

Submarinos alemanes en la costa murciana: breve historia de un supuesto apoyo en tiempos de guerra

Gerhard Lang-Valchs

CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS FRAY PASQUAL SALMERÓN

<https://orcid.org/0009-0006-3607-8960>

Resumen

El aprovisionamiento y reabastecimiento de submarinos alemanes desde los puertos y las costas de la España neutral durante la Primera y Segunda Guerra Mundial parece un hecho incontestable. En cuanto a la zona del Mediterráneo, especialmente la costa murciana, sin embargo, hay dudas razonables. Una revisión de los datos accesibles a propósito y su análisis crítico mostrará hasta qué punto realmente existió este apoyo.

Palabras clave

Submarinos, aprovisionamiento, Mediterráneo, Murcia, PGM, SGM.

German submarines at the coast of Murcia: a short tale of a supposed support in wartimes

Abstract

The resupply of German submarines at the harbours and the coasts of neutral Spain in both WW1 and WW2 seems to be out of question. But there are reasonable doubts about the supply as far as the Mediterranean area is concerned. The present article revises the accessible evidences in order to see, up to what point these doubts are justified.

Keywords

Submarines, resupply, Mediterranean Sea, Murcia, WW1, WW2.

Introducción

El presente artículo se propone contar y comentar unas relaciones hispano-germanas muy particulares en tiempos de guerra. No se hablará de la dudosa gloria acumulada por algunos comandantes de submarinos alemanes durante las guerras del siglo pasado con el hundimiento de barcos “enemigos”, hazañas publicadas incluso en su traducción al castellano mientras todavía perduraba la contienda bélica (Valentiner, 1917; Forstmann, 1918).

Aquí se analiza lo que hoy día se suelen llamar tareas o necesidades logísticas. En sus operaciones los submarinos alemanes, sobre todo durante la Gran Guerra (1914-1918), “desde refugios secretos acosaban el tráfico marino de esta parte del Mediterráneo” y “se reabastecían en los puertos españoles, sobre todo en el de Cartagena.” (del Río, Pérez, 2010: contraportada). El libro donde encontramos estas afirmaciones presenta, por lo que yo sé, el mejor y más completo relato de la guerra submarina de aquellos años en la zona,



Libro de hazañas bélicas del comandante del U-38



Cartel de propaganda alemán (1917) indicando los hundimientos de barcos por los submarinos alemanes en el Mediterráneo (y costas atlánticas)

aunque no cumple con su promesa de revelarnos los mencionados refugios secretos. Sin embargo, señala, ya en su contraportada, el puerto de Cartagena como centro neurálgico de abastecimiento y apoyo en la costa murciana, procedimiento ilícito en un país que se ha declarado neutral en ambas guerras.

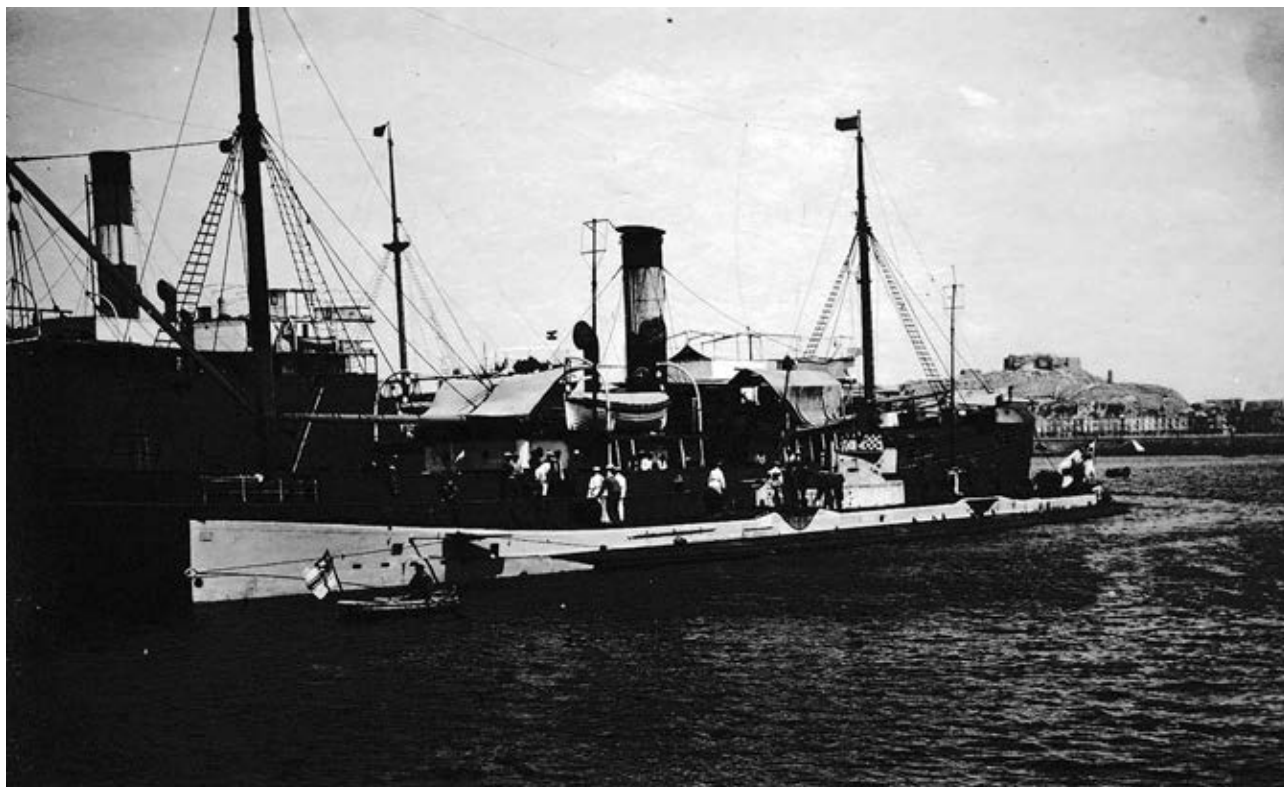
Desde principios del siglo XX, la Marina Imperial Alemana había organizado, con especial foco en los países del Atlántico Sur, una red secreta de apoyo logístico naval para el caso de una guerra o una crisis que impidiera el libre abastecimiento de sus buques que actuaran lejos de las bases de la metrópoli. No nos preocupa aquí hasta qué punto estaba organizada y preparada esta red en España en general. Nos limitaremos a las acciones y misiones concretas para cuyo cumplimiento se acercaron algunos comandantes de submarinos alemanes a las costas murcianas. Un análisis crítico de estos episodios revelará lo que pasó realmente.

