

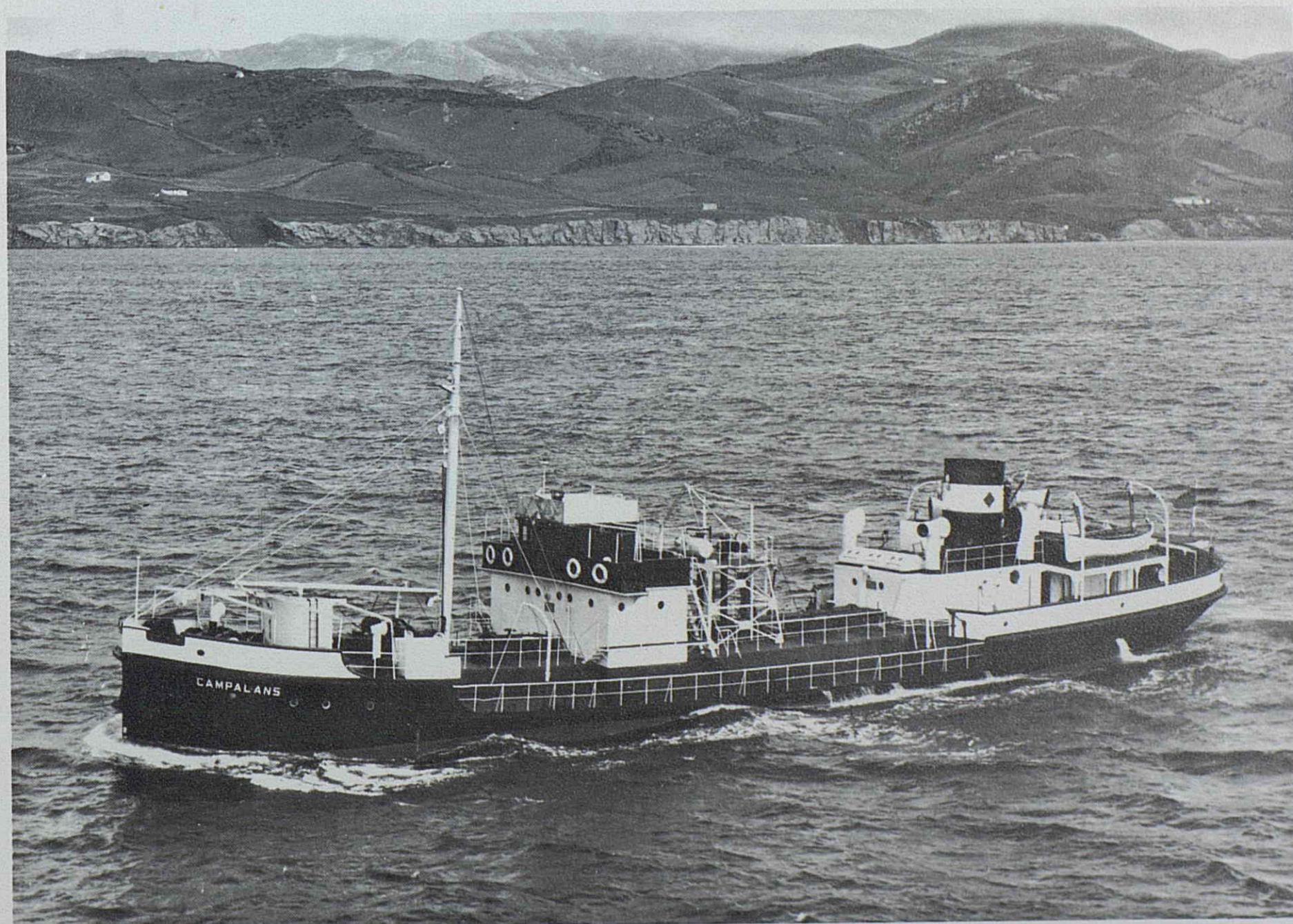
5. Vicisitudes en la Flota petrolífera del Monopolio durante el período 1936-1947

Hemos puntualizado que ha existido un período de grandes anomalías, debido tanto a los desastrosos efectos de nuestra guerra civil, como a la repercusión de la guerra mundial, con falta de materias primas y reconstrucción de Talleres y Astilleros; este período comprende los años 1936 a 1947.

En los primeros años de este período, al quedar dividida España en dos Zonas denominadas «Nacional» y «Republicana», carecemos de los datos que corresponden a esta última, en cuyo poder quedó la mayor parte de la Flota, por lo que nos limitaremos a narrar de forma somera la recuperación de los buques y el hundimiento de algunos de ellos, con hechos anecdóticos que la amabilidad de Capitanes y Oficiales, testigos de los mismos, nos han facilitado.

Para el abastecimiento durante estos años continuó CAMPSA proveyéndose de los productos monopolizados y contribuyendo al suministro casi perfecto que se consiguió en los frentes del Ejército, de la Marina y en las necesidades de la Zona nacional.

Ello fue posible en gran parte a la labor muy eficaz de los pocos buques de nuestra Flota que quedaron en dicha Zona, ya que al comenzar la guerra civil, como hemos dicho, la mayoría de la Flota quedó en poder de la Zona republicana y muy pocos buques pudieron prestar servicio desde el primer momento en la Zona nacional. Así vemos que el buque tanque «Campas», el 18 de julio de 1936 está bloqueado en el río Guadalquivir entre Sevilla y Bonanza, pudiéndose hacer a la mar el 5 de octubre cuando quedan liberadas las provincias de Cádiz y Sevilla con la región del Estrecho de Gibraltar.



Buque auxiliar «Campalans» de la serie de 1.050 t. p. m.

Se habilita en los astilleros locales el pontón «Tiflis» estacionado en Vigo, y en esa misma fecha inicia sin escala su primer viaje a Tenerife, reclutándose su oficialidad y la mayoría de la dotación entre marineros de CAMPSA. El buque tanque «Badalona» ha burlado en su viaje número 61 a la escuadra republicana, iniciándolo en Tenerife y rindiéndolo en La Coruña.

El mérito extraordinario de esta pequeña Flota nacional en los primeros días del Movimiento era el hacerse a la mar en el Atlántico y Cantábrico, solamente con la protección del crucero «Canarias», un acorazado, un destructor, un torpedero minúsculo, un cañonero, un guardacosta y el buque-escuela, mientras que la Flota republicana disponía de un acorazado, dos cruceros, 16 destructores, cuatro torpederos, dos cañoneros, cuatro guardacostas y un buque planero para sitiar los tres únicos puertos, La Coruña, Palma de Mallorca y Vigo, donde podían descargar el producto los buques nacionales.

