba del Puente de Londres. Luego pasaron a la que unía Harwich con Esberg, hasta que el «Tunis» fue vendido a armadores griegos y rebautizado «María T». Hace unos años, el «Marocco» fue adquirido por la firma Gerassimos Fetourist —la cual lo rebautizó «Santa Cruz» para el servicio que nunca se inició— y, desde entonces, navega en otras líneas regulares u ocasionales.

Cinco barcos de altura han llevado el nombre de la ciudad que, capital de la Isla, ha mirado siempre —lo hace aún— de frente a la mar, camino sin linderos que ha sido, es y será, su futuro.



El «Alcántara», de la Mala Real, que sostuvo un duro combate con el «Thor», antiguo «Santa Cruz».—(Reproducción fotográfica, Juan Hernández).