El grupo de La Unión/Cartagena

En el municipio de La Unión, unido por una línea de ferrocarril de vía estrecha con Cartagena, residía el responsable de un grupo de sabotaje contra barcos aliados de la zona de la costa murciana. Había sido reclutado también para un servicio de correos desde Alemania vía submarinos

por el entonces teniente de navío Wilhelm Canaris, quien sería en tiempos del Tercer Reich, con el grado de almirante, el jefe del contraespionaje alemán (K. F., 1922: 37). El compromiso incluía, obviamente, cualquier ayuda adicional que se le pidiera por parte de los servicios secretos alemanes. Estaba al servicio y mando del agregado de la Marina en Madrid, el capitán de corbeta en la reserva Hans von Krohn, que el Almirantazgo alemán había mandado tras el comienzo de la guerra en julio de 1914 a este nuevo puesto para ampliar y mejorar el espionaje contra Inglaterra. Se trata de un tal Wilhelm Gross. La grafía de las últimas dos letras refleja la adaptación al español de la así llamada “sz” final de su apellido [Groß], letra que no se encuentra en el alfabeto español.

Hablamos de un individuo de nacionalidad alemana que parece haber llegado a La Unión en 1913 y del que sabemos pocas cosas con seguridad. Como muchos alemanes residentes en España, había adaptado su nombre de pila al español, facilitando su pronunciación y evitando explicaciones a propósito, haciéndose llamar Guillermo. No sabemos dónde nació ni tampoco por qué ni para qué llegó a España y Murcia. Allí se casó con una unionense. Extrañamente no he podido encontrar nada sobre él ni en los registros de España ni de Alemania donde nacería entre 1880 y 1900. Tampoco sabemos ni cuándo ni dónde se casó.



U-35 abarloado al carguero alemán Roma

Según algunos regentaba un bar en La Unión, según otros era prestamista lo cual no excluye lo primero, según sus propias palabras, posiblemente exageradas, era uno de los grandes propietarios de tierras de La Unión y uno de los mayores contribuyentes (K.F., 1922: 38/39). Le llamaban “el alemán de la motocicleta”. Se movía por todo el litoral murciano, desde Águilas hasta Cabo de Palos.¹ En 1921 llevaba una pequeña empresa de transporte de personas que cubría la línea de La Unión a Cartagena para la que buscó dos conductores a través de un anuncio en la prensa regional.²

Fue en algún momento concejal del ayuntamiento y había intervenido a favor de la conservación del orden durante los disturbios de las huelgas mineras en 1916. Su intervención – sea cual fuere – tuvo que ser decisiva, ya que le fue concedido la Placa del Mérito militar por su actuación junto con Adolfo Ballester Pérez, colaborador y tal vez también amigo suyo.³

Manténía contactos con los guardias civiles que patrullaban la costa en busca de contrabando abandonado y contrabandistas. También mantenía buenas relaciones con los pescadores y dueños de pequeñas embarcaciones en los diferentes puertos de la zona.

Guillermo Gross estaba dispuesto a capitanear acciones de sabotaje contra barcos enemigos, lo que en la práctica suponía colocar clandestinamente cargas explosivas entre el cargamento que luego explotaría en alta mar en algún momento predeterminado durante el transporte, causando daños más o menos importantes a la carga y/o al barco. Este compromiso lo había contraído con Canaris en julio de 1916, pero no podía actuar solo (K.F., 1922: 37). Un grupo de amigos o ayudantes estaba dispuesto a echarle una mano de alguna u otra forma. La ayuda para la evacuación de Wilhelm Canaris sería su primera actuación.

