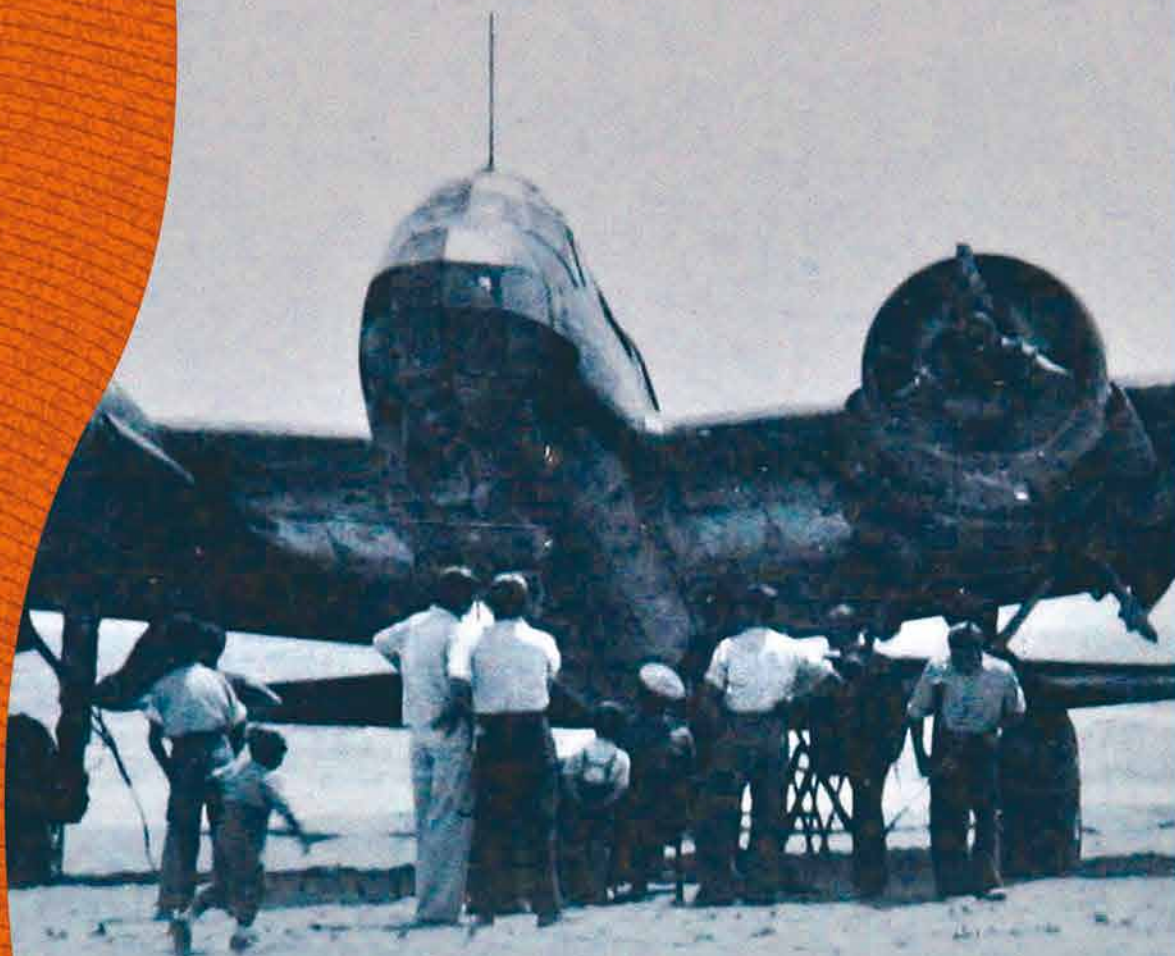


JOSEP MARIA CASTELLVÍ I VILADEGUT

LA SEGONA GUERRA MUNDIAL AL MAR DE L'EBRE I A TARRAGONA LES TRACES DEL CONFLICTE



COL·LECCIÓ
SATURNINO
BELLIDO

LA SEGONA GUERRA MUNDIAL AL MAR
DE L'EBRE I A TARRAGONA
LES TRACES DEL CONFLICTE

Josep Maria Castellví i Viladegut



LA SEGONA GUERRA MUNDIAL AL MAR
DE L'EBRE I A TARRAGONA
LES TRACES DEL CONFLICTE

Josep Maria Castellví i Viladegut

Edita: Autoritat Portuària de Tarragona i Arola Editors

Autoritat Portuària de Tarragona – Servei de Publicacions
C/Anselm Clavé,2
43004 Tarragona
publicacions@porttarragona.cat

Arola Editors
Polígon Francolí, Parcel·la 3
43006 Tarragona
arola@arolaeditors.com

1a edició: Octubre 2016

© Del text: Josep Maria Castellví i Viladegut

© Del pròleg: Gustau Vivar

© De la imatge de la coberta: Col·lecció Xavier Grinyó Domínguez.
Autor desconegut. 1943. Arxiu Comarcal del Baix Penedès.

© Imatges i fotografies interiors, indicat al peu.

Disseny gràfic:

Disseny portada: Miquel Pujol

Impressió: Gràfiques Arrels

ISBN: 978-84-946854-2-2

Dipòsit legal: T 331-2017

Coordinació de l'obra i imatges: Arxiu del Port i Servei de Publicacions
del Port de Tarragona



AROLA EDITORS

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, llevat l'excepció prevista per la llei. Dirigeixi's a CEDRO (Centro Espanyol de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necessita fotocopiar o escanejar algun fragment d'aquesta obra.

ÍNDEX

Presentació / 9
Pròleg / 11
Abreviatures / 13

I INTRODUCCIÓ (UNA GUERRA IMAGINADA) / 15

Sortint als mapes / 18
Una guerra econòmica / 21
Aspectes metodològics / 25

II LA HISTÒRIA SUBMERGIDA / 27

Un enigma sota el mar / 30
Un país immolat / 32
La maleta sorprenen / 37
He-111 / 40
El rostre dels botxins / 42
Quan l'Estat és el teu parent més proper / 45
Presoners de guerra / 49

III PLUJA D'AVIONS / 51

Diàspora aèria / 54
Els **Mureaux** / 57
Passant comptes amb els britànics / 59
A través d'un món hostil / 62
530 francs francesos / 66

IV UNA GUERRA SENSE TRINXERES / 69

Persecució sense treva / 73
Consignataris sota l'ombra del dubte / 74
Els alemanys de casa / 78
Una excursió al camp / 81
Uns nazis de tracte afable / 84
Condecoracions que parlen / 88
Com en un tauler d'escacs / 92
Espies a Tarragona / 96
Els efectes del vi / 99
"Weisterverkauf verbooten" / 105
La Vinícola Ibérica, S. A., punt final / 108
El camarada Carandini / 110
Federico Hüber contra el món / 111

V TEMPS D'ESPERANÇA / 117

L'**Iris**, el submarí díscol / 119
El dia que el sergent Beckett va perdre el rumb / 122
"Dinghy" / 126
Les "Àligues" tornen a volar sobre Tarragona / 127
El control marítim aliat / 132
8./KG26 / 134
Captureu el **Sebastian** / 141

VI A L'ULL DE L'HURACÀ / 147

Quan el **Nicoline Maersk** va trobar-se amb **Le Fantasque** / 152

Kilissi. De bananes i taronges / 161
Cooperació destructiva / 167
L'infern al mar / 170
A corre-cuita / 182
Un tràgic balanç / 188
L'hora dels herois / 194
Diplomàcia a doble banda / 197

VII EL COSTAT MÉS FOSC / 201

La qüestionada mort d'Arthur Ferdinand Yencken / 204
La misteriosa carta de Wilhelm Faupel / 210
Noms per una conspiració / 211
El Gruppo "Buscaglia" / 218
Berlín a l'horitzó / 223

VIII EPÍLEG / REFENT FERIDES / 225

L'estranya connexió tarragonina / 229
Els vaixells de la llibertat al port / 232
Roda el món... / 239

IX ARXIS I FONTS DOCUMENTALS / BIBLIOGRAFIA / 241

Arxius i fonts documentals / 243
Bibliografia / 244
Altres recursos bibliogràfics / 248
Recursos en línia / 250
Recursos hemerogràfics / 252

X AGRAÏMENTS / 253

PRESENTACIÓ

És tanta la informació que rebem diàriament, i circula tan ràpidament, que la notícia d'ahir, avui no la recordem. Però no és menys cert que sobre el passat, sobre cert passat, tenim poca o cap mena d'informació, perquè sobre alguns temes no ha interessat que en tinguem.