El buque tanque «Campas» desde que inicia su primer viaje en octubre de 1936 no tendrá un solo día de parada hasta el fin de la guerra.

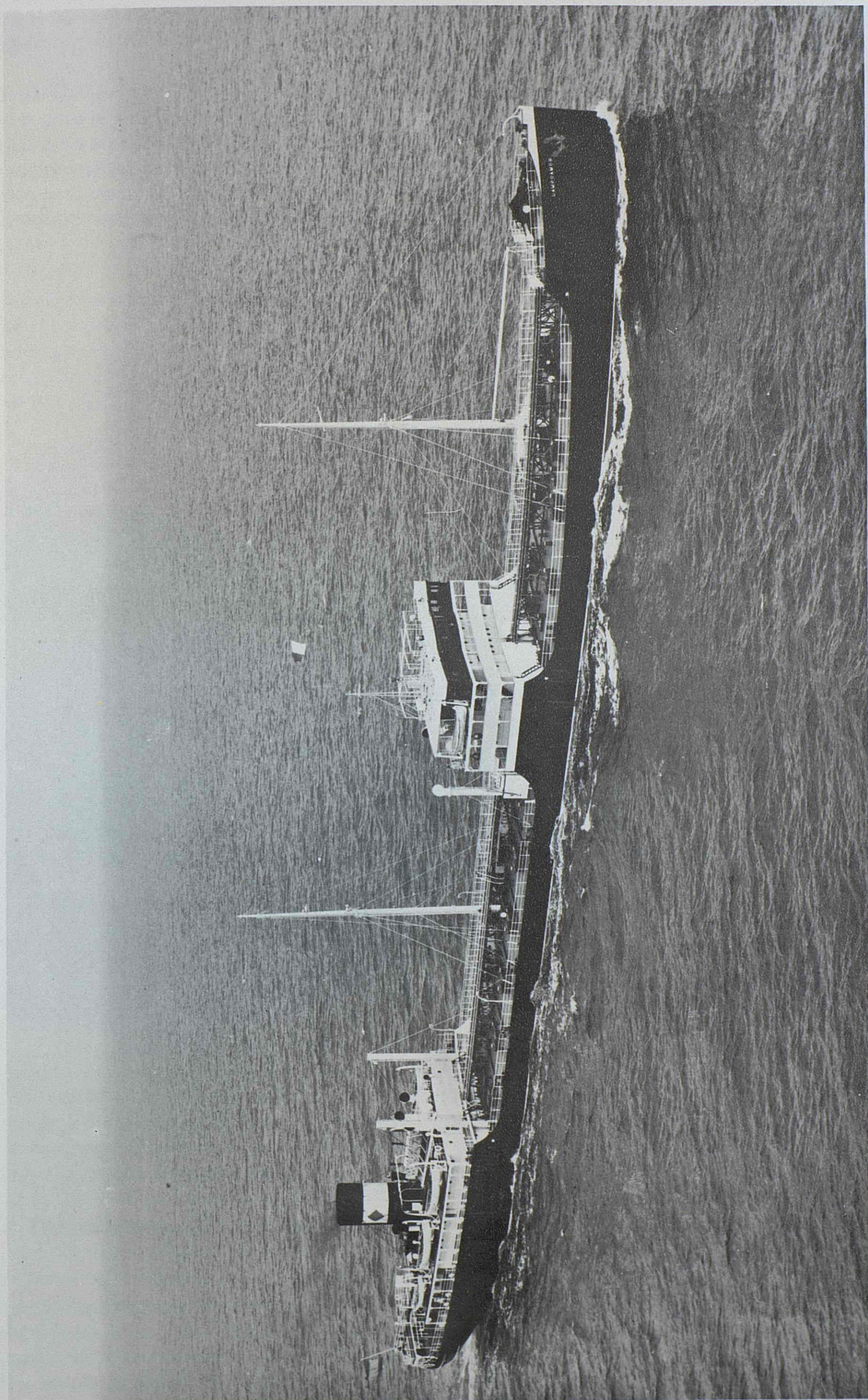
Merece citarse asimismo el servicio prestado por el «Ophir», que durante varios meses del año 1938 estuvo abasteciendo al Ejército de Levante desde Palma de Mallorca a Vinaroz, navegando de noche, sin escolta y expuesto a continuos peligros.

Este buque había sido apresado por los nacionales en Málaga el 8 de febrero de 1937 al rendirse la ciudad. Los cruceros nacionales «Canarias» y «Almirante Cervera», el 9 de enero de 1937, apresaron el buque tanque «Campuzano» que se dirigía de San Luis de Ródano (Francia) a Barcelona.

El buque tanque «Campoamor» llegó a Bilbao el 17 de julio de 1936, procedente de Port Arthur (Estados Unidos) con un cargamento de gasolina, descargando la mayor parte en Bilbao y Santander, saliendo con el resto y una partida de benzol para Málaga y Alicante. Desde este último puerto volvió hacia Bilbao, pero al encontrarse con el acorazado «España» entró precipitadamente en Santander a primeros de agosto. En este puerto permaneció el buque amarrado más de cuatro meses. El 20 de diciembre salió para Bilbao y de aquí a Filadelfia, regresando sin incidencias a Bilbao y Santander. Hizo otro viaje a Galveston (Estados Unidos) hacia mediados de abril, instalándole un aparato de radiotelegrafía de onda corta, entonces una novedad en buques mercantes, a fin de establecer comunicación durante el viaje con una emisora republicana situada en Valencia, pero el telegrafista, que ya tenía dificultades con la onda larga, las encontró mayores en la corta y no estableció ninguna comunicación y en aquel puerto fueron incapaces para poder ordenarles se dirigieran a La Pellice (Francia) en lugar de Bilbao, pues ya había comenzado la ofensiva nacional hacia dicho puerto.

A la salida de Galveston se descubrieron a bordo dos polizones americanos que querían venir a España a luchar en las filas republicanas y después de algunos titubeos se decidió seguir viaje con ellos. Durante el viaje se repintó el buque en la mar y se le puso el nombre de «Pollux», matrícula London.