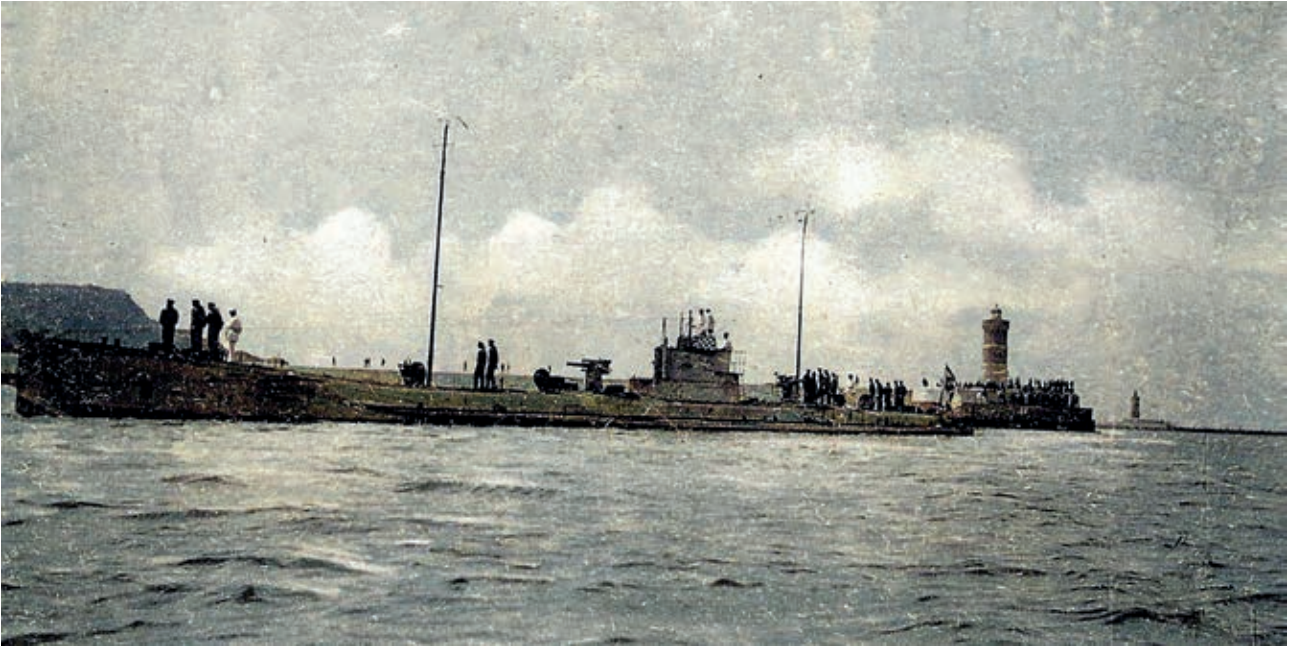
El prelude: el submarino U-35 y su visita a Cartagena

A una puesta en escena muy mediática llegó a las cinco y media de la mañana del día 21 de junio de 1916, el submarino U-35 de la Marina Imperial Alemana al puerto de Cartagena bajo las órdenes del experimentado comandante Lothar Arnauld de la Perière. Con intención se había elegido un festivo, el día del Corpus, que daría a mucho público la oportunidad de presenciar el acontecimiento. El capitán del carguero alemán *Roma*,

(1) Base de la Salitrona; <https://www.webmar.com/foros/viewtopic.php?t=19068&start=48>.

(2) *La Tierra* del 14.1.1921, p. 3, col. 2. y Archivo General de la Región de Murcia, DIP,440/95.

(3) BOE/Gazeta de Madrid, nº 119 del 29.4.1917, p. 288, col. 1.



U-35 maniobrando en el puerto de Cartagena

atracado en régimen de internamiento en el puerto de Cartagena desde los primeros días de la guerra, había sido avisado de su llegada pocas horas antes, el agregado de la Marina von Krohn en Madrid incluso más tarde, cuando el Almirantazgo que había preparado y planeado la acción debió asegurar que no se comprometiera por alguna filtración.

El cometido oficial de la visita totalmente inesperada de esta una unidad naval militar a un país neutral en plena guerra era la entrega de una misiva del emperador alemán Guillermo II al rey de España, Alfonso XIII, cuyo contenido, sin embargo, apenas revestía importancia política. Sirvió de pretexto para tantear la reacción del gobierno de España frente a visitas de submarinos en general, un tipo de embarcación muy moderno que no había sido considerado ni incluido en el tratado internacional de La Haya de 1907, que reglamentaba el trato de buques mercantes y de guerra en puertos de países neutrales en caso de guerra (Lang-Valchs, 2022: 112/113).