Els esdeveniments del passat que presenta el llibre que teniu a mans, el coneixem gràcies a la important tasca que ha fet Josep Maria Castellví, un historiador que ens permet recuperar la història de les comarques de Tarragona i, d'aquesta manera, homenatjar les persones que van ser protagonistes d'uns fets que haurien quedat oblidats.

Josep Maria Castellví és historiador que construeix la Història a partir dels derelictes que es troba quan fa allò que més li agrada, el submarinisme. Però la seva manera d'explicar-la no té la fredor de l'aigua on troba aquests derelictes, sinó que la construeix amb l'escalfor de la vida dels personatges implicats directament i indirectament amb la troballa marina. Cal agrair-li aquesta manera de donar-nos a conèixer la història, perquè la història no només són fets sinó que són persones, la vida de les quals ens ajuda a copsar millor la dimensió del que va succeir. També cal remarcar que Josep Castellví sap situar en el relat el context més immediat que influencia o determina el desenllaç, fet que allò que inicialment pot semblar, pel títol, una història local, esdevé una història de dimensió europea.

Hem d'agrair aquest bon treball de qui podem considerar com a amic i col·laborador de les publicacions del Port de Tarragona. Desitjo i espero que els lectors trobin el relat que presentem tan apassionant com l'hem trobat les persones de la nostra institució que l'hem llegit, i ja estem desitjant que aviat ens sorprengui amb un nou treball.

Josep Andreu i Figueras

President del Port de Tarragona

PRÒLEG

Aquests darrers anys hem estat participants dels actes commemoratius dels 100 anys de la Primera Guerra Mundial. Una efemèride clau, ja que les restes submergides sota les aigües més de cent anys passen a formar part del patrimoni cultural subaquàtic, segons la Convenció de la UNESCO del 2001. Això ens porta a pensar que les restes enfonsades sota les aigües del període de la Segona Guerra Mundial, objecte d'una bona part d'aquest llibre, aviat formaran part del patrimoni de tots. Cal dir, que la legislació catalana sobre temes del patrimoni cultural és menys restrictiva, i recull que qualsevol resta que pugui ser estudiada amb metodologia arqueològica pot formar part d'aquest patrimoni.

Deixant les lleis i les efemèrides a banda, cal dir que en aquestes pàgines el lector podrà trobar els vestigis de la història fascinant del darrer conflicte bèl·lic que es va produir a la vella Europa i de com es va viure a les comarques de Tarragona. Però no només restes materials molt ben documentades, les quals també han estat filmades i han estat protagonistes de grans documentals fets pel mateix autor, sinó que se'ns presenten les històries personals que hi ha darrere de cada avió accidentat, de cada enfonsament, i de cada naufragi, fins al punt que podem saber, en molts casos, els noms dels tripulants d'aquelles embarcacions i aeronaus engolides per les aigües.

Josep Maria Castellví ha fet una cerca documental a partir d'arxius, biblioteques, testimonis personals i treball de camp, que ens mostra la importància cabdal de donar veu als objectes. No ens parla només d'un avió *Hurricane* enfonsat a les aigües catalanes, sinó de la història del seu pilot, de com ha arribat a sobrevolar les nostres costes; els seus problemes, la seva història, el seu drama personal i, finalment, la seva desventura o afortunada aventura. I és aquí on el llibre es fa gran perquè ens explica històries humanes, molt properes, gràcies a la seva contemporaneïtat i a l'extensa documentació que durant els anys de guerra es va generar a Europa, i que precedeix d'una tasca d'investigació documental i d'exploració en els escenaris dels successos, fins a obtenir la informació necessària per poder bastir i explicar les històries de la Història.

Pot sobtar al lector, a l'inici del llibre, la pregunta obligada de com pot ser que a Catalunya hi hagi tants vestigis i, en concret, a les comarques de Tarragona, relacionats amb el conflicte, si aquest territori era neutral. I aquí l'autor comença amb

una veritable demostració de la falla de la neutralitat i la importància de la guerra encoberta. Ens mostra com a casa nostra hi va haver més conflictes i actuacions bèl·liques de les que ens podem imaginar. Ens explica que la nostra orografia era prou important i complicada, i que esdevenia idònia per ser un punt clau d'operacions vinculades amb el món del mar i un referent per a les aviacions dels països contendents. I, com no podia ser d'una altra manera, com aquesta va ser també una terra farcida d'espies i contraespionatge propi de novel·les i pel·lícules.

Aquestes històries ens parlen d'unes restes que, tot i ser recents, són extraordinàriament fràgils. Pel que fa a les que estan sota el mar, sabem pels darrers estudis realitzats sobre diferents derelictes documentats al canal de la Mànega, especialment vinculats al desembarcament a Normandia, el mític dia D, que bona part d'aquests vaixells i aeronaus han començat un procés de degradació irreversible. Això farà que, en relativament pocs anys, a ulls d'arqueòlegs, desapareguin irremeiablement. Hi ha tota una sèrie de factors especialment vinculats al material del qual estan fets, principalment ferro, que fan que la seva degradació marina sigui vertiginosa. Fins i tot en vaixells que es troben a gran profunditat, s'han observat una sèrie de bacteris que actuen en la corrosió del ferro afavorint la rapidesa de la seva degradació marina. Per més que s'hagi experimentat per trobar solucions que permetin aturar aquest procés de destrucció massiva, ara per ara, les conclusions a les quals s'està arribant, no ens permeten ser especialment optimistes. Així doncs, actualment, ens és més fàcil conservar un vaixell de fusta de més de dos mil anys, que un vaixell de ferro enfonsat a la dècada dels 40 del segle passat. Això ens ha de fer reflexionar i obrir els ulls a aquest tipus d'estudis que ens permeten conèixer a fons i mantenir viva la història d'aquestes restes i la dels seus protagonistes. Històries amb finals, més o menys afortunats, que ens mostren les vivències i aventures que van patir i suportar aquells homes i dones que van lluitar en ambdós bàndols, en el conflicte que va mantenir durant 6 anys i 1 dia a tot Europa en peu de guerra, i amb les comarques tarragonines com a escenari circumstancial.

Gustau Vivar

Director del Centre d'Arqueologia

Subaquàtica de Catalunya

ABREVIATURES

ACBP	Arxiu Comarcal del Baix Penedès.
ACCB	Arxiu Comarcal de la Conca de Barberà.
AHCT	Arxiu Històric de la Ciutat de Tarragona.
AHEA	Archivo Histórico del Ejército del Aire.
AHMPPRE	Archivo Histórico del Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores.
AHN	Archivo Histórico Nacional.
AHT	Arxiu Històric de Tarragona.
AMAE	Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores.
AMSOR	Air Ministry Squadron Operations Records.
ANF	Les Ateliers de Construction du Nord de la France.
APT	Arxiu del Port de Tarragona.
ASMAE	Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri.
AWD	Admiralty War Diaries.
BHMT	Biblioteca-Hemeroteca Municipal de Tarragona.
CIA	Central Intelligence Agency.
DGER	Direction Générale des Études et Recherches.
F.E.T. y de las J.O.N.S.	Falange Española Tradicionalista y de las Juntas de Ofensiva Nacional Sindicalistas.
FO	Foreign Office.
FRASER	The Federal Reserve Archival System for Economic Research.
HMS	His/Her Majesty's Ship.
ICRC	International Committee of the Red Cross.
ID	National Archives Identification Number.
IWM	Imperial War Museum.
JOP-APT	Junta de les Obres del Port - Autoritat Portuària de Tarragona.
JDPC	Junta de Defensa Passiva de Catalunya.
KTb	Kriegstagebuch
KVK	Kriegsverdinskreuz.
MR	Microfilm Roll.
MSN	Micro Serial Number.
NA	National Archives.
NARA	National Archives and Records Administration.
NWCDA	Nazi War Crimes Disclosure Act.
OCCPAC	Office, Chief of Counsel for the Prosecution of Axis Criminality.
OMGUS	The Office of Military Government, United States.
ORB	Operations Record Book.
OSS	Office of Strategic Services.
POLAD	Foreign Political Advisor.
RAAF	Royal Australian Air Force.
RE	Records of Events.
RM	Reichmarks.
SDN	Specially Designated Nationals - U.S. Department of the Treasury.



SE	Summary of Events.
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.
USACA U.S.	Allied Commission for Austria.
USAF	U.S. Air Force.
WC	War Cabinet.
WO	War Office.
WR	Weekly Resume.