El 5 de mayo de 1937, ante las noticias del avance de las tropas nacionales hacia Bilbao, se reunió la tripulación, decidiéndose entrar en Santander. Cuando a las diez de la noche, con las luces apagadas, se encontraban a 10 millas de Santander, un barco, el «Ciudad de Valencia», les ordenó parar y al no obedecer disparó dos cañonazos de aviso. Durante más de una hora permaneció parado el «Campoamor» y el «Ciudad de Valencia» dando vueltas a su alrededor tan cerca que se oía lo que hablaban, deduciéndose que esperaban al «Campoamor» pues de cuando en cuando se oía: «''Campoamor'', ríndete», pero quedaban despistados porque cuando preguntaban algo contestaban en inglés los dos polizones americanos que estaban disfrazados de Oficiales. Por fin el «Ciudad de Valencia» ordenó: «Campoamor», proa al Norte o disparo.» Esta orden, dicha en castellano, fue obedecida inmediatamente por el Capitán, y entonces algunos tripulantes del buque, dirigidos por uno de los representantes oficiales de la C. N. T., que estaban preparados para recibir con bombas de mano a la tripulación de presa, decidieron incendiar el barco arrojando bombas de mano en un tanque. Afortunadamente, un Maquinista les convenció para que en lugar de incendiar el barco, rompiesen los tubos de entrada de agua de refrigeración en el Departamento de Máquinas, con lo cual el barco se iría a pique. Inesperadamente, el «Ciudad de Valencia», mediante señales luminosas, indicó «All clear for you» y se retiró. Después de navegar una hora hacia el Norte, el «Campoamor» puso rumbo a Burdeos, llegando en la



Buque tanque «Campoamor» de la serie de 10.800 t. p. m. que prestó servicio desde 1931 a 1969.

madrugada del día 6 de mayo de 1937, quedando fondeados en la rada de Le Verdon, cerca de la desembocadura del río Gironda.

A los pocos días, en una de las visitas obligadas del Capitán a Burdeos, fue abordado por un representante de la España nacional (un español que tenía una zapatería en Burdeos), quien le propuso llevar el barco a la España nacional. Después de varias entrevistas celebradas en Burdeos con representantes cada vez más autorizados de la Comandancia Militar de Irún, se decidió plantear el asunto a los Oficiales de Máquinas, con las debidas precauciones para no comprometer el éxito de la empresa, y como ya Bilbao había caído en poder de los nacionales y la mayoría eran de esa región, no hubo dificultad y se pusieron de acuerdo para llevar el barco a Pasajes.

Se complicó la decisión, al recibir orden de CAMPSA de Valencia para que salieran inmediatamente con el barco hacia Londres, contestando el Capitán que para salir a la mar necesitaban les protegiese la escuadra republicana. Un representante de CAMPSA republicana en París, les visitó para determinar quiénes estaban dispuestos a salir para Londres sin protección y sin condiciones, contestando afirmativamente menos de la mitad de la tripulación. Por este motivo el Gobierno republicano ordenó saliera para Burdeos una tripulación con el fin de sustituir a los que ponían condiciones.

Ante el cariz de los acontecimientos y para acelerar el pase a la Zona nacional, un grupo de los tripulantes planeó celebrar el cumpleaños de un Maquinista, organizando un baile en el Casino de Le Verdon para el día 6 de julio.

Esa tarde gran parte de la tripulación, y entre ellos todos los de la C. N. T., salieron del barco en la lancha dirigiéndose al baile y cuando éste estaba en su apogeo, los tripulantes comprometidos fueron a un puertecillo situado a dos kilómetros de Le Verdon, en donde les esperaba una lancha en la que estaban concentrados 10 militares y paisanos de la Comandancia Militar de Irún, todos ellos muy bien armados, que formaban parte de un «comando» de aquella ciudad, que venían actuando de forma muy eficaz. La lancha se dirigió al buque e inmediatamente se preparó la máquina, saliendo a la mar.

A las pocas horas ya se sabía la fuga en Valencia, dándose órdenes de que saliera de Santander un submarino con orden de hundirlo. Por eso a la llegada del «Campoamor» a Pasajes, había orden de que entrase el buque en puerto inmediatamente, a pesar de que su llegada en la tarde del 7 de julio de 1937 coincidió con la bajamar, varando en el canal, de donde con esfuerzo pudo salir y posteriormente quedó varado sin consecuencias en el puerto.

El 27 de julio comenzó a prestar servicio en la Zona nacional, siendo el mayor buque petrolero perteneciente al Monopolio en ese período.

El buque gemelo a éste, denominado «Campeador», fue hundido en las costas de Argel en julio de 1937.

