

DESTINO DE ALGUNOS DE LOS BUQUES ALEMANES QUE SE ENCONTRABAN EN PUERTOS CHILENOS AL COMIENZO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Jorge Sepúlveda Ortiz

Mi intención con este trabajo de investigación, es traer a la memoria algunos hechos relacionados al comercio marítimo con Europa, a fines de la década de los 30 y comienzos de la década de los 40 del siglo recién pasado, durante los primeros años de la Segunda Guerra Mundial.

Traerá a nuestra mente, el reconocer la capacidad y entereza de las dotaciones de buques mercantes alemanes que se encontraban en ultramar, alejados de su patria y de sus familias.

Al declararse la II guerra mundial, 7 buques de la marina mercante alemana se encontraban en aguas del Pacífico Oriental, uno de ellos en México y los otros seis en Chile.

BM Havelland, de 6.634 TRB, en Manzanillo, México

BM Bogota, de 1.230 TRB, en Coquimbo, Chile

BM Quito, de 1.230 TRB, en Coquimbo, Chile

SS Rhakotis, de 6.753 TRB, en Antofagasta, Chile

BM Osorno, de 6.951 TRB, en Talcahuano, Chile

SS Frankfurt de 5.522 TRB, en Talcahuano, Chile

SS Tacoma de 8.268 TRB, en Talcahuano, Chile

BM “Havelland”

El BM “Havelland” zarpó de Manzanillo, México, el 27 de Junio de 1940, con destino al Japón. Durante su navegación experimentó una avería grave en su sistema de propulsión, siendo imposible su reparación a flote, por falta de repuestos.

El Capitán se comunicó por radio con los Capitanes del Bogotá y del Quito, que se encontraban en Coquimbo para fijar un “rendez vous”, y recibir remolque de estos pequeños buques, hacia Yokohama.

En Yokohama fue reparado con repuestos traídos desde Alemania, dedicándose posteriormente al tráfico de cabotaje desde Japón y el sur este asiático (Indonesia y Singapur).

El 22 de Diciembre de 1943, zarpó de Kobe para continuar su ruta de cabotaje. Durante su navegación recibió el impacto de un torpedo a la altura de la sala de máquinas. A pesar de las averías, sus bodegas, con un cargamento valioso, no se inundaron. Esta mercadería se salvó.

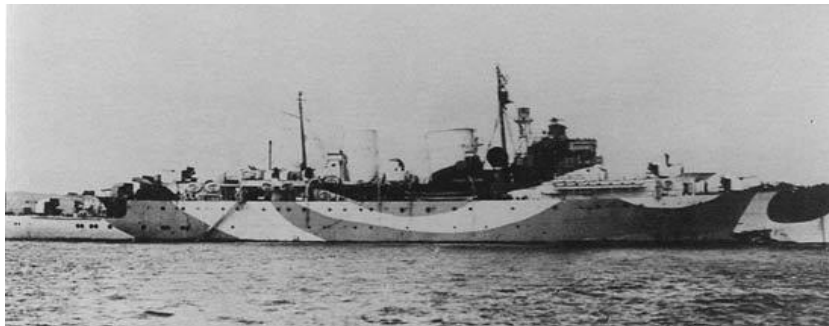
El 31 de Diciembre fue remolcado a Kobe, donde se le adaptó como buque madre de Submarinos.

El 6 de Mayo de 1945, después de la rendición de Alemania, Japón lo confiscó

MS “Bogota”

El 4 de Abril de 1941, las autoridades peruanas del Callao, informaron al “British C- in - C America and West Indies”, que el “Bogotá” y el “Quito”, habían solicitado autorización de zarpe de Coquimbo, e intentarían zarpar entre el 14 ó 15 de ese mes... Había espionaje sobre las actividades marítimas en Chile.

El crucero mercante canadiense HMCS “Prince Henry”, patrulló el área a la cuadra de Coquimbo por un período de dos semanas; pero el “Bogotá y el “Quito”, no mostraron intención alguna de zarpar.