I



INTRODUCCIÓ (UNA GUERRA IMAGINADA)

El diumenge 12 de març de 1944, a mitja tarda, un vaixell mercant artillat, el *Kilissi*, de nacionalitat francesa però amb bandera alemanya forçada, en missió d'escorta a un altre vaixell, al seu pas per davant del cap de Tortosa va estar intensament bombardejat per avions de la RAF¹ i, com a conseqüència, va acabar enfonsant-se a les goles de l'Ebre. Tot això va passar a tocar de les aigües territorials espanyoles i a la vista i oïda de la gent del país, com encara es recorda a l'Ametlla de Mar, on els veïns que assistien la sessió de tarda al cinema Gurrera en van ser testimonis. Malgrat haver hagut diversos morts i nombrosos ferits, atesos en diverses poblacions del Montsià i del Baix Ebre, mai res de tot això es va publicar a la premsa local, ni a la de la resta de l'Estat.

Tot just acabada la Guerra Civil Espanyola i ja iniciada la posterior llarga etapa de dictadura, Espanya van estar a les portes d'un nou conflicte, la Segona Guerra Mundial, que va sacsejar el món entre 1939 i 1945, segons la cronologia clàssica. Durant aquell període, el franquisme, amb l'ambigüitat per opció, davant de les pressions per prendre partit per uns o altres i la poc dissimulada devoció pels règims nazi alemany i feixista italià, va saber adaptar-se discretament als diferents moments de la conflagració i al col·lapse final dels països de l'Eix. Tarragona, però, participà activament en aquella guerra, amb la presència silenciada d'exiliats de la Guerra Civil, que van tornar a la lluita, en aquesta ocasió al costat dels exèrcits aliats i per l'altra banda, en sentit oposat, amb l'allistament de soldats a la División Azul, la unitat enviada per Franco a lluitar en terres russes en suport dels nazis i fent croada contra el comunisme.

Però tot això passava molt lluny d'aquí i la gent del país n'era desconixedora, o només assabentada d'allò que interessava al govern i era exposat a través del triomfalisme de les proclames oficials. El ferri control de la premsa i de tota informació vinguda des de l'exterior, va fer que qualsevol dada relacionada amb la guerra i el seu curs fos manipulada, o fins i tot ignorada quan convenia a l'aparell de l'Estat. Així, bona part dels successos ocorreguts a les comarques tarragonines durant aquell període, que més tard s'analitzen en detall, mai van estar publicats pels diaris ni informats per les ones locals i quan alguns dels fets van arribar a ser difosos, la redacció de la notícia i l'ús de la mateixa va tenir propòsits alliçonadors i ideològics, sempre subjectes a l'interès del règim.

1 Abreviatura de *Royal Air Force*, la branca aèria de les forces armades britàniques.

SORTINT ALS MAPES

Mentre la guerra succeïa més enllà de les fronteres, dins del territori espanyol, i per més que el franquisme ho volgués amagar, hi va haver episodis accidentals i també combats premeditats protagonitzats per unitats militars dels països contendents. El litoral tarragoní no en va ser una excepció, i va viure nombrosos incidents, convertit en un front passiu que en determinats moments es va activar amb violents enfrontaments aeronavals, uns fets que, d'altra banda, van situar temporalment els llocs i topònims de la geografia local en els mapes i diaris d'operacions militars dels estratèges dels exèrcits aliats i dels de l'Eix.

La configuració de la costa que s'estén al voltant de la desembocadura del riu Ebre va propiciar molts d'aquells successos, de forma similar al que havia passat durant els anys de la Primera Guerra Mundial, entre 1914 i 1918, quan la costa espanyola era un territori franc per a la navegació aliada, que fugia de l'assetjament dels submarins alemanys. En aquell temps, des del cap de Tortosa i el golf de Sant Jordi fins al cap de Salou havien estat fites de referència a les cartes nàutiques i destí operatiu² de les unitats alemanyes, on van trobar un lloc extraordinari de concentració de vaixells enemics en ruta als quals podien atacar fàcilment.³ Precisament, el protagonista destacat d'aquell conflicte als fronts navals va estar el submergible, emprat pels alemanys amb especial destresa.

Si bé l'invent havia estat concebut per l'atac a vaixells militars i aquest va estar l'ús que tingué a l'inici de les hostilitats, ben aviat s'anaren descobrint les possibilitats que l'arma oferia per col·lapsar la navegació comercial enemiga.⁴ Durant la Segona Guerra Mundial, però, es va veure un escenari tecnològic, estratègic i militar ben diferent. L'aviació va superar els submarins pel que fa a l'efectivitat i immediatesa de les accions i l'arma va evolucionar ràpidament en un camp de proves accelerat per tots els bàndols i que a Espanya ja s'havia iniciat amb la presència alemanya, italiana i russa, lluitant principalment al cel en el teatre d'operacions de la Guerra Civil.

Les nombroses operacions i circumstàncies politicomilitars que es van succeir entre 1939 i 1945 al Mediterrani, sovint van provocar incidents per aterratges

2 Els alemanys ho batejaren com Ostküste - Costa Est, en referència al litoral del llevant espanyol, Balears i la costa catalana.

3 MORATH, Robert. *Werwolf der Meere*. Berlín: Vorhut-Verlag Otto Schlegel, 1938, p. 74.

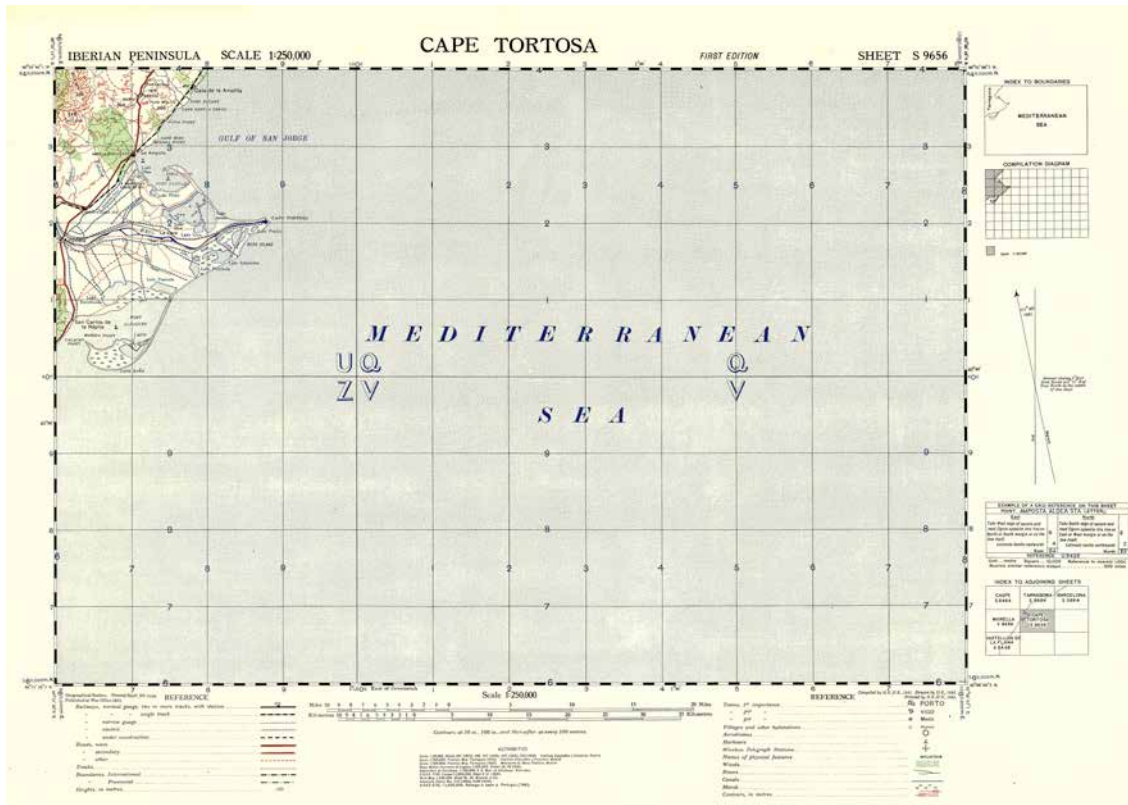
4 CASTELLVÍ VILADEGUT, Josep Maria; GUARRO SAFONT, Josep. *La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats a la costa de Tarragona (1914-1918)*. Lleida: Ed. Pagès, 2005, p. 33-35.

accidentals i sinistres de les aviacions contendents a tot l'Estat i també en territori tarragoní, principalment a les llargues platges del Baix Penedès, que limiten amb el Tarragonès, i a les àmplies extensions sorrenques del delta de l'Ebre, lliures d'obstacles i envoltades d'aigües someres, atesa la seguretat que aquestes condicions oferien als pilots.