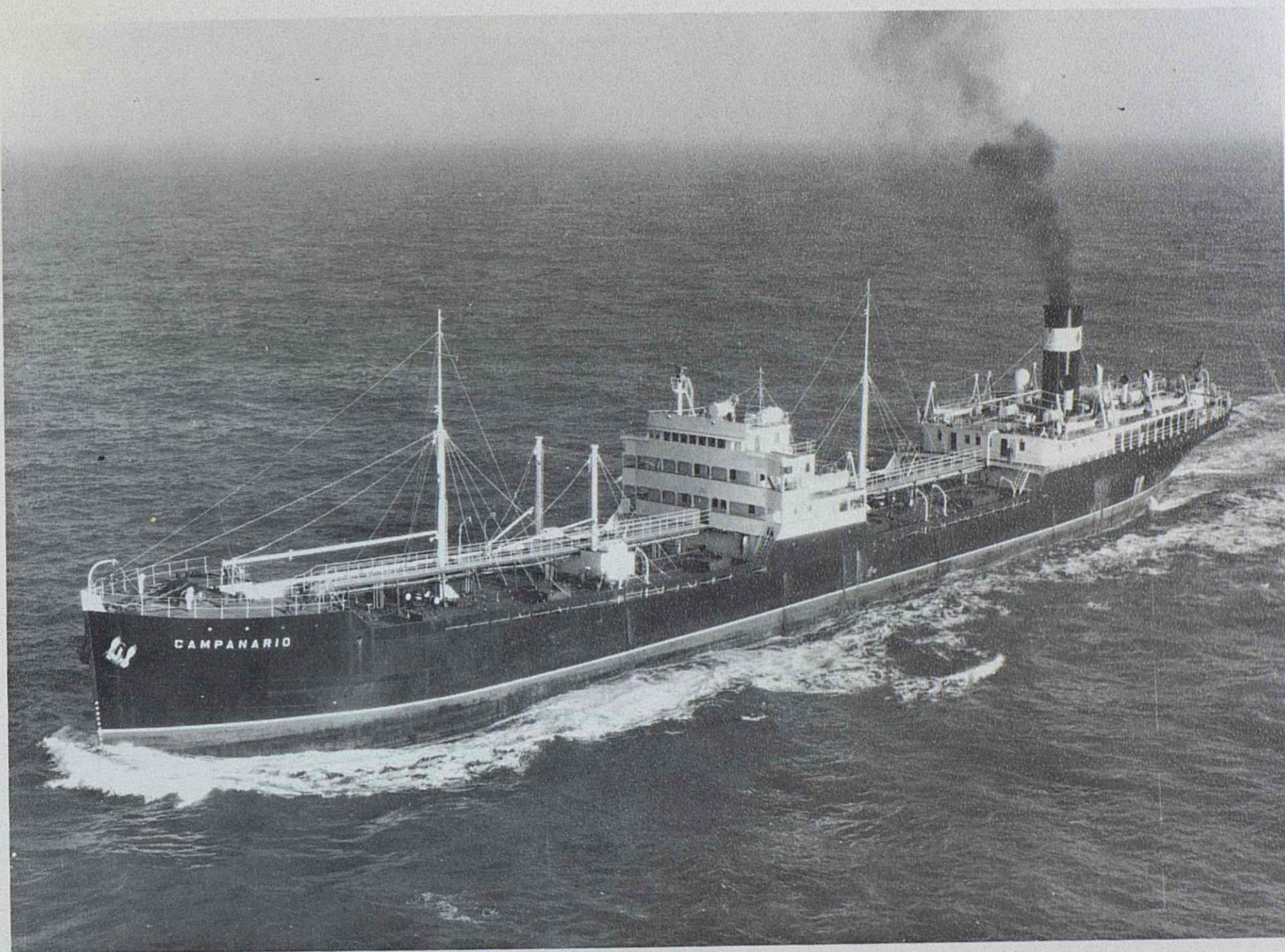
Por gestiones realizadas en Francia por la CAMPSA nacional, se pudieron recuperar los buques «Campero», «Campeche» y «Zorroza», que se encontraban con cargamento a bordo en el puerto de Marsella, llegando al de Barcelona el 5 de marzo de 1939, teniendo averías graves el primero y menos importantes los otros dos. Estando amarrado al muelle de la Aeronáutica el buque tanque «Campero», hizo explosión el material de guerra que estaban cargando en una gabarra un grupo de soldados en las proximidades de aquel buque. Este material procedía del abandono del buque por la tripulación del Gobierno de la República en su huida. Al parecer, una trazadora penetró por la tapa abierta de un tanque que había contenido gasolina, sobreviniendo la explosión, que originó desperfectos de consideración.

Los reconocimientos realizados en el buque tanque «Campeche» pusieron de manifiesto que habían traído material de guerra en los tanques de carga y que en la chapa quilla del tanque número 5 centro, había incrustada una bomba de aviación que después de haber atravesado la cubierta principal, quedó haciendo de tapón imperfecto del fondo. El barco en estas condiciones salió a cargar a Ceuta con destino a La Coruña y El

Ferrol, llevando el tanque número 5 sin carga, pero entrando el agua del mar por donde estaba alojada la bomba.

Desde El Ferrol se dirigió a Bilbao para reparar las averías una vez descargado.

También tuvo éxito CAMPSA nacional en sus gestiones para la recuperación del «Saustan», ex «Vallejo», que se encontraba en el puerto francés de San Luis de Ródano. Este buque fue adquirido por la CAMPSA republicana durante la guerra y llegando a Barcelona el 2 de noviembre de 1939. En aquellos momentos no se contaba con documentación capaz de acreditar que el buque era propiedad de CAMPSA y como consecuencia de ello lo incautó el Estado, entregándolo a la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, si bien por tratarse de un buque tanque, después de haber sustituido su nombre por el de «Castillo Campanario» y en atención a lo solicitado por CAMPSA, le fue entregado por el armador.



Buque tanque «Campanario», de 9.357 t. p. m., que prestó servicio desde 1939 hasta 1970.

Por orden de la Presidencia del Gobierno de fecha 5 de marzo de 1942, se declaró que el buque «Saustan» era propiedad de CAMPSA, y como consecuencia de ello se anuló el Contrato de arrendamiento, reembolsando a la Compañía el importe de las cantidades abonadas por este concepto.

Este buque fue construido en 1928 por los Astilleros Robert Duncan & Company Ltd. en Port Glasgow (Inglaterra), teniendo como características principales un peso muerto de 9.375 t y una máquina de vapor alternativa de triple expansión con una potencia de 1.310 HPE, desarrollando una velocidad de 10 nudos. Empezó a prestar servicio a CAMPSA como buque propio el 12 de marzo de 1943.

El resto de la Flota que continuaba en poder de los republicanos fue recuperándose a la terminación de la guerra, encontrándose en el puerto de Barcelona los buques «Petrolea», «El León», «Campico» y «Miocene».

Este último, que se encontraba descargando gasolina, fue bombardeado y hundido por la Aviación nacional. Posteriormente fue puesto a flote por la Comisión de la Marina de Guerra para salvamento de buques.

Por Orden Ministerial de la Presidencia del Gobierno de fecha 5 de marzo de 1942, se declaró que el buque tanque «Miocene» era propiedad de CAMPSA. Aunque en principio se pensó en acondicionarlo para ponerlo en servicio, después de diversas incidencias fue vendido por Orden Ministerial de fecha 24 de diciembre de 1945, cuando se encontraba nuevamente hundido. El precio fue de 75.000 pesetas. Cuando fue incautado llevaba el nombre de «Castillo Pedraza» y posteriormente se le dio el de «Campanero», pero nunca prestó servicio.

Al entrar las tropas nacionales, en Alicante, se encontraba en el puerto medio hundido el buque «English Tanker», que con un cargamento casi completo de gasolina a bordo, fue alcanzado por la Aviación nacional que le produjo serias averías, ocasionando el incendio y destrucción de una parte del barco, la total inutilización de las superestructuras y de la cámara de máquinas y finalmente, el hundimiento del barco.

Después de recabar el previo consentimiento de las Autoridades de Marina, valiéndose de nuestros buques «Ophir» y «Badalona» se procedió a salvar el cargamento y a poner el buque a flote, quedando amarrado al muelle de dicho puerto el día 26 de abril de 1939.

Una vez realizado el salvamento, las Autoridades de Marina comunicaron que conceptuaban el «English Tanker» como presa de guerra y que pasaba a depender de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales. También tuvo el nombre de «Oil Field».