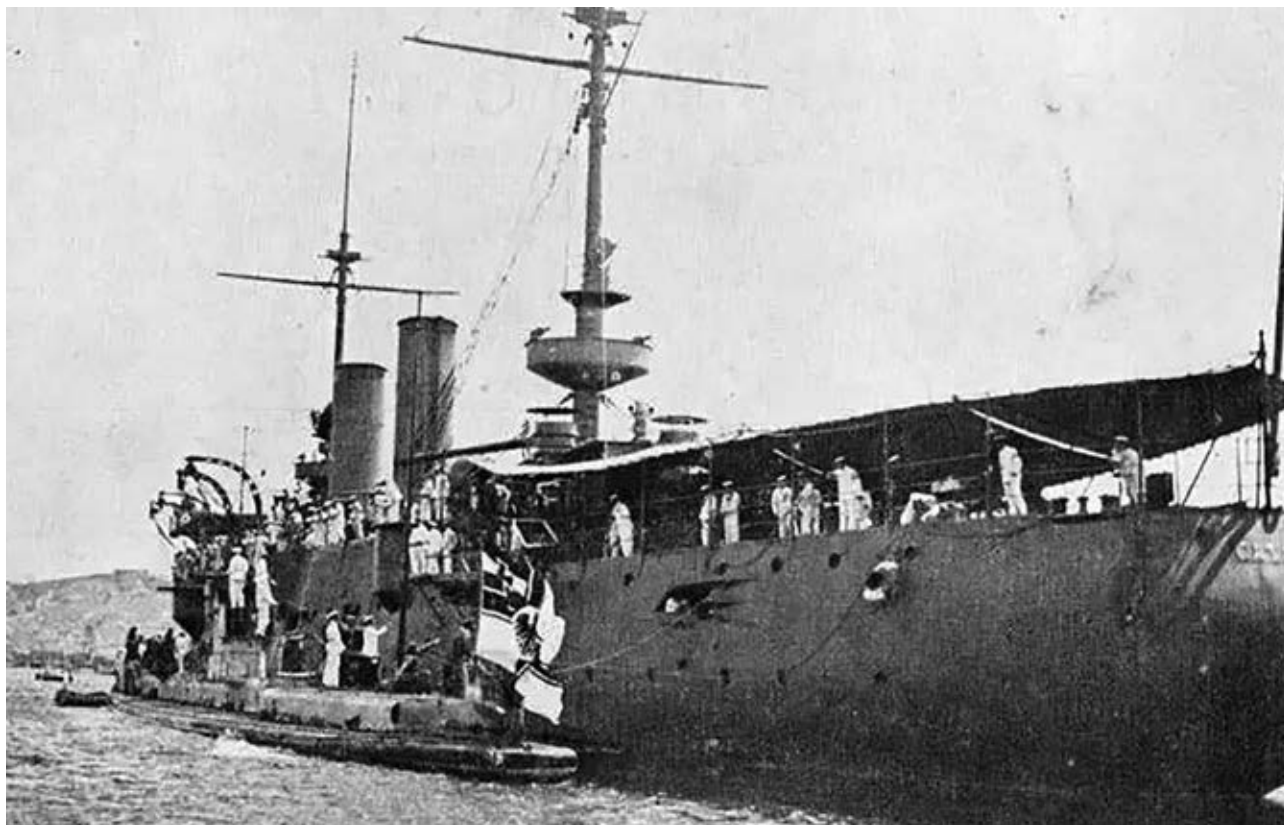
Llegado al puerto, el U-35 atracó al lado del *Roma* que empezó en seguida a suministrarle agua fresca, mientras una treintena de cajas, que le habían sido entregadas en su base del puerto austro-húngaro de Cataro en la costa dalmatina, hoy Montenegro, fueron descargadas. Algunas contenían correo oficial para la embajada de Madrid y los consulados peninsulares. Se había escogido este camino ya que no había otra posibilidad de envío seguro para evitar el bloqueo y la censura postal de los aliados. Otras contenían material para la guerra biológica

contra animales, ántrax y bacterias de muermo, para infectar mulas y caballos, para impedir y/o boicotear así la exportación de esos animales, muy usados todavía para el transporte militar, a países aliados. En otras cajas había explosivos para tareas de sabotaje.

El comandante también había entregado la carta del *káiser* al capitán del *Roma* porque no podía estar seguro de que las autoridades españolas no le obligaran a dejar el puerto en cualquier momento ni de que el agregado von Krohn pudiera llegar a tiempo desde Madrid para recibir la carta, a pesar de que se le había concedido al submarino una estancia máxima de 24 horas en el puerto. Sobre las diez de la mañana el submarino fue obligado a cambiar de sitio y se quedó abarloado al crucero *Cataluña* anclado en el puerto.

La población de la ciudad vivió una escenificación del Almirantazgo imperial en la que el cónsul alemán había colaborado y mostrado sus habilidades propagandísticas. La prensa local, regional y nacional se hizo eco de tan inusual visita, en algunos casos incluso en sus ediciones de la misma tarde. No solamente los oficiales habían traído sus uniformes de gala que lucían al hacer de guía en las visitas al submarino que se organizaron para las autoridades municipales y del público en general. También la tripulación se movía por el muelle y las calles de la ciudad con una vestimenta que no se solía encontrar en un submarino en una misión de combate, distribuyendo tarjetas de propaganda improvisadas. Postales con diferentes fotos del submarino se vendieron ya por la tarde.⁴ El punto final fue la entrega oficial de la

(4) Estas y otras tantas actividades se encuentran en documentos transcritos en los nº 1-3 y 8 del apéndice del Río, Pérez, 2010.



U-35 abarloado al crucero español Cataluña

carta imperial en presencia de autoridades municipales al agregado militar que había conseguido llegar en un tren especial a última hora de la tarde a Cartagena.

A las dos de la madrugada el U-35 dejó el puerto de Cartagena poniendo fin a esta demostración de fuerza de la flota imperial, para seguir cazando barcos aliados en su camino de vuelta a su base.

Sorprendido por la visita de cuya fecha exacta no había sido informado con anterioridad, von Krohn, avisó a Wilhelm Canaris, quien, tras el final de su misión en España a principios de 1916, ya había intentado en vano volver a casa vía Italia y Suiza y estaba en ese momento en Sevilla, esperando una oportunidad segura para salir de España. Pero la fecha real de tan secreta acción sorprendió a todos y no le dio oportunidad a Canaris de llegar a tiempo a Cartagena para aprovechar la inesperada ocasión.

Desde el Almirantazgo de Berlín aún no se había pensado en la posibilidad de repatriar agentes con un submarino. Von Krohn, sin embargo, aprovechó la visita para hablar con el jefe del departamento del Almirantazgo que se encargaba del área mediterránea, que había acompañado y supervisado la acción, acordando la vuelta de Canaris a Alemania por esta vía, lo que inauguraría un “servicio de pasajeros” para agentes importantes.

Entrando en acción

La primera actuación del grupo de Gross fue la organización de la recogida de Canaris en Cartagena, tal como von Krohn lo había acordado durante su estancia en Cartagena con motivo de la visita del U-35. La fecha de la recogida fue fijada desde Berlín entre el 28 y el 30 de agosto. La tarea se había encargado esta vez al comandante del U-34. Durante su patrulla por la costa del Levante, estuvo dos noches seguidas esperando en el punto de encuentro establecido, cerca del cabo Tiñoso, a que se le acercara algún bote o pesquero con su pasajero, pero tuvo que volver finalmente a su base, sin Canaris.