L'altra tipologia de succés que es va viure al litoral va ser l'enfrontament directe entre unitats aèries i navals. Des de la declaració de guerra italiana, el mes juny de 1940 fins al desembre de 1944, els britànics amb la resta d'aliats van emprendre un intens operatiu contra el transport marítim enemic a la Mediterrània, combinant, fins on va ser possible, l'ús de vaixells de superfície, submarins, avions i l'estesa de mines. Després dels dos anys inicials de guerra i d'avenços alemanys ininterromputs, l'entrada en lluita de Nord-amèrica, l'any 1941, i la victòria dels exèrcits aliats en el nord d'Àfrica, l'any 1943, amb els posteriors desembarcaments sobre Sicília, Sardenya i Còrsega, va suposar per a l'Eix la pèrdua gradual del control d'aquest mar. La sostinguda i efectiva activitat britànica per aire i mar, operacions a les quals es va afegir el que restava de la marina de guerra francesa, va col·lapsar el subministrament alemany de productes de necessitat estratègica dels quals es proveïen des dels ports Mediterranis.

Al mar de l'Ebre, el període àlgid d'aquestes accions va començar en els mesos previs als desembarcaments aliats en territori italià, la primavera de 1943, moment en què els alemanys mantenien en les aigües levantines i a través del litoral català, una de les darreres rutes per proveir-se de determinats productes vitals per a la guerra i la mateixa subsistència, principalment mineral de ferro i cítrics, embarcats des dels ports de València i Sagunt fins als de Port Vendres, Seta i Marsella, o fins i tot al de Barcelona quan convenia i d'allí per terra o aire, fins a Alemanya.

La resposta aliada va arribar aquí amb un llarg i sever bloqueig aereonaval entorn del cap de Tortosa, que ben aviat va derivar en tensos incidents i enfrontaments, sovint en el llinar del cel i de les aigües territorials, quan no dins, malgrat els esforços de la diplomàcia aliada per evitar friccions amb el règim, i viceversa, en moments decisius del conflicte a l'escenari europeu. Aquest va ser el cas de l'enfonsament del vapor *Kilissi* executat pels avions de la RAF, succés que analitzarem detalladament en el capítol corresponent, arran del qual Londres va instruir a les unitats navals i aèries que, en el futur, no iniciessin atacs a vaixells



Cartografia militar britànica del cap de Tortosa de l'any 1941. WO. Col·lecció de l'autor.

que poguessin estar en aigües espanyoles, a menys que fos emesa una ordre concreta.⁵

Franco, conscient de la seva precarietat davant dels dos blocs i per mantenir, si més no aparentment, els seus compromisos inicials de neutralitat, no dubtarà en adaptar-se als escenaris polítics i militars més convenients als seus interessos, si bé s'oposarà al pas, o a la vinguda d'unitats estrangeres a territori espanyol, fent ús, àdhuc, de la força⁶ en alguns casos, quan va tractar-se d'elements aliats,⁷ tot i que, en general, procurà no anar més enllà de la vetllada queixa diplomàtica.

5 NARA: AWD, 4/1/44 to 4/30/44. ID: 4697018. MSN K-4-E; MR: A2180.

6 AMAE: Fondo Renovado, lligall 1190, expedients 3-21. Despatx dirigit pel ministre de l'Aire al Ministre d'Afers Exteriors espanyol, Madrid, 16.05.1940. [Per reiteració dels fets, el cap de les Forces Aèries de les Balears, informa que un avió civil francès havia sobrevolat sense cap autorització l'espai aeri espanyol i que arran d'això s'havien cursat ordres a totes les regions aèries per tal que, en cas de repetir-se fets similars, els avions de caça fessin foc sobre els avions estrangers no autoritzats a volar sobre el territori i, en qualsevol dels casos, als que ho fessin sobre zones prohibides].

7 ABELLAN, Estanislao, «Los Heinkel HE-112 O/B españoles», *Aeroplano Revista de Historia Aeronáutica*, (1993), Núm. 11. [El cas més greu va ser una agressió entre aeronaus, el 3 de març de 1943, quan un *Lockheed P.38 Lightning* nord-americà, que volava amb altres deu aparells, va ser abatut per un caça *He-112B*, sobrevolant el Marroc, llavors protectorat espanyol].



Bombarder torpeder, italià, *Savoia Marchetti SM.79 III*, aterrant a Sicília. Un aparell com aquest va aterrar accidentalment a l'illa de Buda, a la desembocadura del riu Ebre, el 5 de juny de 1944, després de protagonitzar un atac sorpresa a la base naval britànica de Gibraltar. NARA. Ref.: 342-FH-3A27019-54924AC.

UNA GUERRA ECONÒMICA

Però mentre els exèrcits lluitaven als camps de batalla, una altra guerra més discreta es decidia des de feia molts anys en els despatxos, a la rereguarda, per part de l'aparell nazi. Els seus jerarques havien ordit una complexa i extensa xarxa econòmica arreu del món, destinada a protegir els seus interessos estratègics en previsió del conflicte internacional.

A Espanya, aquesta trama s'havia començat a establir molt abans de l'inici de la Guerra Civil de la mà del conspirador i home de negocis, Johannes Eberhardt Franz Bernhardt, un prussià i fervent militant del NSDAP,⁸ amic de Franco i amb influents connexions amb els alts càrrecs i comandaments militars espanyols.⁹ L'any 1936, des de Tetuan, on residia, va crear les societats, HISMA (Sociedad Hispano-Marroquí de Transportes Ltda. / Hispano-Marokkanische Transport-Aktiengesellschaft), amb seu a Espanya i l'Alemanya ROWAK (Sociedad de Compra de Mercancías y Materias Primas Ltda. / Rohstoff-Waren-Kompensation Handelsgesellschaft), les quals, a partir de 1938, es van agrupar sota el consorci SOFINDUS (Sociedad Financiera Industrial Ltda.).

⁸ Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei (Partit Nacional Socialista dels Treballadors Alemanys).

⁹ CIA. NWCDA. Bernhardt, Johannes. DN: 519a6b2a993294098d511875. [La llista dels contactes de l'inefable Bernhardt és extensa i arribava a tots els nivells i estaments oficials. Entre d'altres, Ramon Serrano Suñer, el general Antonio Aranda, Demetrio Muñoz Grandes, Demetrio Carceller, el tortosí Joaquín Bau, tots ells ministres o alts càrrecs militars].



Derelict del vapor *Kilissi*, a 20 metres de profunditat, enfonsat per avions de la RAF, el 12 de març de 1944, davant de la desembocadura del riu Ebre. Fotografia: Josep Maria Castellví.

La primera operació endegada, entre moltes altres al llarg d'aquells anys, arran de l'aixecament contra la República, va ser facilitar el tràfic d'armes a favor dels insurrectes i la contractació dels avions que els van transportar des del Marroc a la Península, al juliol de 1936. Per la seva part, ROWAK servia de tapadora per al cobrament d'aquests serveis, que atesa la manca de liquiditat del bàndol franquista, sense reserves d'or ni divises, ho feia en forma de compensacions en béns que s'importaven d'Espanya, tots d'interès estratègic per a Alemanya, una pràctica que es va perllongar després de la Guerra Civil, en diferents etapes i circumstàncies, al llarg del conflicte mundial. Així, després de la Guerra Civil, SOFINDUS continuà amb les activitats a Espanya, fent de proveïdor del Reich i estenent les seves influències a tot allò que tingués caràcter estratègic i d'utilitat per als interessos alemanys. L'ens també va servir de tapadora dins del país a nombroses operacions clandestines i com a seu de diverses xarxes policials, d'intel·ligència i d'espionatge nazi.¹⁰

Al dictat de Bernhardt i de SOFINDUS, i també controlades pels alemanys en forma de tinença directa o indirecta del seu capital, es va estendre un ampli tram de empreses que controlaven tots els sectors rellevants del país, dividit

¹⁰ CIA. DN: 519a6b2a993294098d511880. [Informe que relaciona les activitats de SOFINDUS amb la SiPO, SD i l'ABWEHR].

en tres grans grups estratègics: un primer de subministraments agrícoles, amb l'oli, fruita i vi com a productes més desitjats; un segon de transports i serveis per canalitzar la logística de les importacions i exportacions, i un tercer per a l'extracció de matèries primeres i mineria, on a banda del plom, zinc, mercuri i ferro, entre d'altres, el principal objecte del seu desig era el wolframí.¹¹



Destructor francès *Le Fantasque*, causant de la pèrdua del vapor danès *Nicoline Maersk*, de bandera alemanya, la vigília de Nadal de 1943, davant del far de la punta de la Banya. La imatge és de la dècada dels anys 50. Col·lecció de l'autor.

