

# Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 28 – septiembre de 2014

## El naufragio del *SS Hammonia*



“*Efemérides del Puerto de Vigo*” es una publicación digital mensual de carácter divulgativo sobre la historia de nuestro Puerto, narrada a través de sus protagonistas y de los grandes y pequeños acontecimientos que han tenido lugar desde nuestra creación, en 1881. Nuestras fuentes documentales y bibliográficas son, casi exclusivamente los fondos del Archivo y Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Vigo, complementado con información o imágenes de internet de acceso público.

#### **TÍTULOS ANTERIORES:**

- 001 – Junio, 2012: *Montero Ríos y el Muelle de Hierro*
- 002 – Julio, 2012: *El faro de Cabo Silleiro*
- 003 – Agosto, 2012: *José Elduayen y el ferrocarril*
- 004 – Septiembre, 2012: *El Canberra*
- 005 – Octubre, 2012: *El Puerto de Bouzas (1900-1931)*
- 006 – Noviembre, 2012: *La Junta de Obras del Puerto de Vigo: su constitución el 7 de noviembre de 1881”*
- 007 – Diciembre, 2012: *El Estanco del Puerto (1909-1997)*
- 008 – Enero, 2013: *El Archivo del Puerto cumple 15 años*
- 009 – Febrero, 2013: *¡Más se perdió en Cuba!*
- 010 – Marzo, 2013: *Los comienzos de la Junta de Obras del Puerto, 1881-1889*
- 011 – 023: Abril, 2013 – Abril, 2014: *Eduardo Cabello, artífice del Puerto de Vigo*
- 024 – Mayo, 2014: *La grúa Derrick*
- 025 – Junio, 2014: *El buque Andes y la flotilla de guerra americana*
- 026 – Julio, 2014: *Casa de Baños “La Iniciadora”*
- 027 – Agosto, 2014 : *Las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria de Vigo*



#### **IMAGEN DE LA CUBIERTA:**

El *Hollandia*, posteriormente *Hammonia*, atracando en el puerto de Vigo

Autor desconocido, 1910

Por gentileza de Francisco Díaz Guerrero

SELECCIÓN DOCUMENTAL Y TEXTOS: Beatriz Bruna Quintas

**Archivo General del Puerto de Vigo**

**Autoridad Portuaria de Vigo**

Vigo, septiembre de 2014

# *Efemérides del Puerto de Vigo*

*Núm. 28 - septiembre de 2014*

## **El naufragio del *SS Hammonia***

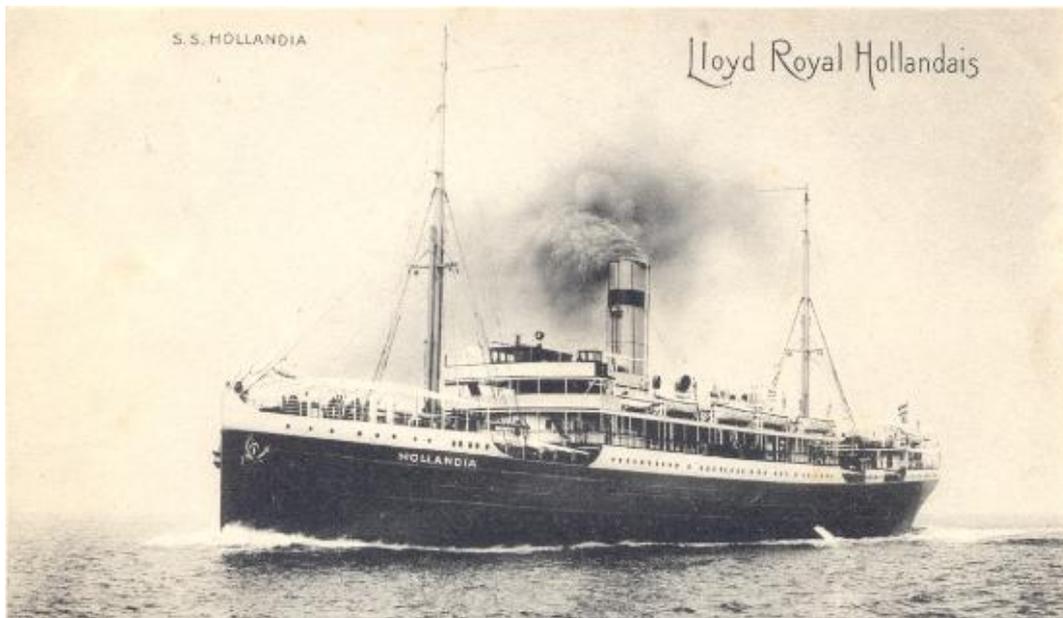


## EL MOMENTO:

9 de septiembre de 1922

El 9 de septiembre de 1922 el *SS Hammonia*, a causa de una vía de agua, se iba a pique a 75 millas del puerto de Vigo, de donde había salido el día anterior y a donde su capitán pretendía regresar para evitar un naufragio en alta mar. Pero la inundación de su sala de máquinas impidió su avance provocando su hundimiento frente a las costas portuguesas.