Cuando, más tarde, Canaris comentaría las circunstancias del intento definitivo de su recogida, no mencionó para nada ese fracaso. El único de los implicados en tierra española que lo menciona y habla incluso de la pretendida causa del fallo, es von Krohn. Frente al Almirantazgo lo atribuye al mal tiempo en la mar durante esos días, causa que no coincide con las notas de libro de guerra del submarino correspondiente.

No conocemos la causa exacta del fracaso. La única explicación lógica es, a mi entender, que el fallo fue de von Krohn a quien se le olvidó informar a Gross, y, por lo visto, también a Canaris, así que no es de extrañar que la recogida fallara, ya que éstos últimos no estaban al tanto.



**El almirante Wilhelm Canaris,
jefe del contraespionaje alemán (Abwehr)
entre 1935 y 1944**

Lo que, por cierto, no falló fue el descifrado de las comunicaciones cruzadas a propósito entre Madrid y Berlín, interceptadas por los servicios secretos aliados. Durante los días previstos para la recogida patrullaron en la zona varios barcos aliados para dar caza al submarino que se esperaba, para impedir el embarque de una o varias personas cuyas identidades, sin embargo, no se conocían.

A la tercera...

Tras el fracaso del segundo intento, el Almirantazgo organizó un tercero, también desde cerca de Cartagena. Para no perder esta oportunidad y estar a tiempo cerca del lugar del embarque, Canaris se trasladó desde Madrid a Cartagena, escapando así a la vigilancia de los servicios secretos que le estaban observando, lo que pudiera haber puesto en peligro su viaje de vuelta. Allí se encerró en un camarote del internado carguero *Roma*. Las mismas medidas de seguridad se aplicaron también a un segundo pasajero, esperando su desembarque, el oficial

Reinhold Badewitz que había llegado a Madrid y luego a Cartagena tras haberse escapado de su internamiento en Las Palmas. Cuando ya estaban ocupados con los últimos preparativos se les añadió un tercer pasajero, Berthold Sievers, un agente-colaborador de los servicios secretos imperiales, completando inesperadamente el pequeño grupo.

La llegada del submarino U-35 cuya misión especial le llevaría otra vez a la costa murciana, estaba programada para finales de septiembre, principios de octubre. El 30 de septiembre había llegado a su posición de espera. En la noche del 29 al 30 de septiembre el primer intento de los tres, organizado por Gross, de llegar con un bote al punto de encuentro cerca del cabo Tiñoso, fracasó. La noche anterior había sido torpedeado cerca de Cartagena un carguero aliado, irónicamente por el submarino que tenía que recogerles. Por esta razón se habían reforzado las medidas de vigilancia en el puerto. Al percatarse de que la vigilancia seguía más allá de la medianoche, el dueño del bote finalmente desistió del intento de encontrarse con el submarino, porque no quería arriesgarse a ser descubierto.

Para el día siguiente, Gross tuvo que organizar de nuevo un bote. Al no conseguirlo tan rápido como Canaris quería, éste organizó a su vez otro a través del



**Comandante del U-35
Lothar von Arnauld de la Perière**

capitán del carguero *Caesar*, un segundo barco alemán internado en Cartagena. Al rato Gross apareció con su medio de transporte, así que al final salieron los tres pasajeros, distribuidos en dos grupos, acompañados por Gross y los dos capitanes, a horas diferentes del puerto de Cartagena para acercarse al sitio de encuentro. Una vez allí, los tres se reúnen en el barco pesquero de Gross y mandan a los dos capitanes de vuelta en su bote. Aún tuvieron que esperar hasta las 6.40 de la mañana para poder embarcar y llegar a Cataro ocho días más tarde pudiendo burlar la vigilancia aliada.

La penúltima

A las 2 de la mañana del día 15 de febrero de 1917 llega el submarino U-35 por tercera vez a las aguas de la costa murciana con una misión especial. Trae desde su base en el puerto austro-húngaro de Cataro a dos agentes secretos alemanes, el teniente Kallen con destino a Madrid y el subteniente Karl Fricke, un agente saboteador con destino a Argentina. Éste desembarca con una identidad americana en un bote en Cala Salitrona, una cala solitaria al sur de Cartagena.⁵ Mientras que el primero se pone en marcha para Cartagena, Fricke tiene órdenes de esperar a Wilhelm Gross que le debía recoger con un barco pesquero junto con un gran número de cajas que el submarino había sumergido cerca de la orilla.

Poco después del amanecer, unos pastores y el farero del cabo cercano pasaron cerca del sitio de desembarque, descubrieron las boyas que marcaban el sitio de las cajas y alertaron a la Guardia Civil, mientras el recién llegado estaba esperando en vano su recogida por el pesquero que Wilhelm Gross, responsable del grupo de apoyo, debió haber organizado. Un intento de soborno de los policías que le encontraron en su escondite fracasó, así que fue detenido y trasladado a Cartagena.