Este buque fue adquirido por la CAMPSA republicana. Posteriormente se confirmó la propiedad a favor del Estado con el nombre de «Castillo Almenara», siendo finalmente adquirido por CAMPSA por la cantidad de 24 millones de pesetas, habiéndose otorgado la correspondiente escritura con fecha 22 de marzo de 1945, cambiándosele el nombre por el de «Camposines». Las características principales de este buque eran: año de construcción, 1923; constructores, Tyne V. S. B. Company, Ltd.; peso muerto, 8.340 t; potencia, 2.345 HPE, desarrollando una velocidad de 8 nudos.

En enero de 1941 comenzó a prestar servicio el nuevo buque «Campilo», idéntico al primer buque de este nombre, vendido a la Marina de Guerra, conforme se indicó anteriormente.

El 15 de mayo de 1941 se iniciaron en los Astilleros de Unión Naval de Levante de Valencia, las obras para dejar el buque tanque «Tiflis» en condiciones para realizar travesías de altura, terminándose las obras con fecha 13 de abril de 1943; al salir a navegar lo hizo con el nuevo nombre de «Campestre».

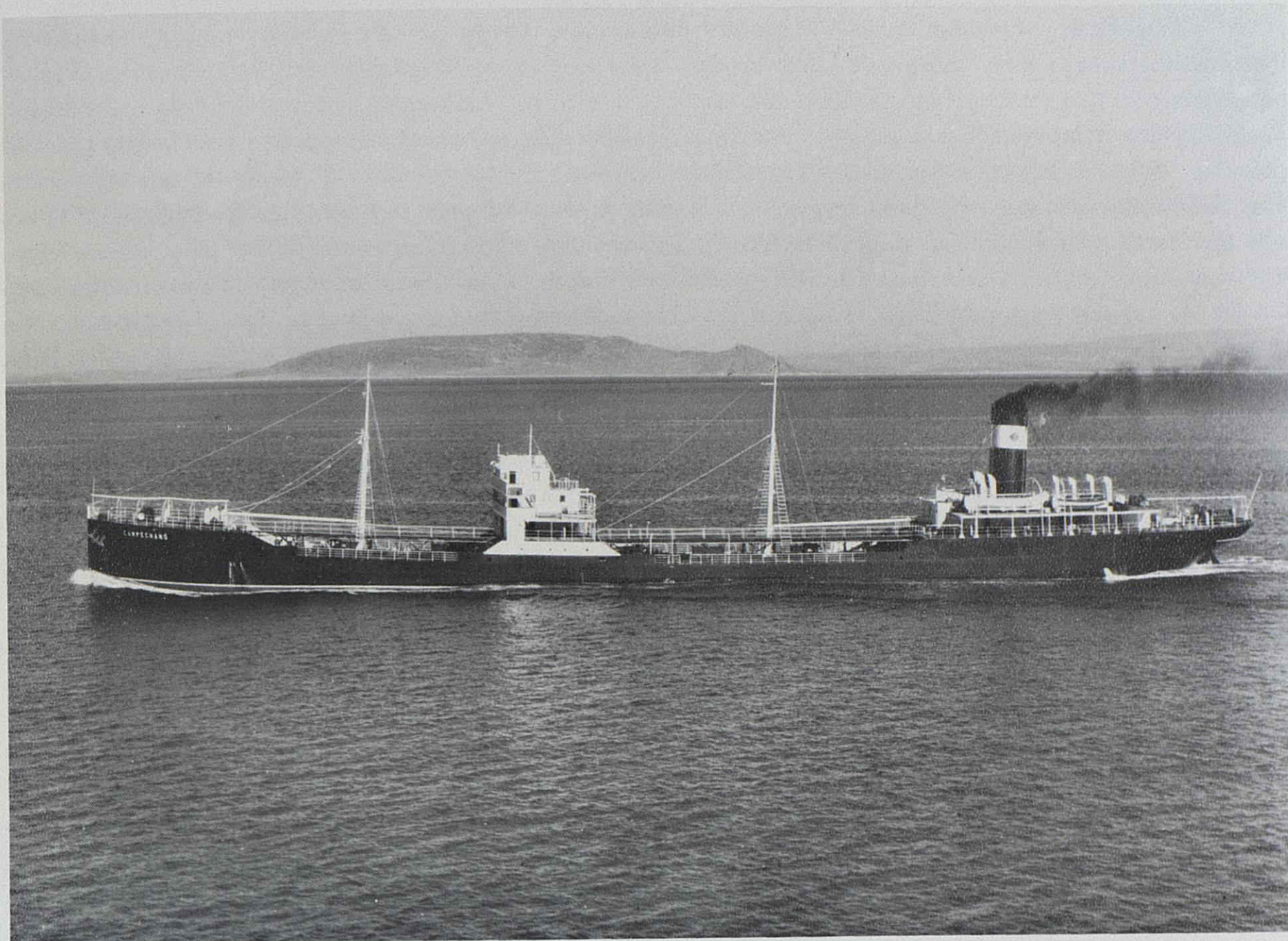
En 1941 se compró el nuevo buque panameño «Santa Helena», antiguo «Arness» por el precio de 10.584.529 pesetas, que posteriormente tomó el nombre de buque tanque «Campechano», siendo sus características principales las siguientes: año de construcción, 1913; constructores, Greenock & Grangemoth; peso muerto, 7.425 t; propulsión, 1 máquina de vapor alternativa de triple expansión; potencia, 1.402 HPE, desarrollando una velocidad de 11 nudos.

El «Remedios» se recuperó en el puerto de Valencia en marzo de 1939 a la liberación de dicha ciudad, así como el «Camprodón», que se encontraba hundido en dicho puerto.

También se recuperó en Valencia en marzo de 1939 el «Campomanes», donde había sido hundido por la Aviación nacional y puesto posteriormente a flote por CAMPSA republicana.

El buque tanque «Elcano», que se encontraba varado en Gijón, fue enajenado para desguace y venta como chatarra.

Todos los buques recuperados se encontraron en un estado lamentable, prácticamente desmantelados, sin piezas de repuesto, sucios y mal cuidados, exigiendo importantes obras antes de ser nuevamente puestos en servicio.



Buque tanque «Campechano», de 7.000 t. p. m., adquirido en 1941 y vendido en 1962.