Tot i que l'any 1939, sota l'empara d'una llei de salvaguarda de l'economia nacional, s'havia establert en un 25% el percentatge màxim de capital que les empreses espanyoles podien tenir en mans estrangeres, el pla ordit pels alemanys va situar personatges, sovint de classes benestants, afectes al règim, per tal que actuessin de testaferros de les societats de l'entramat econòmic, pertanyents a sectors estratègics que quedaven així de forma encoberta al servei dels alemanys. Altres, més petites i de caràcter local, també es van beneficiar d'aquell tràfic comercial com a proveïdores de béns o de serveis, o com a receptores de capital inversor alemany.

Aquests negocis vorejaren sovint una delicada línia de complicitat que, davant dels ulls dels aliats, podien ser interpretats més enllà de la simple relació comercial

11 El wolframí s'utilitzava en diversos processos productius; filaments de làmpades elèctriques, vàlvules de ràdio, per fer petroli sintètic i, atès el seu alt punt de fusió, per la producció de projectils antiblindatge, principalment per a l'ús contra tancs i el blindatge dels mateixos carros de combat.

per interès econòmic, i els seus responsables ser titllats de col·laboradors amb els nazis, si no d'espies al seu servei. A les diverses llistes internacionals de societats i particulars sospitosos d'estar implicats en negocis amb els països de l'Eix o de ser simpatitzants de les seves ideologies, confeccionades pels aliats durant i després de la guerra, no hi va faltar la presència d'algunes empreses i personatges tarragonins, dels que en coneixerem el nom i quins eren els seus negocis, motiu de sospita i també quines van estar les conseqüències dels seus actes.



El Port de Tarragona, l'any 1946, just acabada la Segona Guerra mundial. Durant el temps que va durar el conflicte en els seus tinglados hi va haver una silenciosa confrontació entre els agents i confidents dels dos blocs, a l'aguait tots ells de les transaccions econòmiques enemigues que hi tenien lloc. Arxiu del Port de Tarragona. Núm. Reg. 000366. Autor desconegut.

Des d'un punt de vista econòmic, atès que arribava a l'arrel de la complexa trama i pretenia evitar la reorganització, en el futur, de la potència militar i industrial dels nazis allà on fos, cal destacar el Projecte SAFEHAVEN, iniciat pel Tresor dels Estats Units, l'any 1944, de la mà del seu secretari, Henry Morgenthau, que va fer públiques les profundes implicacions del règim franquista amb el nazisme i pel qual es van identificar prop de cinquanta empreses espanyoles utilitzades pels alemanys per a l'espionatge, tres mil agents dins del territori i més de quatre-cents membres de serveis clandestins al servei d'aquells.

El govern espanyol va haver de col·laborar amb aquest programa, forçat amb Portugal, Suècia i Suïssa, països implicats en els foscos negocis dels nazis abans i durant la guerra. Arran d'aquesta col·laboració, Espanya es va veure obligada

a dictar un decret llei sobre l'expropiació de béns estrangers per causes de seguretat nacional (23.4.1948) i a signar un tractat amb els Estats Units, França i Anglaterra per a la liquidació dels actius alemanys al país (10.5.1948) que es va canalitzar a través de la Comisión de Expropiación de Bienes Extranjeros (CEBE), a partir de juliol de 1948. Si bé al *BOE* (14.4.1946) ja s'havia publicat una llista de dues-centes seixanta-una empreses per ser bloquejades, concentrades principalment en els sectors químic, electrotècnic, assegurances i banca, moltes en seran excloses en demostrar-se la titularitat espanyola o per tenir suficient antiguitat per justificar que no eren creades pels alemanys.

Per altra banda, la lentitud dels procediments i les fosques connexions amb els estaments oficials espanyols, va permetre camuflar moltes de les responsabilitats dels implicats. Per tot plegat, el resultat de la Comissió, un cop acabada la seva tasca punitiva, va ser decebedor per als aliats, ja que d'un valor estimat que feia dels béns, de 663.000.000 pessetes, només se'n van obtenir 177.183.000 després de la subhasta.¹²

ASPECTES METODOLÒGICS

Aquest és un estudi d'àmbit local que inventaria i analitza cronològicament els successos bèl·lics i les implicacions econòmiques dels protagonistes, ocorreguts a les comarques tarragonines en el transcurs de la Segona Guerra Mundial. Cada cas estudiat és conseqüència de l'evolució de la contesa a una escala internacional superior, i és per aquest motiu que la major part dels incidents analitzats no poden ser comparats entre ells a causa de les variades circumstàncies de cada moment en el decurs de la guerra, que va conduir a què naus, avions, mercaderies d'origen i procedència incerta i capitals clandestins de les trames nazis, fessin cap aquí.

En la recerca, s'ha volgut recuperar també, fins on ha estat possible, les fonts gràfiques dels fets i localitzar i identificar les traces deixades pels esdeveniments en el territori, algunes de les quals únicament són de caràcter documental conservades als arxius; d'altres resten només en la memòria dels testimonis dels fets, sovint escassos per l'hermetisme respecte als successos imposats per la censura i el temps transcorregut, i algunes més en forma de derelictes localitzats al fons del

12 PUIG RAPOSO, Núria; ÁLVARO MOYA, Adoración. «¿Misión imposible?. La expropiación de las empresas alemanas en España (1945-1975)». *Investigaciones de Historia Económica*. Núm. 7 (2007), p. 108.



Boda del tinent (Flying officer) de la RAF, Tommy Hulme amb Betty Wedding, datada el 10 de desembre de 1941. Hulme era l'observador del bombarder *Beaufighter* número LZ.488, que va participar amb l'Esquadró 272, en diverses operacions aèries al cap de Tortosa. Arxiu familiar Rothwell.

mar, aspecte al qual s'hi ha dedicat importants esforços d'exploració contrastant la investigació en els arxius.

A l'efecte de la delimitació en el temps de l'escenari del projecte, cal dir que, si bé la cronologia clàssica de la Segona Guerra Mundial se situa entre els anys 1939 i 1945, les polítiques expansionistes i la intervenció armada fora de les fronteres dels règims militaristes emergents de l'època, fa que diverses disputes frontereres i enfrontaments localitzats, d'abast regional, succeïts previs al conflicte global internacional, no puguin ser desvinculats d'aquest, sigui per ser-ne causa o efecte, en algun dels seus aspectes o en la totalitat. Per dir-ne els més transcendents, són els casos de la llarga crisi que enfrontà Itàlia amb Etiòpia, durant la dècada de 1930; la segona guerra xino-japonesa, des de 1937; l'annexió d'Àustria (Anschluss) l'any 1938 i la crisi dels Sudets, amb la posterior ocupació de tot Txecoslovàquia per l'Alemanya nazi, entre 1938 i 1939, i la Guerra Civil Espanyola, de 1936 a 1939. És així que l'estudi s'inicia doncs a les acaballes d'aquest darrer conflicte, amb la participació militar alemanya i la seva presència a Tarragona i un primer vestigi en forma d'avió.

II



LA HISTÒRIA SUBMERGIDA

La tardor de l'any 1979, la barca de pesca *El Gran*,¹³ del port de Tarragona, patronejada per en Manel *de Bon dia*, feinejant a deu milles a l'est, pel dret de la ciutat,¹⁴ va enganxar un gran objecte a 160 brases de profunditat (uns 270 metres). No podent alliberar les costoses xarxes, l'embarcació va arrossegar la inesperada captura cap a aigües someres, fins que arribats a l'alçada de la punta de la Móra, a dues milles de la costa, la van deixar anar, tot plegat en un fons de 19 brases (32 metres), amb la intenció de recuperar l'art més tard. La posterior operació de rescat de la xarxa va descobrir que embolcallava una massa de ferralla, que es va identificar com les restes d'un avió¹⁵ posat panxa amunt. L'any 1984, encara hi destacava la presència de dos grans pneumàtics en sengles trens d'aterratge encabits en l'estructura del que serien les ales escapçades.