Ante la policía y las autoridades militares del puerto se identificaría con su falso pasaporte americano como Harry Wood, marinero de nacionalidad americana que, tras haber dejado su barco semanas atrás en el puerto de Vigo, había venido a Murcia para buscar trabajo en Mazarrón donde decía tener un contacto. Niega cualquier relación con los bultos sumergidos que buceadores de la marina ya habían localizado mientras tanto en Cala Salitrona y que probablemente iban destinados, al menos en parte, a Gross. Al final terminan Wilhelm Gross, el falso Harry Wood, el teniente Kallen así como Nikolaus Meyer, el capitán del *Roma*, que también había intervenido en el

caso como representante interino del cónsul alemán, en el calabozo a la espera de un juicio por el quebrantamiento de la neutralidad de España hasta después de la guerra. El juicio no se celebraría nunca.⁶

La inspección de las cajas sumergidas recuperadas reveló el siguiente contenido: correo para la embajada y los consulados alemanes de la costa mediterránea, libros y periódicos de propaganda, así como cartas a diferentes directores de periódicos. El arsenal de material explosivo encontrado fue respetable:

1700 tubos de tetralita de 5 cms de lado...
8 bombas de latón cargadas con 1000 grs. de tetralita
790 espoletas químicas
72 espoletas con aparatos de relojería
864 detonadores
282 frascos con líquido para espoletas
358 tensores para colocación de bombas
254 llaves para el manejo de los tensores
5 calibradores para el ajuste de espoletas
580 muelles sueltos para espoletas
100 grs. de alambre de acero para espoletas
100 estribos para montar espoletas.” (Romanones, 1999: 361)

La última

Después de un ataque a un convoy aliado cerca de Orán el día 18 de mayo de 1918, el submarino U-39 bajo el mando del comandante Heinrich Metzger, fue contraatacado por dos hidroaviones franceses que lograron dañar el navío severamente. Ante el peligro de hundirse, se dirigió a la base naval de Cartagena donde fue internado inmediatamente. La tripulación se trasladó a un campo de internamiento cerca de Alcalá de Henares.


En el límite

En la madrugada del día 4 de abril de 1918, llegó en misión especial el submarino U-34 a una playa de Santa Pola, otros hablan de la vecina playa de Guardamar. Aunque el sitio se encuentra en tierras alicantinas, el pasajero desembarcado termina, tras su detención por una pareja de la Guardia Civil y un interrogatorio en Alicante, ante un juez en Cartagena y en la cárcel de la misma ciudad, así que nos permitimos incluir también este caso.

El descubrimiento del recién llegado por la policía se debe a la contrariedad de que el bote en el que debía llegar a la orilla de la playa se averió y finalmente se hundió,

(5) En K. F., 1922, 11-15 se encuentran los detalles del desembarque y del descubrimiento de la llegada.

(6) Los pormenores se explican en Lang-Valchs, 2023, 33-40.



Apellidos Clauss Kindt Nombre Adolfo
 Naturaleza Huelva Provincia de Huelva Edad 43
 Residencia Huelva Provincia de Huelva
 Domicilio Plaza de la Paz Profesión Agricultor
 Código Militar Capitán Se incorporó el día 10 de Agosto de 1936
 Licenciado el día 1 de Mayo de 1939 Tiempo de frente 2 años 7 meses días
 Ha sido herido no ¿Cuántas veces? ... Recompensas obtenidas Medalla de
la Cruz Roja del Mérito Militar Huelva 29 de Mayo de 1940
 Delegado Provincial
 Carnet núm. ...

Carnet nº 1 de excombatientes de la provincia de Huelva a favor del capitán Adolfo Claus Kindt, incorporado el 10 de agosto de 1936 y licenciado el 1 de mayo de 1939, sirviendo en el frente durante dos años y siete meses. Le fue concedida la Medalla de Campaña y de la Cruz Roja del Mérito Militar (Documentación de Federico Claus).

Carnet falangista de Claus

así que tuvo que tomar el camino más corto y hacer el último tramo a nado. Por esta razón terminó en brazos de la policía en vez de encontrarse con los miembros de un grupo de apoyo que le estaban esperando. Además de una pistola traía una caja con cartas al embajador alemán, así como correspondencia comercial y privada para destinatarios en distintas partes de la Península. También llevaba, entre otras cosas, un radiotelégrafo sin hilos, sustancias químicas para la fabricación de explosivos, algodón de pólvora, alambres y espoletas.

La logística al revés: un resumen intermedio

El punto de partida de este estudio fue la sospecha de que el apoyo logístico de los submarinos alemanes pudiera ser un bulo. Aunque hubo muy pocos casos documentados de llegadas a la costa murciana, hay que constatar que, efectivamente, es así. La única y poco convincente excepción de la regla es el suministro de agua al U-35 en el puerto de Cartagena. Una mirada crítica a los acontecimientos narrados nos revela, sin embargo, otra cosa.

Los submarinos llegaron a la costa española con otra intención que la de abastecerse y era para cumplir misiones especiales: entregaban correo para la embajada y los consulados alemanes de la costa mediterránea, así como importante correspondencia comercial, traían agentes y saboteadores y/o se llevaban gente importante para Alemania, traían explosivos y desembarcaban finalmente cultivos de bacterias de ántrax y muermo para el uso contra mulas y caballos (González, Aubert, 2014: 318).

La Segunda Guerra Mundial

A partir de 1925 el capitán de navío Canarias empezó a reorganizar para el servicio secreto de la Marina de la República de Weimar los servicios secretos en la Península,

creando, poco a poco, en prácticamente todos los puertos de cierta importancia, una filial con un agente encargado de preparar el suministro de submarinos en caso de un conflicto bélico. Ya hemos visto que en el Mediterráneo tal servicio no había existido ni antes ni durante la Gran Guerra, en otras áreas de las costas se había tenido que improvisar sólo en una ocasión (Tojo, Tojo, 2008). Al principio de la Segunda Guerra Mundial (en adelante SGM), en verano de 1939 se procedió también en España a la activación preventiva del *Etappendienst*, un servicio secreto que debía asegurar el suministro de submarinos y barcos de guerra en caso de un conflicto bélico.