En diciembre de 1941, la Flota de CAMPSA nacional sufrió la pérdida del buque tanque «Badalona», de 6.400 T. P. M. Este buque el 11 del mismo mes tenía señalada su salida del puerto de Valencia para el de Aruba a las 24 horas. Situados en Cabo de Gata a 4 millas N./S., puso rumbo para pasar por el Sur de Punta Europa, lo cual representaba navegar fuera de las aguas jurisdiccionales. A mediodía se situó por marcación a Punta Subinal en una Zona en que se encontraba una flotilla de pesqueros próximos al límite de dichas aguas. De pronto se observó una embarcación, que en un principio se creyó era uno de los pesqueros, pero al ver que desprendía gran cantidad de humo azulado por ambas bandas, estando la mar totalmente en calma, se comprobó que se trataba de un submarino que venía a gran velocidad hacia el buque.

Unos diez minutos después, el submarino hizo una señal por heliógrafo, que una vez descifrada resultó ser: «pare la máquina, no trate de huir o abriré fuego contra el buque». El Capitán dio orden de parar máquina y mantenerse a rumbo, pero como quiera que el buque con la arrancada continuó trazando su estela, unido a que el motor auxiliar desajustado iba lanzando demasiado humo, dio lugar a que el Comandante del submarino creyese haber sido desatendida su orden e hiciese una salva de pólvora, ya que además el buque al perder la arrancada comenzó a caer a estribor, aparentando así pretender huir hacia aguas jurisdiccionales españolas. Nuevamente disparó, esta vez tan cerca, que el agua levantada por el impacto cayó sobre el puente.

Puesto a la misma altura y después de haber saludado con la bandera sin ser contestado por el submarino, nuevamente hicieron uso del heliógrafo ordenando: «envíen un Oficial en embarcación propia y provisto de documentación del buque».

Fue enviado el Primer Oficial, que tenía conocimientos de alemán, francés e inglés, quien salió seguidamente en el bote chinchorro dirigiéndose al submarino, que con corto intervalo describía amplios círculos manteniendo siempre los motores en marcha.

A su llegada al submarino subió a la torreta de mando y saludando con el brazo en alto, no fue contestado.

El Comandante del submarino, con grandes dificultades de expresión, preguntó en francés: «¿A qué puerto se dirige su buque?» Respondiendo el Oficial: «A Aruba»; los Oficiales o tripulantes que acompañaban al Comandante se rieron de la respuesta. Ninguno llevaba uniforme ni emblemas, galones o distintivos que denotasen nacionalidad o rango a bordo. El Comandante, siguiendo con sus dificultades de expresión, ahora en inglés, dijo: «Voy a hundir su buque dentro de diez minutos, váyase, váyase». A continuación nuestro Oficial fue casi empujado fuera del submarino al bote. Dos tripulantes que estaban aguantando acoderado el bote al costado del buque, largaron bicheros y le empujaron en forma violenta con el pie, alejando el bote.

La tripulación dedujo podría tratarse de un submarino polaco de la Base Naval de Gdiniá, o un holandés de la del Zuiderzee, o bien, yugoslavo de la de Bosnia, ya que tanto unos como otros se dividieron durante la ocupación alemana, yéndose unos con los ocupantes y otros con los aliados.

Al regresar el Primer Oficial, cuando estaba a media distancia entre ambos buques, dio la voz de: «A los botes, nos van a torpedear dentro de diez minutos», lo que originó una extraordinaria confusión entre la dotación del «Badalona», ya que estaban tranquilamente apoyados en las barandillas y pasarelas de cubierta, como siempre hacían durante las frecuentes visitas de unidades de guerra en aquella época. Esto hizo que sin acudir a los chalecos salvavidas se lanzaran directamente a los botes, con tales bríos, que al pretender despegar los calzos del de babor el fondo del mismo se quedó pegado a la base y por tanto inservible. El bote de estribor despegó sin novedad, pero como el buque no tenía pasillos laterales a popa, la tripulación trató de embarcar en la toldilla, lo que prohibió enérgicamente el Primer Oficial, evitando una catástrofe. No obstante, al romperse una tira del pescante y descuajarse el gancho de la popa del bote, éste cayó pesadamente sobre los tripulantes y enseres, que fueron lanzados al agua al faltarle la retenida de la tira de proa, siendo con toda seguridad el momento en que faltaron tres tripulantes, que desaparecieron definitivamente.

El submarino lanzó su primer torpedo, haciendo explosión cuando solamente se encontraban los botes a 150 m del «Badalona»; el impacto fue por el costado de babor de la sala de máquinas, levantando un hongo de humo y fuego a una altura de unos 100 m.

Una vez transcurridos unos diez minutos, se vio la segunda estela de un torpedo que hizo impacto en el costado de babor por debajo del puente, partiendo el casco por el lugar indicado, desprendiéndose el puente, que se hundió rápidamente. La sección de proa quedó flotando con gran escora a babor, hasta la puesta del sol, con el palo en posición horizontal sobre el agua y la amura de estribor al sol, momentos éstos en que sonaron varios cañonazos lejanos, hundiéndose definitivamente el resto del buque.

La tripulación con los botes se acercó a la playa de Castel de Ferro, guiándose por la enfilación de la Polar-Pico Mulahacén-Castillo de Castel de Ferro, que casualmente se encontraban enfilados en el momento del hundimiento, por lo que el lugar exacto del mismo fue el punto situado a unas 9 millas N.-S. de Castel de Ferro (Granada) y 11 millas al S.-E. del Cabo de Sacratif, a una profundidad de unos 640 m.

El desembarco se hizo a las nueve y media de la noche, lo que supone un tiempo de boga de unas cinco horas y media, siendo auxiliados por los carabineros del puerto local y la gente del pueblo, dando conocimiento a las Autoridades de Marina al trasladarles a Motril, donde les esperaba el Gobernador Civil que posteriormente con el Primer Oficial se trasladó a Madrid, para informar.

Se supone que la razón del hundimiento fue que el radiotelegrafista, al pretender poner un radio del Primer Oficial a su madre a través de la Estación de Cádiz y no recibir contestación, lo hizo por intermedio de la de Gibraltar, que oía perfectamente la llamada, por lo que se utilizó esta Central, lo cual debió ser detectado por el submarino, cuyo Comandante, temiendo ser denunciada la presencia de su buque, decidió el hundimiento del «Badalona».

