

OLE JACOB (O BENNO)

Por Yago Abilleira Crespo

En la II Guerra Mundial, los alemanes decidieron enviar, a mares alejados de Alemania, una serie de barcos corsarios. Para ello se reformaron unos mercantes, artillándolos fuertemente y dotándolos de numerosa tripulación (1). Los corsarios estaban al servicio de Alemania y sólo podían atacar a buques de países enemigos o a buques neutrales con carga para el enemigo. La idea era estorbar el tráfico marítimo (creando una “psicosis”) y obligar a Inglaterra a quitar barcos de guerra del Atlántico para proteger a sus mercantes. Ambos objetivos fueron cumplidos sobradamente.

Esta es la historia de una de sus presas.

Petrolero noruego “Ole Jacob” (o Jacobson), de 8.306 Toneladas de Registro Bruto, al mando del Capitán Leif Christian Krogh quien daba órdenes a los 32 tripulantes restantes. El armador era Arendal Johs. Hansen. Su señal de llamada era LKDW. Entrado en servicio en 1.939.

-En su primera travesía hace escala, el 31 de Julio de 1.940, en Wellington (Nueva Zelanda). Horas después de abandonar el puerto, colisiona con el “MV Armadale” (4.066 toneladas). Es reparado en Auckland (Nueva Zelanda) y continúa su viaje a Palembang (Sumatra).

-7 de Noviembre de 1.940: Zarpa de Singapur con destino a Sudán (entonces colonia inglesa), vía Colombo (Sri Lanka), con carga de gasolina para aviones y petróleo.

-10 Nov 1.940: Es apresado, tras un espectacular abordaje (2) por la tripulación del corsario alemán “Atlantis” (3). El petrolero, debido a su peligrosa carga, no opuso resistencia.

Los alemanes no sabían qué hacer con él (4), sin embargo, el destino, haría que acompañase al “Atlantis” hasta Japón (5).

-Arriba a Yokohama (Japón) bajo bandera noruega y es desembarcada su tripulación (6). Los japoneses acceden encantados a la petición alemana de cambiar la apreciada gasolina de aviación por simple fuel para barcos. El “Ole Jacob” se convierte de este modo, en una gasolinera flotante a disposición de los corsarios. La tripulación, enteramente alemana, está al mando del Teniente de Navío Steinkraus, antiguo capitán del “Winnetou”.

-Suministra combustible al corsario “Orion” (7) en ruta hacia Lamutrek. Navegan en conserva hacia la isla de Maug (Islas Marianas). El “Orion” recibe víveres y personal de refresco del “Munsterland”. A principios de Febrero, el “Orion” y el “Ole Jacob” navegan juntos, rumbo al Índico.

-11 de Marzo de 1.941: Abastece al corsario “Komet” (8) en el Índico Oriental.

-Abril de 1.941: Se reúne con el “Orion” y el aprovisionador “Alstertor” (*posiblemente le dé combustible a alguno de los barcos, si no a ambos, pero no hay referencias*). Navegan los tres por las cercanías de Madagascar. El 2 de Mayo el “Alstertor” deja la formación para encontrarse con el “Kormoran” y aprovisionarlo. Los otros dos buques también se separan en Mayo.

-25 de Mayo de 1.941: Reposta al “Orion” en el Océano Índico. Se dirigen juntos hacia el Atlántico, dando un amplio resguardo al Cabo de Buena Esperanza (para evitar ser vistos). Petrolea a su compañero de fatigas, por última vez, el 3 de Junio. El “Orion” sufre una avería en las máquinas y ordena al “Ole Jacob” continuar solo.

-19 de Julio de 1.941: El “Ole Jacob” navega 60 millas al Nor-Oeste de Gironde (Francia), escoltado por las lanchas torpederas alemanas “M-18”, “M-25”, “M-27” y “M-30”. La formación es avistada por el submarino inglés “HMS Tuna”, que dispara 6 torpedos, los cuales fallan el objetivo y explotan sin causar daños. El petrolero llegará a Burdeos (en la Francia ocupada) sin novedad, con poco fuel en sus entrañas.