Restes de l'avió alemany, *He-111H-1*, caigut accidentalment al mar, a onze milles de Tarragona, l'any 1943, durant la Segona Guerra Mundial. Tren d'aterratge de l'ala esquerra. Any 1992. Fotografia: Josep Maria Castellví.

Malgrat les incrustacions orgàniques acumulades pels anys de permanència al fons, les rodes encara deixaven llegir, amb grans lletres blanques destacades sobre la negror del cautxú, la marca Continental, així com caràcters numèrics que

13 Testimoni personal del pescador i tripulant de l'embarcació, Lluís *de Pelegrí* (Lluís Palau).

14 Diverses referències visuals, referides al lloc de la troballa, emprades pels pescadors: des de punta de la Móra - Morrot, Savinosa, pels Masos, pel dret de Tarragona, cap a Torredembarra, explicades pel pescador, Lluís *de Pelegrí*.

15 Testimoni personal de Wifredo Sevil, veterà capbussador tarragoní, que va participar en les tasques de rescat de la xarxa, executades amb altres capbussadors locals.

feien referència a mesures i aspectes tècnics de la peça. Precisament la forma dels trens d'aterratge i el punt de conjunció de les ales amb l'estructura del cos, partint de la zona ventral, van fer pensar que es tractaria d'un bombarder alemany *Heinkel*, tipus *He-111*, confirmat més tard per la descoberta d'inscripcions que indicaven el model genèric de la nau en alguns dels instruments.

Arran de fons, en el lateral dret de la nau, des d'una petita finestra mig colgada de fang, podia albirar-se una part del reduït interior, totalment col·lapsat de cables i runa metàl·lica. L'estructura de la nau havia quedat reduïda a la part central, havent desaparegut la característica proa vidriada i també la cua, des de més enllà de la cruïlla del cos de la nau amb el que havien estat les ales, on s'allotjaven els motors.

La part ventral, per la posició de l'avió, mirant a superfície, mostrava el que semblava havien estat les portelles de sortida de les bombes, on els artefactes eren allotjats cap per amunt, dins d'un contenidor, redreçant-se pel seu mateix pes durant la caiguda.

Tot seguit, i ja cap a popa, s'obria el compartiment que encabia el quadre elèctric ple de cablejat, i just a partir d'aquí l'avió s'acabava, perduda la cua, dibuixant parcialment les vores del que hauria estat la torreta ventral d'artiller.

Durant els primers mesos en aquesta nova ubicació, el metall encara es conservava net, atesa la permanència durant tant de temps en aigües profundes, on la colonització dels organismes marins incrustants té menys incidència. Allí, a més, va ser objecte d'un saqueig sistemàtic, accentuat aquests darrers anys per la popularització de la pràctica del busseig fins al punt de no restar-ne avui poca cosa més que una desfeta de metall, despallada de components estructurals, i de difícil identificació i estudi.

UN ENIGMA SOTA EL MAR

D'ençà que va ser descobert, la presència d'aquest avió sota el mar de Tarragona es va anar relacionant amb un fet que va tenir lloc al cel de la ciutat durant la Guerra Civil Espanyola. El 4 de gener de 1939, un bimotor *Heinkel*, model *He-111B-2*, pertanyent a la Legió Còndor alemanya, va ser abatut per l'aviació de caça republicana en el curs d'un bombardeig sobre la capital tarragonina, i d'aquí ve que popularment aquest succés s'hagi vinculat amb les restes enfonsades davant de la

punta de la Móra, donant per fet que l'avió abatut aquell dia hauria caigut al mar, atesa la coincidència del tipus d'aparell i la proximitat de l'escenari.

Fins i tot l'any 2002, el derelict va estar a punt de ser recuperat¹⁶ per convertir-lo en una de les referències històriques del que acabaria sent el Centre d'Interpretació 115 dies, de Corbera d'Ebre,¹⁷ l'espai temàtic sobre els fets de la Batalla de l'Ebre, durant la Guerra Civil Espanyola. Una operació de rescat que, en aquell moment, es va valorar en uns 78.000 euros i que hauria de completar-se en dues setmanes, comptant a l'efecte amb un vaixell especialitzat, equipat amb una grua de vint tones. Després de diverses prospeccions, la iniciativa va desestimar-se per l'elevat cost i el mal estat de l'aeronau, i també per les complicacions legals que podia suposar la delimitació de la seva propietat.

Cal dir, però, que l'avió no hauria respost a les expectatives desitjades, perquè el naufragi correspon realment al *Heinkel He-111H-11*, número 110136, pertanyent al Gruppe I./KG26, de la 3a Força Aèria de la Luftwaffe,¹⁸ l'arma aèria alemanya, caigut accidentalment a unes dotze milles al sud-est de Tarragona quan tornava a França, després d'haver completat una missió de combat al cap Ténès, en el nord d'Àfrica, el 9 d'octubre de 1943, durant la Segona Guerra Mundial, aliè, per tant, al període de la Guerra Civil Espanyola, succés i aparell que analitzarem amb més detall en el capítol V.

Introduït l'entorn, cal conèixer un aspecte fonamental per entendre alguns buits que aniran sorgint al llarg del present capítol, atès que no és possible acudir al gruix de la documentació primària alemanya pel que fa a la participació de la Legió Còndor a la Guerra Civil Espanyola perquè va ser destruïda. Els abundants registres alemanys respecte a l'experimentació dels avions, tàctiques, diaris de guerra i l'organització, entre altres informacions, van ser retirats d'Espanya quan la sortida de la Legió, el maig de 1939. Després d'un devastador bombardeig nord-americà sobre Berlín, el dia 3 de febrer de 1945, en què bona part dels arxius de la Legió Còndor van quedar destruïts, el 30 d'abril, davant la imminent caiguda de Berlín, els alemanys van cremar la resta dels seus arxius militars, entre els quals hi havia el que pogués quedar dels registres de la Legió

16 VILLARREAL, Roberto. «El tesoro imposible del Port». *Diari de Tarragona* (8 de setembre de 2002), p. 8-9.

17 El Centre d'Interpretació 115 dies de Corbera d'Ebre i la resta d'espais i centres d'interpretació del país configuren el Consorci Memorial dels Espais de la Batalla de l'Ebre (COMEBE). <<http://www.batallaebre.org/>> (Consulta: 5 octubre 2015).

18 IWM. Luftwaffe Losses. Official aircraft loss returns maintained by the General Staff of the Luftwaffe between September 1939 - April 1945. Documents. 11928, PDF 22/113. [Còpia del document, facilitada per José Miguel Sales Lluch i Juan Carlos Salgado Rodríguez].

Còndor, amb el resultat d'una desastrosa pèrdua de fonts primàries per a les investigacions en aquest camp,¹⁹ havent quedat reduïda la documentació oficial existent a quinze mil plects de documents que representa entre un 2 i un 3% de la documentació original.

UN PAÍS IMMOLAT

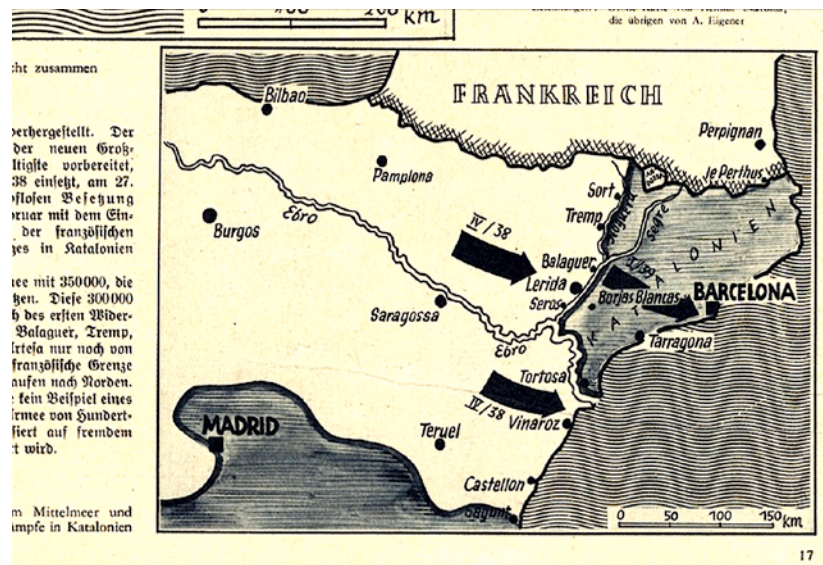
Per esclarir els fets de l'avió alemany abatut a Tarragona durant la Guerra Civil Espanyola, cal remuntar-nos al mes d'abril de 1938 quan, en aquell conflicte, el Front oest de Catalunya s'havia estès a través del curs del riu Ebre fins a la confluència amb el Segre i d'allí envers els Pirineus, seguint aquella conca. Pel camí, els franquistes van ocupar Lleida i les primeres ciutats catalanes frontereres amb Llevant i Aragó. Un cop fracassada l'ofensiva de l'Ebre del mes de juliol, i havent esdevingut l'últim alè de la República per mirar de capgirar la guerra, el replegament des de novembre de l'exèrcit governamental, va convertir el conflicte bèl·lic en una persecució protagonitzada des de l'aire per les unitats alemanyes i l'aviació italiana, que empenyia els que es retiraven cap al nord. Aïllada Catalunya de la resta del territori republicà, la pinça es va anar tancant sobre la resta del territori català, assetjat per mar, terra, i cel principalment, des d'on era bombardejada de forma sistemàtica.