HMCS "Prince Henry"

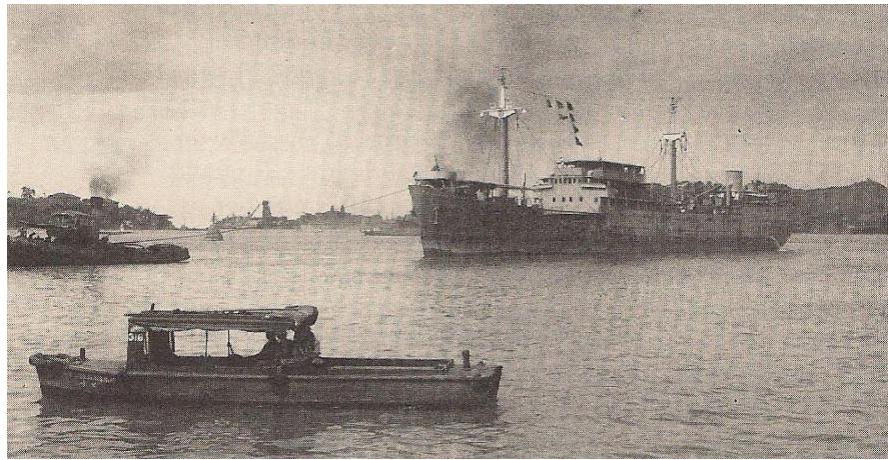
El día 19 el HMCS “Prince Henry”, se dirigió a Antofagasta para observar ese puerto. Sólo, un mes más tarde, el 18 de Mayo de 1941, el “Bogotá”, junto con el “Quito”, zarparon de Coquimbo a reunirse con el “Havelland”.

Al tomar contacto con el buque con averías en su propulsión, iniciaron el remolque a través del Pacífico, con destino a Yokohama.

El 3 de Julio de 1941, ambos buques recalán a Yokohama, habiendo remolcando al “Havelland” a través de una distancia de 1.800 millas.

En Septiembre de 1942, después de haber sido sometido a reparaciones, fue charteado a Teikoku Senpaku K.K., una compañía naviera financiada por el gobierno Japonés y operado por Kawasaki Kisen K. K., de Kobe, y cambiado de nombre a TEIHO MARU, con característica de llamada JGHR.

Al año siguiente, fue enviado al sureste asiático, para servir como buque de abastecimiento y de apoyo para los submarinos alemanes e italianos.



BOGOTA /TEIHO MARU, entrando a Singapur

El 5 de Mayo de 1945, al cesar Alemania las hostilidades con EEUU y Gran Bretaña, Japón incautó al “Bogotá”, e internó a su tripulación.

El 6 de Mayo, cambia su nombre a “Bogotá Maru”, y clasificado como buque tender auxiliar de barreminas

El Bogota y los submarinos U-161 y U-862 en Singapur se encuentran tripulados por japoneses.

Durante el resto del año continúa en actividad de transporte logístico en el sureste asiático.

En Septiembre de 1945, en Singapur, el “Bogotá Maru” es incautado por los aliados en condiciones muy precarias para navegar, por lo que es sometido a reparaciones.

Al término de ellas, en Marzo de 1946, comienza su actividad en el “**Servicio aliado de repatriación**”, transportando personal de las fuerzas armadas japonesas y civiles destacados en diversos lugares, de retorno al Japón.

Esta actividad la desarrolla hasta el año 1950.

En Julio de 1950, es devuelto a sus armadores originales la Norddeutscher Lloyd

En Mayo de 1955, es vendido a Oluf Svendsen, de Dinamarca, cambiando su nombre a “ASTRID SVEN”, con matricula en Copenhagen.

En 1957, fue vendido a “Hellenic Mediterranean Lines”, en Pireo, cambiando

nuevamente de nombre a “PHRYGIA”.

En 1964, vendido nuevamente a Alcyone S.A., Pireo, con el nombre de “ALCYONE”.

En Mayo de ese año, se hunde después de una explosión e incendio en su sala de máquinas, aproximadamente a 60 millas nauticas al norte de Louis, Senegal.

MS “Quito”

El “Quito” tras llegar a Yokohama, cubrió el tráfico entre islas del Japón. De acuerdo a información de los Armadores, se perdió toda noticia del buque durante un viaje a Borneo, en Marzo de 1945.