Como durante la Guerra Civil la gran mayoría de los alemanes residentes en la zona republicana habían sido evacuados a su patria, el servicio en esta zona había dejado de existir. A pesar de esto, se intentó ahora recuperar la capacidad de suministro perdida en esta zona a través del envío de “buques nodriza”, buques mercantes, en teoría internados y amarrados en puertos españoles, previamente acondicionados para su nueva tarea (Gómez 2019: 69/70).

El caso del Lipari

El *Lipari* era un barco de cabotaje alemán botado en 1930 en un astillero de Flensburg. La parte más llamativa de su historia y la que más nos interesa empieza en las últimas semanas que precedieron la SGM y termina con su entrega a los ingleses tras el final de la guerra (Dinklage, 1971: 110/11).

En su viaje de vuelta desde el Mediterráneo a Alemania en verano de 1939 recaló en el puerto de Málaga donde quería descargar algunas mercancías y repostar combustible para el resto del viaje. Órdenes que recibe a través del cónsul alemán, sin embargo, impiden el repostaje y retrasan la descarga. La entrada



Karl / Carlos Enrique Fricke, cónsul honorario alemán de Cartagena entre 1925 y 1945

de Inglaterra en la guerra durante el tiempo de espera fuerza el internamiento del barco (M.F., 1988).

Enseguida el *Lipari* va a formar parte de la operación *Moro*, un plan que pretende asegurar el abastecimiento de barcos y submarinos alemanes en aguas españolas a pesar de la neutralidad hispana (Burdick, 1970: 256-284). Esta neutralidad, sin embargo, sobre todo en el campo de la Marina, era más bien una actitud benevolente y germanófila, tanto a niveles altos de la política como a niveles concretos de cooperación en los puertos, lo que permitió en este caso no solamente que se reacondicionara el barco en el puerto de Málaga para su nuevo cometido, sino que después cambiara de puerto de amarre. Su nuevo destino era Cartagena (Tussell, 1995: 233). El desarrollo de la operación *Moro*, sin embargo, se centra en los puertos del norte de la Península, así que tanto Málaga como Cartagena quedan finalmente fuera del plan.⁷

Tras algún tiempo anclado en el puerto de Cartagena y sin cometido fijo, el *Lipari* se convierte en “barco escuela” para el entrenamiento nocturno y, naturalmente, secreto de buceadores a los que se les enseñaban técnicas y equipamiento nuevos para sabotear y hundir mercantes enemigos saliendo de puertos españoles (Jung, 2015; Gómez, 2019: 248ss).⁸ En enero de 1944 durante un fallido intento de colocar una mina subacuática en el petrolero italiano *Lavoro*, que estaba saliendo del puerto, muere uno de los buceadores, un oficial del *Lipari* que le asiste, es gravemente herido. El

incidente no pasa desapercibido, pero una intervención del cónsul alemán de Cartagena, Enrique Carlos Fricke, ante las autoridades del puerto consigue calmar las aguas por el momento, evitando que se entere la prensa (Höhne, 1976: 518/19).

Cuando varios sabotajes en otros barcos durante las semanas siguientes vuelven a apuntar al puerto de Cartagena como sitio de origen, una intervención enérgica de los embajadores británico y americano obliga a las autoridades españolas a actuar contra todos los barcos alemanes internados en puertos del Mediterráneo que supuestamente habían participado en acciones parecidas. Es también el fin de la misión del *Lipari* que queda confiscado por el Gobierno de España.

El submarino U-573

Antes de que el carguero *Lipari* se convirtiera en “buque escuela” para el sabotaje submarino germano, había servido de sitio de internamiento para la tripulación del submarino alemán U-573 que había llegado dañado al puerto de Cartagena el 1 de mayo de 1942 donde fue internado con su tripulación.⁹ El agregado de Marina en Madrid, Kurt Meyer-Döhner, había acordado con las autoridades españolas, en contra de las obligaciones que les imponía la neutralidad, que se permitiera una estancia de tres meses para la reparación del submarino en el puerto de Cartagena.

El cónsul alemán quedó encargado de amenizar el tiempo de espera de la tripulación con visitas a la ciudad y a Murcia, representaciones de películas etc., tal como lo había hecho durante su consulado antes de la Guerra Civil con motivo de varias visitas de barcos de guerra alemanes a la ciudad. Al no conseguir terminar la reparación dentro del plazo concedido, la Marina Alemana vendió el submarino que luego se incorporaría a la Marina Española bajo el nombre de G-7.