La acudida de varios buques a la llamada de socorro del *Hammonia*, junto con una ordenada evacuación del barco, impidió una catástrofe mayúscula, aunque hubo que lamentar la pérdida de casi un centenar de vidas de las 554 personas que viajaban a bordo<sup>1</sup>.



---

<sup>1</sup> Postal: <http://elpescador56.blogspot.com.es/2012/08/hammonia.html>

## EL BUQUE

### *SS Hammonia*

El *Hammonia* era un barco construido en los astilleros de Glasgow en 1909 y bautizado como *Hollandia*. Pertenece a la naviera Royal Holland Lloyd, con base en Amsterdam, y realizaba viajes a Brasil, Uruguay y Argentina, primero, y a Cuba y México, después.

Con casi 7.300 T.R.B. y 130 m. de eslora, no se trataba de un suntuoso trasatlántico sino que su carga era mixta, de pasajeros y general, con capacidad para acomodar confortablemente a unos 200 pasajeros de primera y segunda clase, mientras que alrededor de otros mil, de tercera, podían llegar a hacinarse en dormitorios comunes, con escasa ventilación y desprovistos de las mínimas condiciones de salubridad, en un viaje que duraba en torno a dos semanas<sup>2</sup>.



De entre las miles de historias y anécdotas que el *Hammonia*, antes *Hollandia*, se llevó consigo al fondo del mar, hay una que sobresale por encima de las demás y es el viaje que hizo a bordo desde Vigo la espía Mata Hari<sup>3</sup> el

<sup>2</sup> Cubierta del *Cap Verde* en travesía a Buenos Aires.

[http://www.encyclopediadaemigraciongalega.com/fotos\\_da\\_emigracion/f3\\_n/fotos\\_emigracion\\_viaje.htm](http://www.encyclopediadaemigraciongalega.com/fotos_da_emigracion/f3_n/fotos_emigracion_viaje.htm)

<sup>3</sup> Retrato de Mata Hari. [http://de.wikipedia.org/wiki/Mata\\_Hari](http://de.wikipedia.org/wiki/Mata_Hari)

11 de noviembre de 1916. Viajaba con destino a Amsterdam, de donde pretendía pasar a Bélgica. Pero en una escala en el puerto inglés de Falmouth es detenida al ser confundida con la también espía Clara Benedix<sup>4</sup>.

Al finalizar la I Guerra Mundial las navieras alemanas pierden sus barcos en favor de las potencias vencedoras como reparación de guerra. Es el caso de la HAPAG Hamburg Amerika Linie, que al final de la contienda se ve obligada a entregar dos buques a la Royal Holland Lloyd, propietaria original del *Hollandia* <sup>5</sup>.



Pero los años de la guerra se alejan y las navieras alemanas vuelven a operar con normalidad. La HAPAG quiere recuperar su flota y en 1922 le ofrece a la compañía holandesa comprarles el *Hollandia* y su gemelo, el *Frisia*, para establecer una línea regular rápida desde Hamburgo a La Habana, Veracruz y Tampico, pasando por los puertos españoles de Santander, A Coruña y Vigo. Cambian el nombre del *Hollandia* por el de *Hammonia* y a finales de verano de aquel mismo año de 1922 sus consignatarios en Vigo, Sucesores de Enrique Mulder, SL, anuncian la instauración de la nueva línea.

---

<sup>4</sup> DE BLAS, Ceferino: “Los viajes de Mata Hari a Vigo”. Faro de Vigo, 24 noviembre 2013

<sup>5</sup> <http://vidamaritima.com/2013/03/la-emigracion-a-cuba-linea-regular-de-espana-a-cuba-de-hamburg-america-line/>

# COMPANIAS HAMBURGUESAS

HAMBURG-AMERIKA  
LINIE

HAMBURGUESA  
SUD-AMERICANA



**SALIDAS FIJAS**  
CON VAPORES CORREOS  
PARA PERNAMBUCO, BAHIA, RIO JANEIRO, SANTOS  
*MONTEVIDEO y BUENOS-AIRES*  
Y PARA *CUBA - MEXICO*

AGENTES GENERALES EN VIGO:  
SUCESORES DE ENRIQUE MULDER, SOC. LTDA.