De acuerdo al Lloyd de Londres, los japoneses incautaron al “Quito”, al igual que el “Havelland” y el “Bogota”, cambiándole el nombre a “Teisyu Maru”,

SS “Frankfurt”

Este buque fondeado en Talcahuano al comienzo de la guerra, y en su posterior desplazamiento de regreso a la Patria, fue hundido por su tripulación, en 1941, para evitar ser capturado por unidades de la Armada Británica,

Su hundimiento fue en el Atlántico, aproximadamente en Latitud 31° 11´ Norte y Longitud 38° 31.9´ Weste al SW de las Azores.

SS “Tacoma”

El SS Tacoma que se encontraba en Talcahuano, en 1939,al inicio de la Segunda Guerra Mundial, zarpó con destino a Montevideo



SS TACOMA

El 22 de Noviembre de ese año, al mando del Capitán. Hans Konow, con 62 tripulantes, arriba a Montevideo procedente de Talcahuano para recibir combustible y provisiones, en viaje hacia Hamburgo, de retorno a la Patria.

Carga combustible el 13 de Diciembre, día de la Batalla del Rio de la Plata.

Días más tarde, el 17, habiendo terminado de aprovisionarse, embarca a la mayor parte de la tripulación del acorazado Graf Spee, con el propósito de huir del puerto; pero al no lograrlo los trasborda a los remolcadores Coloso y Gigante y a la chata Chiringuana antes de la voladura del acorazado alemán, para su traslado a Buenos Aires.

Fue considerado buque auxiliar del acorazado de bolsillo Graf Spee

El 30 de diciembre de 1939, se decreta que el Tacoma dispone de un plazo de 24 horas para abandonar el puerto de Montevideo, según las disposiciones de la Convención de la Haya.

El primero de Enero de 1940, al vencerse el plazo dado por el gobierno uruguayo, dispuso que el SS "Tacoma" fuese internado.

El buque fue arrendado a los Estados Unidos, y en julio se descubre que los marinos alemanes habían dañado la turbina y otros elementos de la máquina. La turbina es mandada a reparar a USA.

Después de reparado parte hacia Boston para alistamiento, señal distintiva HPLL, con matrícula en Panamá, pasa a integrar, como transporte, las fuerza navales de EEUU en el Pacífico.

El 6 de Octubre de 1946, enarbola la bandera Uruguaya, en Philadelphia, pasando a integrar la flota mercante de ultramar de la Administración Nacional de Puertos.

Su primer Capitán fue Andrés Cikato. Zarpa a Montevideo tres días más tarde.

El 23 de Noviembre recalca a Montevideo en su viaje inaugural con pabellón uruguayo.

A partir de 1951 cubre la línea hacia Europa, llevando pasaje, carga general y refrigerada. También realiza viajes a la costa este de USA.

En la década del 60, sufre un incendio en el puerto de Rotterdam que reduce su capacidad frigorífica.

En Junio de 1973, se le destina como buque prisión, para reclusos de baja peligrosidad.

En 1986 es desguazado.

SS “Rhakotis”



SS RHAKOTIS

El BM “Rhakotis” se encontraba al comienzo de la II Guerra Mundial en Antofagasta. La historia de su navegación hacia Japón y luego a Europa fue publicada en el Boletín N° 7 de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

MS “OSORNO”



MS OSORNO

Este buque de propulsión diesel – eléctrica, fue construido en los astilleros de “Blohm und Voss” de Hamburgo, en 1939.

Tenía un tonelaje de 6.951 toneladas, con una velocidad de 17 nudos.

Era un buque de carga y pasajeros, con una capacidad de acomodar entre 35 a 58 pasajeros, dependiendo de la temporada, y su tripulación era de 27 personas.

El “Osorno” pertenecía a la Hamburg America Line, cubriendo la ruta Canal de Panamá y costa del Pacífico de Sud América.

En las primeras horas del 25 de Agosto de 1939, las autoridades marítimas alemanas enviaron mensajes por radio a todos los buques mercantes que se encontraban en ultramar, avisándoles que la guerra era inminente, ordenándoles alterar sus rutas y mantenerse alejados a lo menos 30 a 100 millas de las rutas normales.