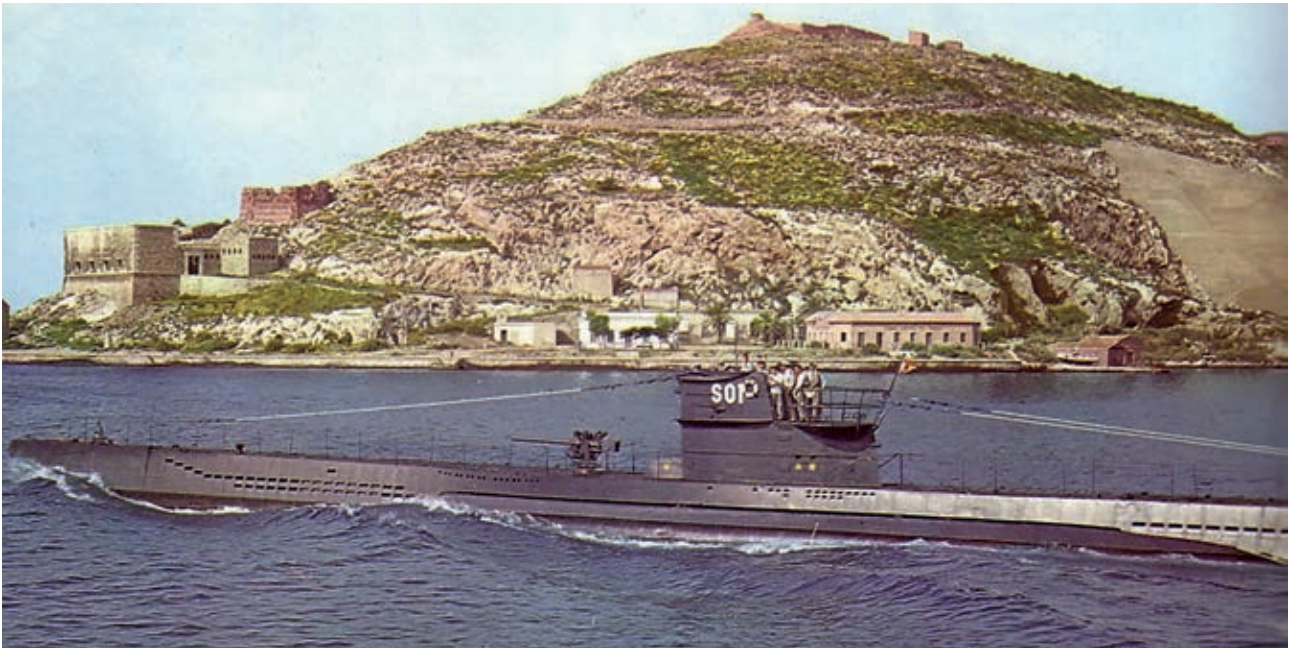
Conclusión

Creo que los datos documentados han podido dejar claro que no existía ni en la Primera Guerra Mundial (en adelante PGM) ni en la SGM un apoyo logístico planeado y sistemático de submarinos alemanes en el puerto de Cartagena, ni en otros puertos pequeños de la zona, ni desde la costa. La única excepción de la regla que vimos, fue el caso del U-35 en 1917.

(7) Otra opinión – sin aportación de evidencias documentales – leemos en Cartagena Histórica, 16, p. 15 donde el autor resalta que uno de los “logros [del cónsul alemán Fricke] fue conseguir que los submarinos alemanes repostasen en La Algameca”.

(8) Lo mismo confirman Paterson ,2003; O’Connor, 2019; West, 2019.

(9) Gómez, 2019, 248-50 cuenta el episodio con todo detalle.



Submarino español S-01 (ex G-7, ex U-573). Cortesía Archivo Municipal de Cartagena

Sin embargo, este estudio ha contribuido a descubrir, en contra de lo que se suele afirmar, un “suministro al revés” durante la PGM. Los submarinos alemanes, lejos de querer abastecerse en la costa mediterránea española, traían correo, agentes y saboteadores, explosivos y material para la guerra biológica. Esta logística “al

revés”, sobre todo en este último punto, apenas ha sido investigada. Es difícil pensar que estos envíos fueran aislados, sino más bien parecen obedecer a un plan ambicioso del uso de esas bacterias contra los intereses aliados no solamente en España, sino también en Sudamérica.

BIBLIOGRAFÍA

- Base de la Salitrona (2 partes) <https://www.webmar.com/foros/viewtopic.php?t=19068&start=48>.
- Burdick, Charles B. (1970): “Moro”. The resupply of German Submarines in Spain. 1939-1942, *Central European History*, vol. 3, (nr. 3), pp. 256-284.
- Conde de Romanones (1999): *Notas de una vida*. Obras completas, vol. 3, Marcial Pons.
- Dinklage, Ludwig (1971): *Die deutsche Handelsflotte. 1939-1945*, Musterschmidt.
- Forstmann, Walter (1918): *El U 39 en el Mediterráneo*, Barcelona.
- Gómez García, Iñigo (2019): *La Marina Alemana y la España de Franco (1936-1945)*
- González Calleja, Eduardo; Aubert, Paul (2014): *Nidos de Espías. España, Francia y la Primera Guerra Mundial 1914-1919*, Alianza.
- Höhne, Heinz (1976): *Canaris. Patriot im Zwielficht*, München.
- Jung, Michael (2015): *Agenten unter Wasser. Schiffsziele im Visier deutscher Kampfschwimmer*, Mittler.
- K. F. [Karl Fricke] (1922): *Ganz geheim*, Garnero/Cartagena.
- Lang-Valchs, Gerhard (2022): El submarino alemán U-35 y su visita relámpago a Cartagena, *Revista de Historia Naval*, 156, pp. 99-118. <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/rhn/2022/156/07N156Art4.pdf>
- Lang-Valchs, Gerhard (2023): *Cónsul Fricke. Espía, comerciante oportunista y nazi*, Cartagena.
- Militärgeschichtliches Forschungsamt [M.F.] (1988): *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945*, Teil A, Band 15, November 1940, 16.11.1940.
- O'Connor, Bernard (2020): *Blowing up Iberia: British, German and Italian Sabotage in Spain and Portugal*, LULU, PR.
- Paterson, Lawrence (2003): *Second U-Boat Flotilla*, Yorkshire.
- Río Pellón, Ángel del; Pérez Adán, Luis Miguel (2010): *Tiburones de Acero*, Cartagena.
- Tojo Ramallo, José Antonio; Tojo González, Sergio (2008): *Cazadores de barcos. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial*, Ministerio de la Defensa.
- Tussell, Javier (1995): *Franco, España y la II Guerra Mundial*, Madrid.
- Valentiner, Max (1917): *300.000 toneladas hundidas por el “U-38”. Los cruceros de mi submarino*, Barcelona.
- Vitoria-Gasteiz (tesis doctoral).
- West, Nigel (2019): *Codeword Overlord*. Cheltenham.