-Julio/Diciembre de 1.941: En Burdeos se le arma con un cañón y 2 ametralladoras antiaéreas; recibe un cargamento de fuel. Se le cambia el nombre por el de “Benno”, en honor del Comandante del corsario “Atlantis”, Bernhard Rogge “Benno” (9). El 14 de Agosto de 1.941 pasa a formar parte de la *Etappe Japan*.

-22 de Diciembre de 1.941: Zarpa de Saint Nazaire, en lo que sería su último viaje. Va cargado con combustible, provisiones, pertrechos y torpedos, haciendo un viaje de ida y vuelta con Japón. Su misión consiste en aprovisionar a los buques de la Kriegsmarine (Armada Alemana) que encontrase en su camino: Corsarios, submarinos,...

-23 de Diciembre de 1.941: Es localizado por el avión australiano Short Sunderland MkI P9605 RB-K (10 Squadron de la RAAF, Royal Australian Air Force), al mando del F/Lt. V. A. Hodgkinson. El “Benno” trata de hacerse pasar por el sueco “Belinda”, pero la jugada le sale mal y el Sunderland le ataca con 6 cargas de profundidad, 2 bombas de 113 Kgs y unos 1.300 proyectiles de ametralladora. Las cargas le caen terriblemente cerca y, al menos una de las bombas, explota al impactar contra el petrolero.

El “Benno” resulta dañado y va dejando un reguero de fuel, por lo que reduce su velocidad a 4 nudos. Sin embargo, gracias al buen hacer de los sirvientes de las antiaéreas de 20 mm. y del cañón de 105 mm., el Sunderland tiene que volver a base y hacer un amerizaje de emergencia.

Durante las siguientes horas se producen distintas escaramuzas entre aviones aliados y alemanes, el destructor inglés “HMS Vanoc” y el propio “Benno” que terminan con algunos aviones tocados y ataques aéreos sin consecuencias a ambos buques.

-24 de Diciembre de 1.941: El herido petrolero trata de llegar al puerto de Cariño (Cabo Ortegá) cuando, a las 14:40 (hora británica), YA MUY ADENTRADO EN AGUAS ESPAÑOLAS (a escasos 800 metros del puerto de Cariño), el avión inglés Beaufort N1100 OA-H, al mando de los P/O J. C. White y Brinkworth, le lanza un torpedo al petrolero, que explota contra la popa, y lo ametralla con 200 proyectiles. El “Benno” queda sin máquina, con la popa apoyada en el escaso fondo, escorado a estribor unos 38-40° y el ancla de babor fondeada. De sus cerca de 20 tripulantes, 2 fallecieron y los restantes se echaron al mar, donde serían prontamente recogido por las valientes gentes de Cariño (10).

Mientras que los pescadores gallegos tratan de ayudar a los naufragos alemanes, el avión inglés Whitley Mk VII Z9124 YG-T (502 Squadron, al mando del P/O C. Carmichael)

ataca varias veces al maltrecho barco, bombardeándolo y ametrallándolo. Los ataques fallan, pero el fogonero Bernard Weidauer ha perdido la vida. Dos marineros alemanes y 2 pescadores han sido levemente heridos.

-25 de Diciembre de 1.941 / 4 de Enero de 1.942: Se intenta reflotar el buque y recuperar su cargamento. Las autoridades españolas, con el beneplácito de la tripulación alemana, mandaron izar la bandera española en el “Benno”, quizás para evitar más ataques. La mala mar impide cualquier trabajo. El petrolero “Campomanes”, enviado a recuperar el fuel, tiene que volver a El Ferrol, no obstante, el remolcador “Consort” (también desde El Ferrol) consigue llegar a la zona. Las ametralladoras del “Benno” son desmanteladas y colocadas en el “Max Albrecht” (11).

-Noche del 5 al 6 de Enero de 1.942: El mar remata el trabajo de los aviones ingleses. El petrolero queda destrozado y se hunde sin posibilidad de recuperación (12). La zona queda asolada por una terrible marea negra.

-1.958/¿1.961?: Es desguazado con dinamita por la empresa del coruñés Sánchez Tembleque casi por completo. Sus restos son vendidos como simple chatarra.