Mensajes posteriores denominados QWA 8, 9 y 10 (mensajes del Alto Mando Alemán), indicaban el empleo de enmascaramiento de los buques y las rutas a seguir para llegar a puertos alemanes, amigos o neutrales dentro de cuatro días.

Los puertos Españoles, Italianos, Japoneses, Rusos y Holandeses tenían preferencia. Los puertos de EEUU sólo en caso de una emergencia.

El BM “OSORNO” arribó al Japón, en 1941, proveniente de Chile. El 23 de Diciembre de ese mismo año zarpó a Europa, burlando el bloqueo aliado.

El 19 de Marzo de 1942 recaló a Burdeos.

El 23 de Marzo de 1943, el “Osorno” inició un nuevo viaje de Burdeos al sur este asiático, con 5000 toneladas de potasio y carga general en dirección a Indonesia.

Recaló en Jakarta el 8 de Mayo de 1943. Tras cumplir itinerario en varios puertos intermedios, recaló en Singapur,

El 12 de Septiembre de ese año, zarpó en su viaje de retorno, con la carga siguiente:

4.500 toneladas de caucho
2.500 toneladas de zinc
250 toneladas de wolframio.
500 toneladas de aceite de coco
500 toneladas de bálsamo especial.

Además embarcó a la tripulación alemana del submarino U 511, que había entrenado a la nueva tripulación, después de transferir el submarino a la Armada del Japón.

En Jakarta cargó 30 toneladas de corteza de quinina. El “Osorno” zarpó de este puerto, el 29 de Septiembre, con destino a Burdeos, vía Cabo de Buena Esperanza.

Tras superar grandes dificultades generadas por contactos con fuerzas enemigas, logró llegar en las cercanías del Bahía de Vizcaya.

Parte de la 8ª Flotilla de destructores alemana, (Z 23, Z 24, Z 27, Z 32 y Z 37),

junto a la 4ª Flotilla de Torpederas, (T 22 y T 27), zarparon a escoltar al “Osorno”, para una segura recalada a puerto.

A medio día del 24 de Diciembre, un avión de exploración Aliado, informó del avistamiento de los buques alemanes con rumbo este, después de reunirse con el “Osorno”.

Tres horas más tarde, la agrupación alemana fue atacada por ocho aviones, del Comando Aéreo Costero Británico, uno de los cuales informó, erróneamente, que había tenido un impacto directo y otro muy cerca del buque mercante.

El 26 de Diciembre de 1943, el convoy recaló a la Gironde sin pérdida alguna.

Cuando el “Osorno” entraba a puerto, chocó con un resto náufrago sumergido en la desembocadura del río Gironde (Garona). El resto náufrago pertenecía al ex minador de la armada alemana “Sperrbrecher 21.