# EL NAUFRAGIO

9 de septiembre de 1922

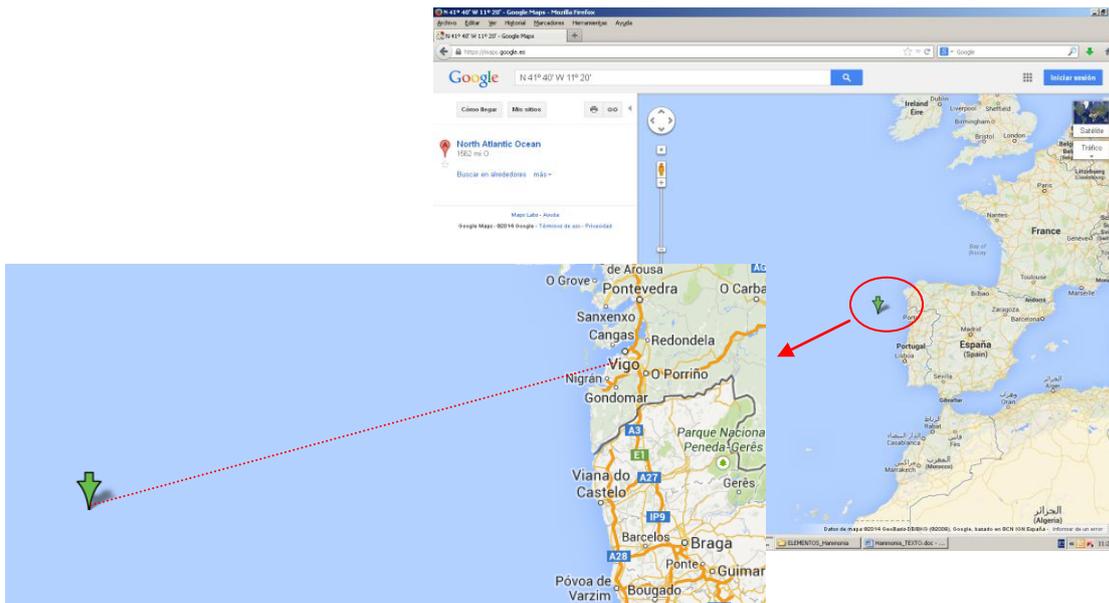
A las 13:00 h. del día 8 de septiembre de 1922, el buque *Hammonia*, procedente de Hamburgo, Santander y A Coruña, y con destino La Habana, Veracruz y Tampico, abandona el puerto de Vigo con 554 personas a bordo, 362 pasajeros y 192 tripulantes.

Tras ocho horas de navegación, y bien entrada la noche, en medio de un fuerte temporal, a 200 millas de distancia, el *Hammonia*, aún por causas desconocidas, sufre una vía de agua en las carboneras de estribor. Las bombas de achique empiezan a funcionar y el capitán, Alfred Hoefler, da orden de virar 180º y forzar máquinas rumbo de nuevo al puerto de Vigo. El pasaje duerme ajeno a los problemas del barco.

A pesar de los esfuerzos de la tripulación y del trabajo de las bombas de achique, estas resultan insuficientes y no consiguen impedir que se anegue la sala de calderas, ralentizando muchísimo la marcha.

A las seis de la mañana del día 9, el pasaje se va despertando y, apercibiéndose de que algo no va bien, va reuniéndose en la cubierta del barco, el cual sufre ya en aquel momento una importante escora a estribor. A las siete, y con las primeras luces del alba, todos los pasajeros se encuentran reunidos en cubierta y recibiendo instrucciones para la evacuación del buque, ante la eventualidad de un posible hundimiento.

A las diez de la mañana la situación resulta ya incontrolable y el *Hammonia* lanza su primera llamada de auxilio. Transmite su posición, latitud N 41° 60' longitud W 11° 20', que lo sitúa a 70 millas de la costa portuguesa, a la altura de Viana do Castelo.