NOTAS:

- 1- Si los corsarios lograban capturar un barco enemigo (o con suministros para el enemigo) y llevarlo a Alemania, recibían una parte del valor del barco y del cargamento. Por eso zarpaban atiborrados de marineros, para poder tripular las presas.
- 2- Luís de la Sierra: “Corsarios Alemanes en la segunda Guerra Mundial”, Ed. Juventud, páginas 30-32. Recomiendo la lectura del relato.
- 3- El “Atlantis” fue el corsario más exitoso de la II Guerra Mundial, con 22 barcos (145.960 toneladas) hundidos o capturados, estuvo en el mar desde el 30 de Marzo de 1.940 hasta el 22 de Noviembre de 1.941) (601 días). Su comandante era Bernhard Rogge. Fue hundido por el crucero pesado británico “HMS Devonshire”.
- 4- La gasolina para aviación era muy valiosa, pero fácilmente inflamable y explosiva. A los corsarios no les hacía gracia la idea de cruzar un Atlántico en guerra con semejante bomba bajo sus pies.
- 5- Al día siguiente (11-Nov-1.940), el “Atlantis” obligó a rendirse al carguero británico “Automedon” (7.500 Toneladas), a cañonazos. Debido al cañoneo y al rápido abordaje, consiguieron capturar una información militar de la máxima importancia (los ingleses, en vez de usar los valiosos buques de guerra para esos menesteres, decidieron usar mercantes, en los que viajarían oficiales con la correspondencia militar). Los documentos eran informes sobre las tropas japonesas, situación y número de las fuerzas británicas y sus aliados en el Pacífico, así como importantes anotaciones sobre la defensa de Singapur (los japoneses usarían la información para tomar Singapur sin muchos problemas). El “Automedon”, con un riquísimo cargamento, fue llevado a la Francia ocupada y llegaría sin novedad a Burdeos.
- 6- La tripulación fue deportada a Europa pero, parece ser, que al menos un tripulante (el electricista Thoralf Frømyhr) fue internado en alguno de los terribles campos de concentración japoneses.
- 7- Al mando del Capitán de Navío Kart Weyher, este correo reformado estuvo en el mar desde el 7 de Abril de 1.940 hasta finales de Agosto de 1.941. Durante ese tiempo hundió o apresó a 10 barcos (80.000 toneladas).
- 8- Desde el 3 de Julio de 1.940 hasta el 30 de Noviembre de 1.941 (cuando llega a Hamburgo) este corsario, mandado por el Capitán de Navío Robert Eyssen hundió o apresó 7 buques (42.000 toneladas) y bombardeó el puerto de Nauru (Micronesia), vital para el comercio de fosfatos.
- 9- Según las supersticiones marineras, cambiarle de nombre a un barco, es un mal augurio.
- 10- Durante la II Guerra Mundial, las gentes de Cariño rescataron a los naufragos del “Benno”, y del “U-966” (hundido en las cercanías por aviones). Además, se jugaron el tipo para recuperar los cadáveres de, al menos, 3 aviones aliados abatidos en las inmediaciones, para darles cristiana sepultura (por desgracia ningún aviador sobrevivió al ataque y al impacto).
- 11- El “Max Albrecht” estaba fondeado en El Ferrol y pasó a la historia por abastecer a U-boote en la propia Ría de Ferrol. Posteriormente, las autoridades españolas le requisarían las ametralladoras anti-aéreas, siguiendo las leyes sobre neutralidad.
- 12- También se perdió el estandarte español que enarbolaba.

BIBLIOGRAFÍA

-“Marea Roja, Marea Negra. Guerra en el Mar”. Juan Carlos Salgado, 2008, Editorial Galland Books.

-“Historia da Costa Galega e os seus Naufraxios. Século XX”. Fernando Patricio Cortizo, 2004, Edicións Xerais.

-“Os Naufraxios da Galicia Norte, Vol. I”, Hixinio Puentes Novo, 2003, Edicións Lea.

-“Tesouros Asolagados”, Miguel San Claudio Santa Cruz, 1997, Edicións Lea.

-“Corsarios Alemanes en la II Guerra Mundial”, Luís de la Sierra, 1.989, Edicitorial Juventud.

<http://www.warsailors.com/raidervictims/atlantis1.html>

<http://www.uboa.net/allies/warships/ship/3495.html>

<http://www.bismarck-class.dk/hilfskreuzer/thor.html>

<http://www.histarmar.com.ar/InfGral/CorsariosAlemanes2GM/Atlantis.html>