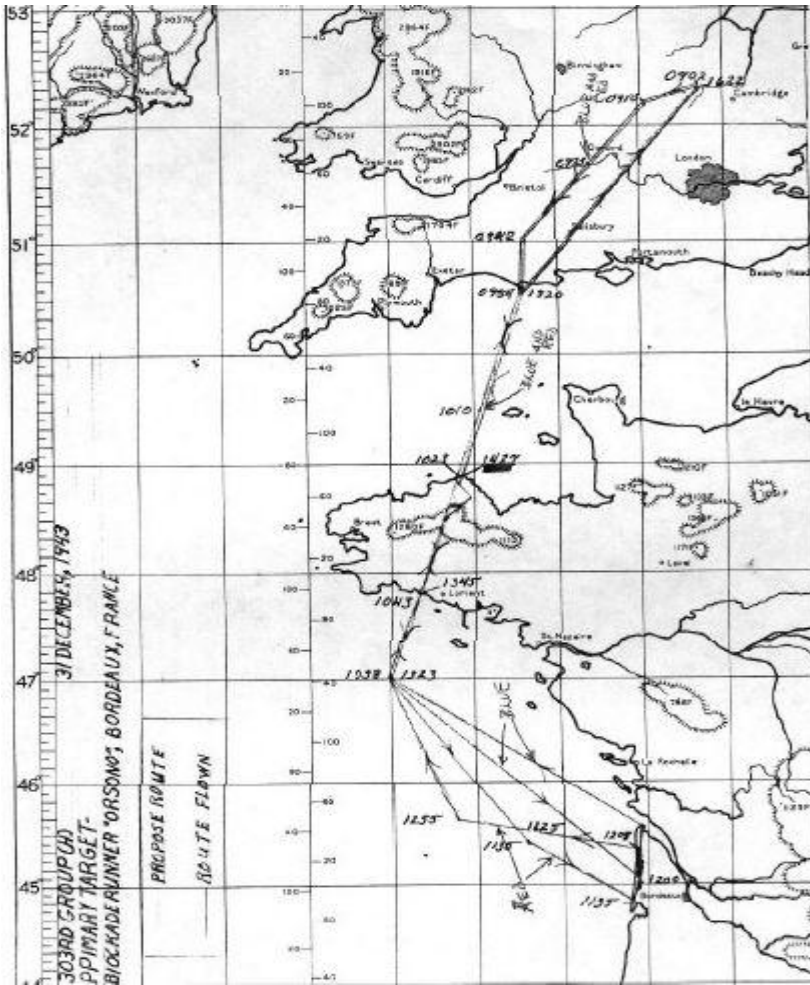
El “Osorno” debió ser varado en la playa para salvar la valiosa carga que traía.

Por parte de los Aliados, se destacó un gran despliegue de fuerzas en las aproximaciones a la Bahía de Vizcaya, para interceptar otro “rompedor de bloqueo”, (blockade runner), que se creía cerca.

Para esta etapa de la Operación “STONEWALL”, el Comandante en Jefe Plymouth tenía a su disposición cuatro cruceros, y otras tantas unidades menores.

El 28 de Diciembre, un avión de reconocimiento avistó al “OSORNO” en Le Verdon, aparentemente varado, y trasladando su carga a otros buques más livianos.

El 31 la RAF decidió montar una operación para hundir al “Osorno”, la misión de combate N° 94; pero sin resultados positivos debido a la mala visibilidad.



Combat Mission No. 094-3

Posteriormente, el 12 de Enero de 1944, el “Osorno”, fue desvarado y llevado a dique.

Efectos causado por los buques burladores de Bloqueo (Blockade Runners)

La gran cantidad de buques mercantes alemanes, que se encontraban en puertos de ultramar, obligaron a un despliegue de unidades aéreas y navales británicas, en tareas de patrullaje y exploración aeromarítima.

Al comienzo de la guerra, se tenían registrado oficialmente 237 buques mercantes alemanes, (1.204.000 toneladas), ya fuera en, o navegando a puertos neutrales o intentando regresar a Alemania..

A fines de Diciembre de 1939, al menos 20 buques con un total de 134.250 toneladas, habían sido hundidos por sus propias tripulaciones al ser interceptados por fuerzas navales Aliadas, otros quince con un total de 74.800 toneladas,

habían sido capturados, y cuarenta y ocho, totalizando 381.000 toneladas, habían regresado a Alemania.

Cuando la campaña submarina de la armada alemana, fue exitosa al destruir las unidades mercantes aliadas, ya fuera en convoyes o en navegación independiente, la orden ya no era de hundir los buques mercantes alemanes, sino más bien intentar capturarlos para reemplazar los buques hundidos.



HMNZS Achilles

En 1939, durante seis semanas el Crucero HMNZS Achilles patrulló las costas de Chile, Perú, Ecuador, y Colombia. El “Achilles”, el único buque de guerra Aliado en esas aguas, bastó, según los Aliados, para paralizar el comercio alemán, y virtualmente inmovilizar a 17 buques mercantes alemanes, con un total de 84.000 toneladas, en la costa desde Panamá al Cabo de Hornos.

Hay un antiguo dicho naval que dice:

“Nueve décimos de la guerra naval está materializada por un continuo trabajo, pesado y monótono, de patrullaje y búsqueda de buques enemigos, que no están ahí; pero que podrían estar si no hay patrullaje.” .