Seis barcos acuden a las llamadas de socorro del *Hammonia*, pero tardarán varias horas en llegar al punto del naufragio. Mientras, el *Hammonia* sigue transmitiendo mensajes de socorro:

- *Estoy hudiéndome.*
- *Comienzo el salvamento. Tengo 12 botes en el agua.*

El primero en llegar fue el *Euclid*, el único de los barcos del rescate que arribaría al Puerto de Vigo. Traía a bordo a 85 supervivientes.

Por su parte, el *Soldier Prince*, en una maniobra imposible, trata de remolcar al barco siniestrado en un intento desesperado por hacerlo llegar a puerto, pero los

daños del *Hammonia* son ya muy graves y su escora muy pronunciada como para poder realizar la operación.

A las dos de la tarde el *Hammonia* emite su último mensaje y a las cuatro el *Euclid* abandona la zona mientras observa cómo el *Hammonia* lucha aún por mantenerse a flote mientras su capitán, un oficial y el comisario del buque permanecen aún en el puente.

La operación de salvamento fue organizada por la tripulación, dando instrucciones y repartiendo aros salvavidas entre los pasajeros. Arriaron los botes y se reservaron la totalidad de las plazas de los primeros de ellos exclusivamente a mujeres y niños.

Pero la fuerte marejada hizo que uno de los botes se estrellase contra el casco del barco y otro fuese engullido por una ola nada más tocar la superficie el agua<sup>6</sup>.



---

<sup>6</sup> <http://elpescador56.blogspot.com.es/2012/08/hammonia.html>

Aunque no sin cierta polémica sobre el retraso del *Hammonia* en dar la voz de alarma o sobre diferencia de trato entre los pasajeros de primera y segunda clase respecto a los de tercera, los cuales perdieron absolutamente todo en el naufragio mientras que de los primeros se intentó salvar alguna de sus valiosas pertenencias, sí parece que la actitud serena de la tripulación y la firme disciplina impuesta por el capitán consiguieron una evacuación ordenada y eficaz de las cerca de 600 personas de iban a bordo, aunque fue imposible evitar el fallecimiento de 90 de ellas, dadas por desaparecidas, debido a las malas condiciones del mar, el que muchos pasajeros no sabían nadar, la presencia de muchos niños pequeños entre el pasaje y que aquellas indumentarias, especialmente las ropas femeninas, suponían un lastre tremendo caso de caer al agua.

Muy reprobable en este suceso fue la actitud del capitán del *Darro*, trasatlántico de bandera británica que, procedente de Buenos Aires, debía llevar una derrota muy próxima a la del propio *Hammonia* pero que, oyendo que otros seis buques acudían a la llamada de socorro, mantuvo su rumbo a Vigo sin detenerse. Vigo fue así el primer puerto conocedor del siniestro ya que a las pocas horas de recibir la Comandancia de Marina el primer SOS del *Hammonia*, el *Darro* atracaba con la noticia de los subsiguientes mensajes captados por su telegrafista. Seguramente, el apoyo en las labores de salvamento de este buque, que se encontraba muy próximo al punto de hundimiento, hubiese resultado determinante en el rescate, ya que algunos supervivientes narraron episodios muy dramáticos de personas, algunas de ellas niños de corta edad, que agarrados como podían a tablones y

salvavidas, fueron tragados por las aguas, vencidos por el agotamiento mientras luchaban por mantenerse a flote en las angustiosas horas que tardaron en llegar los barcos que acudieron a la llamada de auxilio.

*“Fiel a la tradición, el capitán y 19 de sus tripulantes serían los últimos en abandonar el Hammonia tan solo minutos antes de que el malogrado trasatlántico escorara completamente sobre estribor para ser engullido por el mar, instante que fue certificado por una estruendosa explosión que ocasionó una gran ola que el propio capitán Hoefer estimó en más de treinta metros de altura. Eran las seis y veinte de la tarde del sábado 9 de septiembre. Estos últimos hombres serían recogidos por el “Kinfauns Castle”, cuyo capitán declarararía haber vivido la peor pesadilla de su vida durante aquella jornada.”<sup>7</sup>y <sup>8</sup>*



---

<sup>7</sup> Extraído literalmente de: DÍAZ GUERRERO, Francisco. “El Titanic de los pobres” .— La Opinión La Coruña, 8 mayo 2012

<sup>8</sup> En el centro de la imagen, el Hammonia con una fuerte escora por la banda de estribor; en primer término, a la izquierda, uno de los botes salvavidas. <http://elpescador56.blogspot.com.es/2012/08/hammonia.html>

La tragedia del *Hammonia* dio la vuelta al mundo y prensa nacional e internacional se hizo eco de la noticia.