En una trista rutina que s'allargava des de feia mesos, el 4 de gener de 1939, les sirenes que donaven el toc d'alerta per la vinguda d'avions enemics, van sonar repetidament des de matinada, a la ciutat de Tarragona. A banda d'haver deixat un trist balanç de quasi dos-cents morts i quatre-cents ferits, des de l'inici de la guerra, els constants bombardejos havien aturat l'activitat portuària,²⁰ en paral·lel a la destrucció de fàbriques rellevants, com la Tabacalera i la CAMPSA, i bona part del comerç i empreses de capital estranger,²¹ amb l'objectiu d'evitar la represa de la producció i de l'activitat urbana, i evitar així la possible recepció d'ajuda i subministraments per tren des de Barcelona o per mar.

19 SCHÜLER-SPRINGORUM, Stefanie. *La Guerra como aventura: la Legión Cóndor en la Guerra Civil Española: 1936-1939*. Madrid: Alianza Editorial, 2014, p. 41 i BOBERACH, Heinz; BOOMS, Hans. *Aus der Arbeit des Bundesarchives: Beiträge zum Archivwesen, zur Quellenkunde und Zeitgeschichte*. Schriften des Bundesarchivs Nr. 25. Boppard am Rhein: Harald Boldt, 1977, p. 369.

20 DUEÑAS ITURBE, Oriol. "La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya després de la Guerra Civil (1937-1957)". Director: Joan Villarroja i Font. Tesi Doctoral. Universitat de Barcelona, Barcelona, 2013, p. 97. <http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/44745/1/ODI_TESI.pdf> (Consulta: 29 setembre 2015).

21 PIQUÉ, Jordi. "Els bombardejos a Tarragona i comarca durant la Guerra Civil (1937-1939)". DUCH, Montserrat; PIQUÉ, Jordi; SERRALLONGA, Joan. *La Guerra Civil a la comarca del tarragonès*. Tarragona: Arola, 2008, p. 37.



L'ofensiva final contra Catalunya en un monogràfic de la revista alemanya *Der-Adler*, dedicat a la Legió Còndor. *Der-Adler* (1 juny 1939). Col·lecció de l'autor.



Bombardeig del pont del ferrocarril sobre el riu Ebre, per la Legió Còndor, a prop de Garcia en data indeterminada. *Der-Adler* (1 juny 1939). Col·lecció de l'autor.

Els diversos atacs d'aquell dia, protagonitzats successivament per hidroavions *Heinkel He-59*²² alemanys, de la Legió Còndor, provinents de Pollença, i aparells italians *Savoia S-79*,²³ de la Brigada Aerea Hispana, amb pilots espanyols, van afectar principalment el port i també l'estació de tren. El reiterat i perllongat càstig va deixar un trist balanç de vint morts i dinou ferits, tots ells passatgers d'un tren que havia de sortir cap a Barcelona.²⁴

Vora les tres de la tarda, en una altra onada, amb vint-i-tres bombarders²⁵ *Heinkel He-111* de la Legió Còndor, es va reprendre l'acció destructiva sobre el port. Aquest cop venien acompanyats de caces *Messerschmitt Bf-109*, d'escorta. S'hi van afegir tres *Junker Ju-87*, els encara experimentals bombarders en picat coneguts com a "Stukas", concentrant el seu atac als vaixells que eren dins de les dàrsenes portuàries, sense provocar víctimes. En estat de permanent alerta, la 4a i la 7a esquadrilles de caça republicana,²⁶ van enfrontar-se als atacants, moment en què un monoplà *I-16* "Mosca", va ser abatut²⁷ pels escortes dels bombarders, morint en el sinistre el pilot, Guillermo Fernández Aldape.



Esquadrilla de JU-87, en vol durant la batalla de Brunete. Es la mateixa unitat que bombardejà Tarragona el 4 de gener de 1939. Col·lecció de l'autor.

22 AHEA. Complement al Parte de Campaña del día 4 de gener de 1939, Legión Còndor, Estado Mayor. Full 35.

23 AHEA. Parte de Campaña, 04.01.1939. Estado Mayor del Aire, 3ª Sección Operaciones. Full 122.

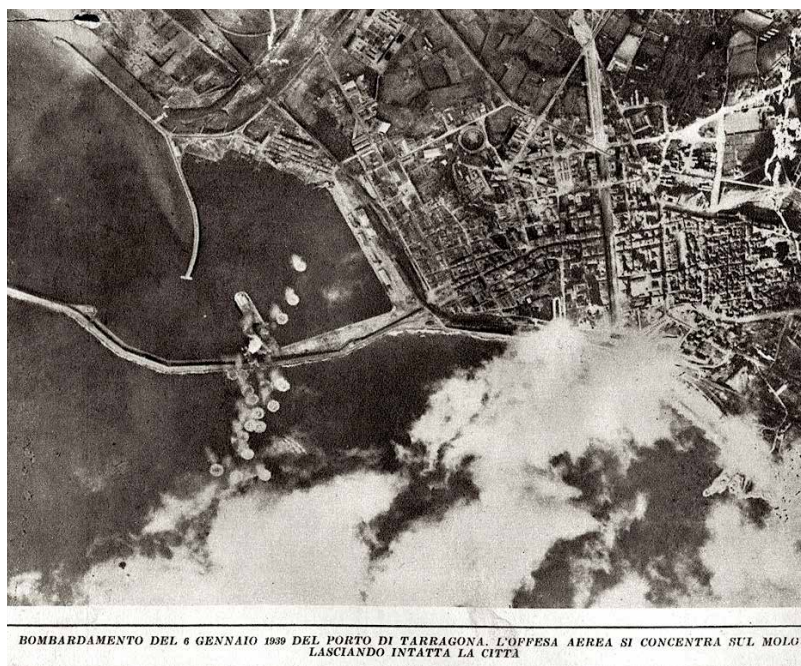
24 ARNABAT, Ramon; VALCÁRCEL, Antoni. «Sang vessada. Les víctimes dels bombardejos franquistes sobre la ciutat de Tarragona». *Kesse*. (2015), núm. 48, p. 18-39, i ARNABAT MATA, Ramon; ÍÑIGUEZ GRACIA, David. *Atac i defensa de la rereguarda, Els bombardejos franquistes a les comarques de Tarragona i Terres de l'Ebre 1936-1939*. Valls: Cossetània, 2013, p. 620.

25 AHEA. Parte del 04.01.1939, Legión Còndor, Estado Mayor. Full 36.

26 ÍÑIGUEZ, David. *El vesper de la Gloriosa. L'Aviació Republicana*. Calafell: Llibres de Matrícula, 2002, p. 138-139.

27 *Ibidem*.

Per altra banda, en un comunicat de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya es diu que un bombarder atacant va ser abatut per l'aviació republicana, anant a estavellar-se prop d'Hospitalet de l'Infant i dos dels seus tripulats, de nacionalitat alemanya, fets presoners.²⁸ El fet també és anotat als comunicats de campanya de l'exèrcit republicà,²⁹ on s'informa en dos temps, un el dia 4, per explicar la caiguda d'un avió, i l'altre l'endemà per comunicar la captura dels dos tripulants esmentats, dels que se'n dona els noms, Walter Fleming i Franz Repke.³⁰ Ampliant aquestes dades, un document de la Unitat d'Enllaç³¹ de la Legió Còndor amb l'Exèrcit de l'Aire, de data 6 de gener de 1939, emès a Saragossa, detalla el número de l'aparell, 25-47,³² del 2.K/88 (2a esquadrilla [Staffel 2] del Grup de Bombardeig K/88) i les dades de la tripulació al complet, als que atribueix rang i funció:³³ tinent Walter Flaeming (*sic*), pilot; brigada Horst von Prondzynski, observador; brigada Franz Repke, telegrafista, i el brigada Bruno Albrecht, mecànic.