En 1942 formalizó CAMPSA la adquisición del «Katrine Maerks». Este buque era propiedad del armador A. P. Möller, de Copenhague. Cuando ya se encontraba fletado por CAMPSA, en el mes de marzo de 1940

sufrió una avería de consideración, consistente en la rotura del eje cigüeñal del motor propulsor. Para reparar dicha avería, el buque fue llevado a Bilbao, quedando listo en mayo del mismo año; seguidamente inició CAMPSA las gestiones para la adquisición de este barco, que había quedado internado en dicho puerto de Bilbao. Las gestiones para la compra fueron muy laboriosas y hasta noviembre de 1942 no comenzó a prestar servicio para CAMPSA, denominándose con el nombre de «Campana». El valor del buque según su precio de compra, gastos de abanderamiento y pequeñas reparaciones en el mismo, ascendió a la cifra de 22.200.000 pesetas, siendo sus características principales: año de construcción: 1928; constructores, Odensea Staalkibvaerft; peso muerto, 9.049 t; propulsión por motor Burmeister de cuatro tiempos; potencia de 2.317 HP, y velocidad de 10 nudos.

En este mismo año de 1942 el buque tanque «Campomanes» fue torpedeado al día siguiente de la salida de Bilbao, confirmando su poca suerte, ya que como se dice anteriormente fue hundido durante la guerra nacional en Valencia por la Aviación.

Este buque, el 26 de diciembre de dicho año navegaba en lastre con destino a Aruba (Indias Occidentales Holandesas), estando perfectamente iluminado, así como las banderas de ambos costados, y cuando se encontraba entre Cabo Silleiro y Monte Dor, se sintió a las 21 horas y 40 minutos como el zumbido de un torpedo que al tocar ligeramente al buque le hizo dar una sacudida seguida de una pequeña explosión, ordenando acto seguido el Capitán parar motores. Habrían transcurrido unos tres minutos, cuando se sintió un segundo torpedo seguido de una tremenda explosión, quedando el buque trepidando, sin luces, y hundiéndose rápidamente de popa hasta el coronamiento. El Capitán, después de comprobar por el Telegrafista que no se podía utilizar la T. S. H. por haberse averiado los aparatos, ordenó el abandono del barco, lo que se hizo con normalidad, disciplina y orden, en unos tres minutos aproximadamente, en dos botes salvavidas, comprobándose no faltaba ningún tripulante, habiendo solamente algunos heridos leves y con contusiones como consecuencia de haber sido despedidos violentamente de sus literas por efectos de la explosión. Por olvido quedó únicamente en el buque un hermoso perro lobo llamado Terry, el cual hizo posteriormente una gran labor al impedir a mordiscos que la tripulación de un pesquero que se adelantó a la del buque, pusiera pie a bordo, por lo que no pudieron tomar posesión del buque ni solicitar la correspondiente indemnización de salvamento.

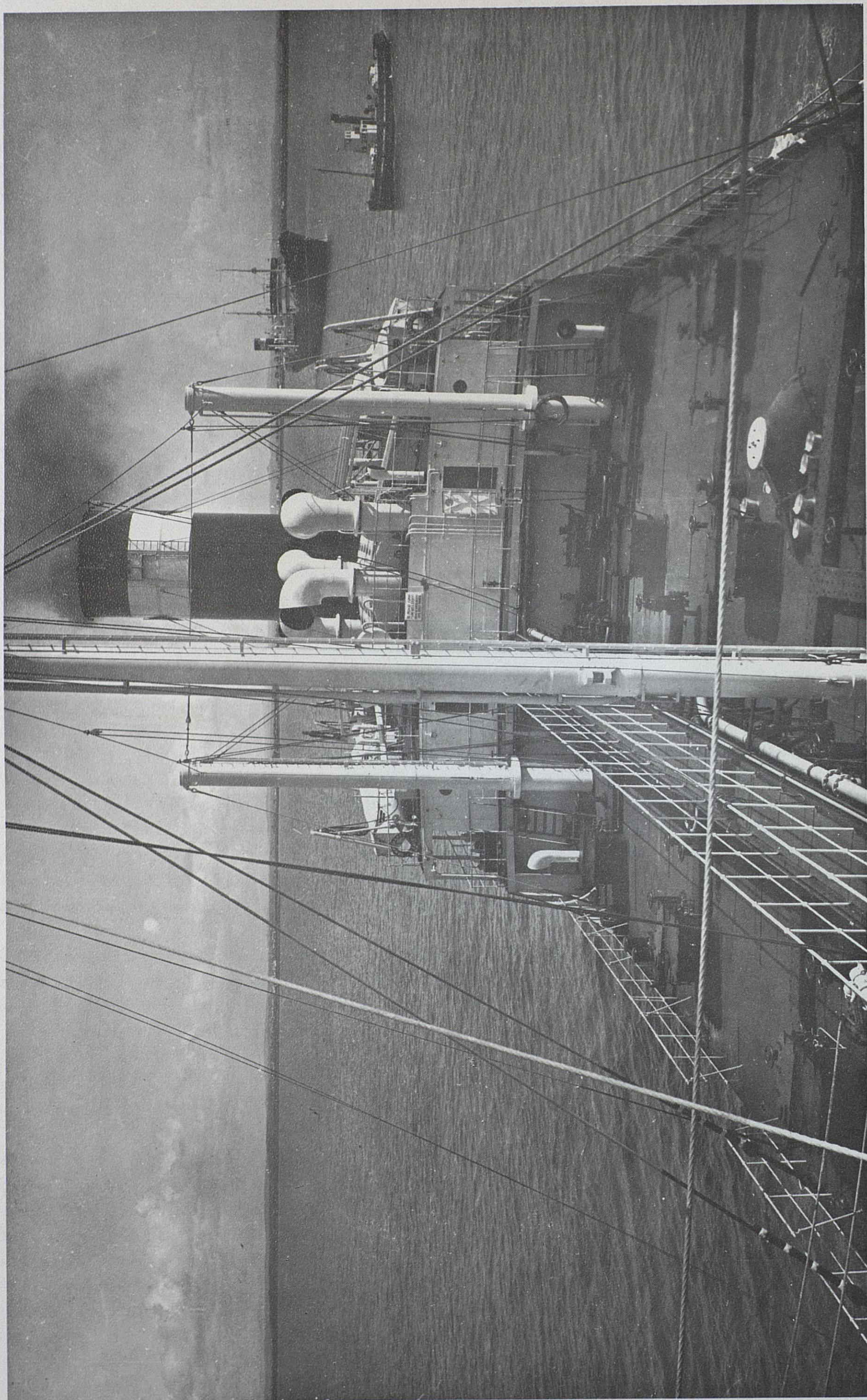
La tripulación se mantuvo en los botes durante más de cuatro horas, estando el mar con fuerte marejada del NE. que los alejó de la costa, hasta que el pesquero «A. Feijoo», viendo las señales de socorro, recogió a los tripulantes del bote mandado por el Primer Oficial a las 3 horas 30 minutos del día 27 y aproximadamente un cuarto de hora después, fueron recogidos los tripulantes del bote en que iba el Capitán. Los botes salvavidas se amarraron a la popa del pesquero y a las 8 horas del día 27 al hacerse de día pasó el Capitán, Oficiales y parte de la tripulación al «Campomanes», donde se procedió a tomar las medidas necesarias para el salvamento.