9

<sup>9</sup> Revista Nuevo Mundo, 22 de septiembre de 1922:  
<http://vidamaritima.com/2013/03/la-emigracion-a-cuba-linea-regular-de-espana-a-cuba-de-hamburg-america-line/>



Los naufragos del *Hammonia* llegaron a bordo de sus rescatadores a diferentes puertos europeos, como Gibraltar, Southampton o Vigo, en el caso del *Euclid*. Los que no consiguieron sobrevivir sembraron Galicia de una ola de duelo y tristeza.



La HAPAG indemnizó a cada pasajero con 15 libras esterlinas para los de primera clase, 10 para los de segunda y 5 para los de tercera. Se les devolvió el importe íntegro del billete y, a aquellos cuyo empeño no se vio doblegado por tan trágicas circunstancias, se les canjeó por un billete en el *Leerdam*, que zarpó de Vigo 14 días después del naufragio, el 23 de septiembre de 1922.

Las causas del naufragio del *Hammonia* permanecen aún sin esclarecer: una compuerta mal cerrada, hecho que el capitán negó rotundamente; la debilidad del sellado del casco, que no habría aguantado el embate de las olas; el roce con algún bajo, como el propio Hoefler apuntó; o que algún objeto flotante chocase contra el casco, incluso que se tratase de una mina a la deriva de la I Guerra Mundial.

En cualquier caso, el *Hammonia* se llevó consigo la vida de 90 personas, que vieron truncados sus sueños en la peor de las pesadillas. Pero, aún con todo, hubo otras 465 personas rescatadas, que salvaron la vida y que trajeron a tierra el testimonio de aquel trágico suceso.

BARCO	BANDERA	RESCATADOS	PUERTO
<i>Euclid</i>	Británica	85	Vigo
<i>Kinfauns Castle</i>	Británica	163	Southampton
<i>Sodier Prince</i>	Británica	5	Gibraltar
<i>City of Valencia</i>	Británica	7	Madeira
<i>Orania</i>	Holandesa	4	Amsterdam
<i>Niceto de Larrinaga</i>	Española	200	-----
<i>Kito</i>	Española		-----
<i>Rubricon</i>	Griega		-----

## FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

- DÍAZ GUERRERO, Francisco. Naufraxios no mar de Vigo .— Vigo : Xerais , 2002 .— Col. Crónica. ISBN 84-8302-768-2
- DÍAZ GUERRERO, Francisco. El Titanic de los pobres .— La Opinión La Coruña , 8 mayo 2012
- <http://elpescador56.blogspot.com.es/2012/08/hammonia.html> - postal del *SS Hollandia*
- [http://www.enciclopediaemigraciongalega.com/fotos\\_da\\_emigraci%F3n/fotos\\_emigracion\\_viaje.htm](http://www.enciclopediaemigraciongalega.com/fotos_da_emigraci%F3n/fotos_emigracion_viaje.htm) - cubierta del *Cap Verde* en travesía a Buenos Aires.
- [http://de.wikipedia.org/wiki/Mata\\_Hari](http://de.wikipedia.org/wiki/Mata_Hari) - retrato de Mata Hari.
- DE BLAS, Ceferino: Los viajes de Mata Hari a Vigo .-- Faro de Vigo , 24 noviembre 2013
- <http://vidamaritima.com/2013/03/la-emigracion-a-cuba-linea-regular-de-espana-a-cuba-de-hamburg-america-line/>
- <http://elpescador56.blogspot.com.es/2012/08/hammonia.html> - fotografías del naufragio del *Hammonia*
- <http://query.nytimes.com/search/sitesearch/#/hammonia/> - web oficial del diario “New York Times”
- <http://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/busqueda.cmd> - Biblioteca Virtual de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura

## NOTA:

Nuestro agradecimiento a Francisco Díaz Guerrero por su generosidad y colaboración en la elaboración de esta efeméride.



Archivo General del Puerto de Vigo  
Praza da Estrela, 1  
36201 Vigo  
Tlfno. 986 26 80 00 – ext. 8938

[archivoapv@apvigo.es](mailto:archivoapv@apvigo.es)  
[www.apvigo.es](http://www.apvigo.es)  
[www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo](https://www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo)  
[www.facebook.com/archivo.delpuertodevigo.3](https://www.facebook.com/archivo.delpuertodevigo.3)