Después de permanecer sólo 24 horas en Valparaíso, el HMNZS “Achilles”, zarpó el 13 de Septiembre a Talcahuano y Corral.

En Talcahuano se encontraban fondeados tres buques mercantes alemanes, el “Frankfurt” de 5.522 toneladas, el “Osorno” de 6.951 toneladas y el “Tacoma” de 8.268 toneladas.

Estos buques se encontraban con toda su tripulación a bordo, y aparentemente, nada hacía prever su zarpe en cualquier momento, cuando la costa estuviese clara. El “Achilles” regresó al norte días más tarde,

presumiblemente al regreso de Corral, habiendo observado los fondeaderos de la Isla Mocha y de la Isla Santa María,

El 16 de Septiembre el “Achilles” interceptó un mensaje del buque “Lahn” de la Norddeutscher Lloyd, (de 8.498 toneladas), en el que informaba a la radio estación de Talcahuano, que estaba pronto de entrar a puerto. Mediante demarcaciones radiogoniométricas confirmó la posición del “Lahn”, en la entrada de la Bahía de Talcahuano. Del vapor “Lahn”, que atendía el tráfico a Australia, lo último que se sabía era que se encontraba en Sidney, desde donde tenía zarpe para el 5 de Septiembre a Alemania.

Pero la decisión del Capitán del “Lahn”, fue zarpar pasada la media noche del 25 al 26 de Agosto de 1939. El “Lahn” dejó su fondeadero en el puerto de Sidney, sin el despacho de aduanas ni práctico de puerto, y se hizo a la mar.

El buque se encontraba con todas sus carboneras llenas, aunque corto de provisiones de víveres frescos, que habían sido ordenadas para el día 26. El buque puso rumbo al Este a través del Pacífico a las costas de Chile.

Tan pronto como la guerra se inició, y estando en conocimiento las autoridades de Nueva Zelandia que el vapor alemán “Erlangen” no había llegado a su puerto de destino en Australia (Port Kembla), se estableció una rebusca del “Erlangen” y del “Lahn”, el otro buque alemán que zarpó de Sydney, antes del inicio de las hostilidades. Estos eran los únicos buques mercantes alemanes en la mar, en el Pacífico Sur Occidental.

El “Erlangen”, que al contrario del “Lahn”, se encontraba sin carbón, se refugió al sur de Nueva Zelandia, para cortar madera para sus calderas, acopiar carne de aves, mariscos y peces, y confeccionar velas para su travesía a Chile.

El crucero HMNZS “Leander”, gemelo del crucero HMNZS “Achilles”, que fue comisionado para su rebusca, no lo avistó en su patrullaje, y el “Erlangen”, pudo recalar a Puerto Montt el 12 de Noviembre de 1939.

El crucero Achilles, tampoco tuvo la oportunidad de capturar o hundir al “Lahn”, fuera de las aguas territoriales de Chile por un factor de tiempo y espacio.

Este buque zarpó posteriormente a la Argentina, donde una empresa privada de ese país, lo adquirió, junto con el “Anatolia” y el “Nieburg”, también de la Norddeutscher Lloyd de Bremen, buques que se encontraban en la Argentina.

FUENTES CONSULTADAS

Fotografía HMSCN Prince Henry <http://www.lasegundaguerra.com>

Hackett, Bob. Cundall, Peter y Muehlthaler, Erich. "Japanese Auxiliary Submarine Tenders" http://www.combinedfleet.com/Bogota_t.htm

Historia y Arqueología marítima. Flota Mercante del Estado 1941-1955. [www, histarmar.ar](http://www.histarmar.ar)

Johnson, Richard R. "25 Milk Runs". Combat Mission N° 094.

Marina Mercante Uruguay. <http://marinamercanteuruguay.blogspot.com>

Osorno cargo ship. - <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?2086>

Restos náufragos. - <http://www.wrecksite.eu/chart.aspx?250>

Sepúlveda Ortiz, Jorge. La Odisea del SS Rakhotis. Boletín N° 7 AHNMCH
La Odisea del SS Erlangen. Boletín N° 8 AHNMCH