A las 11 horas 30 minutos se consigue el funcionamiento de la estación de socorro, poniéndose varios radios y pidiendo remolcadores. A las 13 horas se presentó el bou «J. Ignacio de C.», procediendo a darle remolque. A las 13 horas 30 minutos llegó el bou «Tiburón» y se le dieron otras dos estachas y a las 14 horas el bou «Santa Rosa», a quien se le da un calabrote por popa para que sirva de timón.

A las 16 horas se envía a AJEM y a CAMPSA unos radiotelegramas que decían: «Navegamos remolcados con dificultad a causa de refrescar viento. Ruégole envíen con urgencia remolcadores para poder ganar puerto. «Campomanes».

A las 18 horas llegó el remolcador «Moncho», al que se dieron dos cabos por la borda de estribor. Con los antedichos barcos se llegó al puerto de Vigo el día 28, quedando fondeados a las 15 horas, continuando en esa situación hasta el 21 de febrero de 1943, que a las 9 horas sale remolcado por el «Monte Castelo» con destino a El Ferrol, quedando fondeado con la ayuda de dos remolcadores pertenecientes al Arsenal al mediodía del día 22 y posteriormente a las 17 horas quedó en dique.

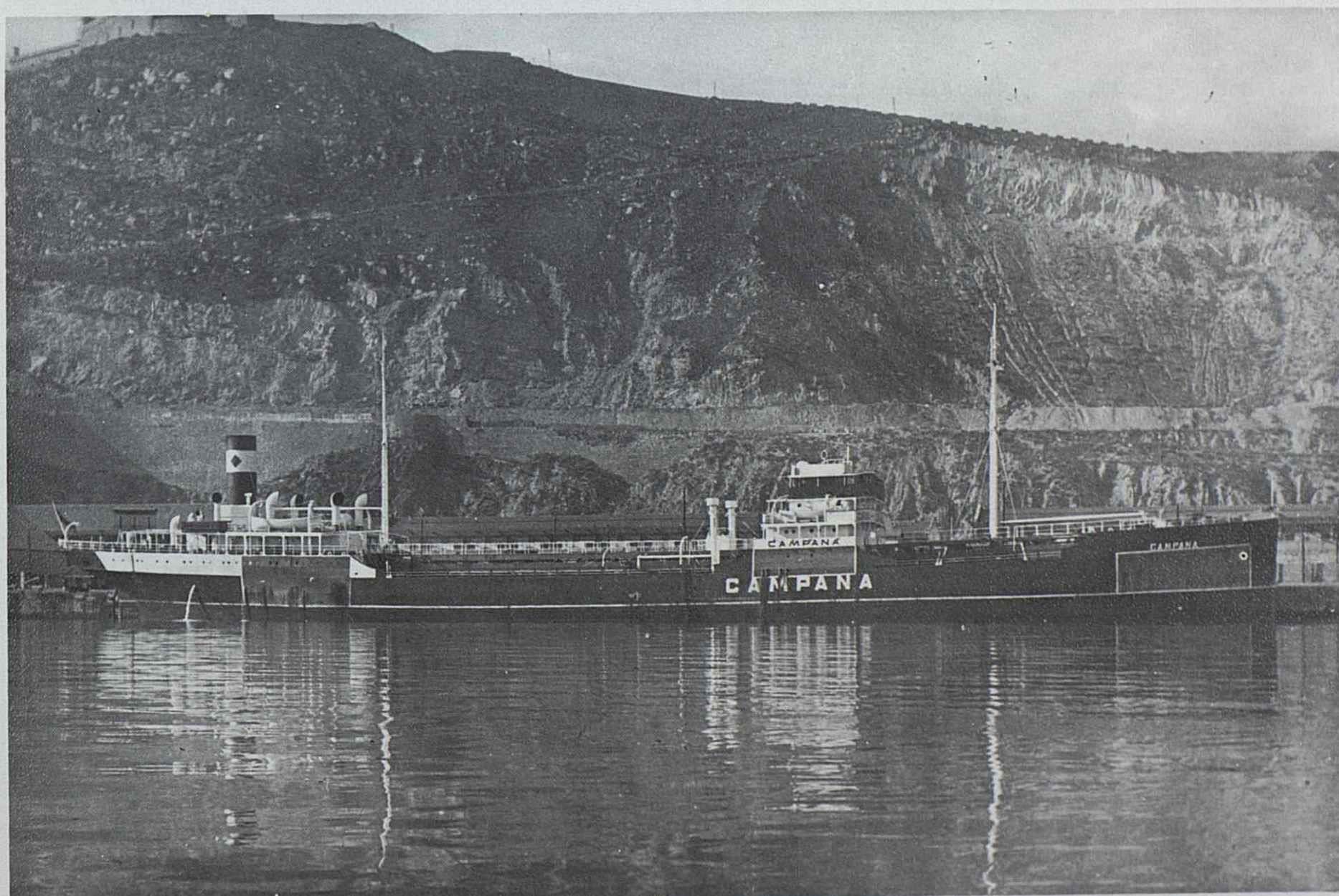
Después de más de un mes de estancia en el dique de El Ferrol para tapar el boquete de 8 x 4 m, ocasionado por el torpedo en la banda de babor, fue el buque remolcado hasta el puerto de Bilbao, donde fue reparado definitivamente por la Sociedad Española de Construcción Naval, durando las obras desde el 26 de abril



Cubierta principal y cubierta de botes del buque tanque «Campomanes» al que se refiere la anécdota relatada en el epígrafe 5.

de 1943 hasta el 22 de junio de 1944. El importe de los gastos causados por las averías ascendió a 9.906.565 pesetas.

Con esto damos fin a este período que hemos denominado de vicisitudes y anormalidades, mereciendo destacarse que durante el año 1938 el servicio de recuperación realizado en Francia cerca de algunos elementos de la CAMPSA republicana, permitió llegar a la Zona nacional documentos importantes de la Compañía, embarcando en el puerto de Marsella en beneficio del Estado una enorme cantidad de efectos y mercancías que en los muelles estaban depositados a nombre de CAMPSA-Gentibus para su traslado a Barcelona y Valencia.



Buque tanque «Campana», de 8.775 t. p. m., adquirido en 1942.