Bombardeig sobre Tarragona del 6 de gener de 1939 executat per l'Aviazione Legionaria d'Italia. *Catalogna documentario fotografico dell'assedio aereo* (1939). Col·lecció de l'autor.

28 JDPC. 04.01.1939. Biblioteca Jaume Figueras. Pavelló de la República. 6/35-5. Carpeta 2.

29 GARATE CÓRDOBA, José María. *Partes oficiales de Guerra 1936-1939*. Tomo II, Ejército República. Madrid: San Martin, 1977. Campaña de Catalunya. Días 4 i 5 de gener de 1939.

30 Així ho publica també *La Vanguardia* dels dies 5 i 6 de gener.

31 AHEA. Nota d'Enllaç No. 514 de la Stabsbildabteilung. S.88 (Serveis de documentació de l'Estat Major de la Legió Còndor), 6.01.1939, Saragossa. [El número de l'aparell abatut, l'havia esmentat, sense citar-ne la font, Jesús Salas Larrazabal a, *Guerra Aérea 1936-1939*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 2003. Tom IV, annex 31, p. 222].

32 El primer codi, 25, identifica als models *Heinkel He-111*, enquadrats al grup de bombarders K/88 (Kampfgruppe K/88) de la Legió Còndor. El segon dígit, 47, és el número identificatiu de l'avió.

33 Els rangs militars esmentats en el document no s'adiuen totalment amb els que mantenen els tripulants de l'avió. La funció de telegrafista respon realment a la d'operador de ràdio (*Bordfunkner*). Cada tripulant efectuava més d'una funció a bord, principalment en tasques de bombardeig i de defensa antiaèria.

Al respecte, sembla descartable que fos la defensa antiaèria la responsable de la caiguda de l'aeronau, atès que el dispositiu no era efectiu, segons els informes dels atacants.³⁴ Al setembre de l'any 1937, s'havia distribuït per la ciutat una Bateria, la número 514,³⁵ amb tres canons Oerlikon de 20 mm, un material modern que disparava 450 trets per minut amb un abast en vertical de 2.000 metres (4.000 en horitzontal)³⁶ efectius contra els avions que volaven baix, però no contra els bombarders *He-111* i els *Savoia*, que operaven entre els tres mil i els cinc mil metres d'alçada.

Així ho valorava també el periodista tarragoní Lluís de Salvador i Andrés³⁷ (1893-1975) que va viure en primera persona els diversos bombardejos sobre la ciutat i les poblacions veïnes, i ho va narrar en els seus escrits. També els del dia 4 de gener de 1939, on dels darrers moments del bombardeig, descriu tres *I-15* "Xatos" republicans, perseguint el que anomena una "Pava",³⁸ nom popular que rebia el model *Heinkel He-46*, un aparell de reconeixement i observació, descrit com a tal pel periodista, que precedia, en alguns casos, l'atac dels bombarders. Diu d'aquest que va semblar que queia a l'aigua en direcció a Salou, però adverteix que, de tot plegat, té dificultats per poder-ho seguir bé per causa dels núvols. Cap altra font, per part dels dos bàndols, esmenta aquest succés de la "Pava" i fa suposar que, en mig del caos i per la presència de núvols, el periodista hauria confós un *He-46* amb un *He-111* abatut pels avions republicans, mentre el veia perdent altura més enllà del cap de Salou, previ a estavellar-se, tal com va succeir en algun camp a prop de l'Hospitalet de l'Infant, i del qual se n'havia perdut la pista des d'aquell dia.

34 ARACIL i MARTÍ, Rafael; VILLAROYA i FONT, Joan. *El País Valencià sota les bombes (1936-1939)*. València: Universitat de València, 2011, p. 15. Veure també; GONZÁLEZ HUIX, Francisco José. *El asedio aéreo de Tarragona 1939-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1990, p. 216.

35 Document de la Stabsbildabteilung. S.88 (Serveis de documentació de l'Estat Major de la Legió Còndor), reproduït per EMILIANI, Angelo. *Nei cieli di Spagna*. Milà: Apostolo Editore, 1986, que assignava l'emplaçament i numeració de la bateria 514 a Tarragona. GONZÁLEZ (*El asedio...*), *op. cit.* p. 215. [Esmenta també fonts orals, que situen una peça d'artilleria a l'església de Sant Joan, una altra a la residència dels jesuïtes, a la rambla de Sant Carles, vora l'església de Sant Agustí i la tercera al número 36 de la rambla Nova].

36 Consulta al Museo de Medios Acorazados del Ejército de Tierra (MUMAC). Madrid.

37 Va estar director dels diaris *Tarragona* i *Diari de Tarragona*, fins als darrers dies, previs a l'ocupació de la capital. Exiliat a França va poder salvar bona part de la documentació escrita.

38 SALVADOR i ANDRÉS, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939)*. Valls: Cossetània, 2009, p. 281.



L'He-111E-1, número 25-77, abocant el seu carregament de bombes. És visible l'escut de l'esquadrilla 2.K/88 (Staffel 2) a proa. Col·lecció de l'autor.

LA MALETA SORPRENEN

L'any 1995, a ciutat de Mèxic, hi va haver una troballa documental extraordinària. Després de cinquanta-sis anys d'estar desaparegudes, es van recuperar tres caps de cartó que contenien cent vint-i-sis rotllos de pel·lícula (prop de quatre mil negatius) de bona part de les fotografies obtingudes pels periodistes Ernő Andrei Friedman, més conegut pel seu pseudònim, "Robert Capa", Gheza Pohorylle, coneguda com a "Gerda Taro" i David Seymour, "Chim", entre maig de 1936 i la primavera del 1939, durant la Guerra Civil Espanyola. El contingut del descobriment, fet públic l'any 2008, es coneix com "la maleta mexicana"³⁹ i ha estat motiu de nombroses exposicions i estudis arreu del món. Tots tres, però en especial Capa, van consolidar el seu prestigi com a corresponents de guerra, amb els compromesos reportatges realitzats en aquest conflicte que es van publicar en importants diaris i revistes de l'època.

El gener de 1938, Capa va partir temporalment d'Espanya a cobrir la invasió japonesa de Xina, un altre prolegomen de la Segona Guerra Mundial. En la seva tornada al front espanyol va fer cap a Barcelona, on va arribar l'onze de gener de 1939 per copsar la mobilització final. En una sèrie de fotografies del dia 21

³⁹ Amb la previsible ocupació alemanya de França, i per la doble circumstància de ser comunista i jueu, Andrei Friedman, va marxar a Nova York, l'octubre de 1939, deixant els negatius, que havia rebut de Robert Capa, en mans del seu ajudant Imre Csiki Weisz qui, posteriorment, els faria arribar a l'Ambaixada de Mèxic. Després de nombroses vicissituds, els negatius van fer cap a l'International Center of Photography, la fundació creada per Cornell Capa, germà del fotògraf.

de gener de 1939, a només cinc dies de la caiguda de Barcelona, i quan Tarragona ja en feia sis que havia estat ocupada, va captar l'exhibició pública, a efectes propagandístics, de les restes destrossades d'un bombarder alemany *He-111* als jardinetes de Gràcia, a la confluència de l'avinguda Diagonal amb el passeig de Gràcia, actuals Jardins de Salvador Espriu. L'aparell, desmuntat a peces s'hauria traslladat des del lloc de caiguda i exposat al centre de la capital.

L'estat que presentava confirmaria haver patit un violent impacte amb el terra. A les imatges de Capa, adults i nens participen de l'escarni; els primers fent d'observadors encuriosits i els segons amb la ferralla com a eina de joc on enfilarse. Els cartells que es poden veure de fons proclamen missatges encoratjadors pels resistents. Entre d'altres:

«Este es un Heinkel de la aviación militar alemana. Fue derribado por la aviación española. Ante los restos del avión asesino, cada español, hombre o mujer, promete defender su patria para triunfar sobres los criminales que vienen a robarnos nuestra tierra».

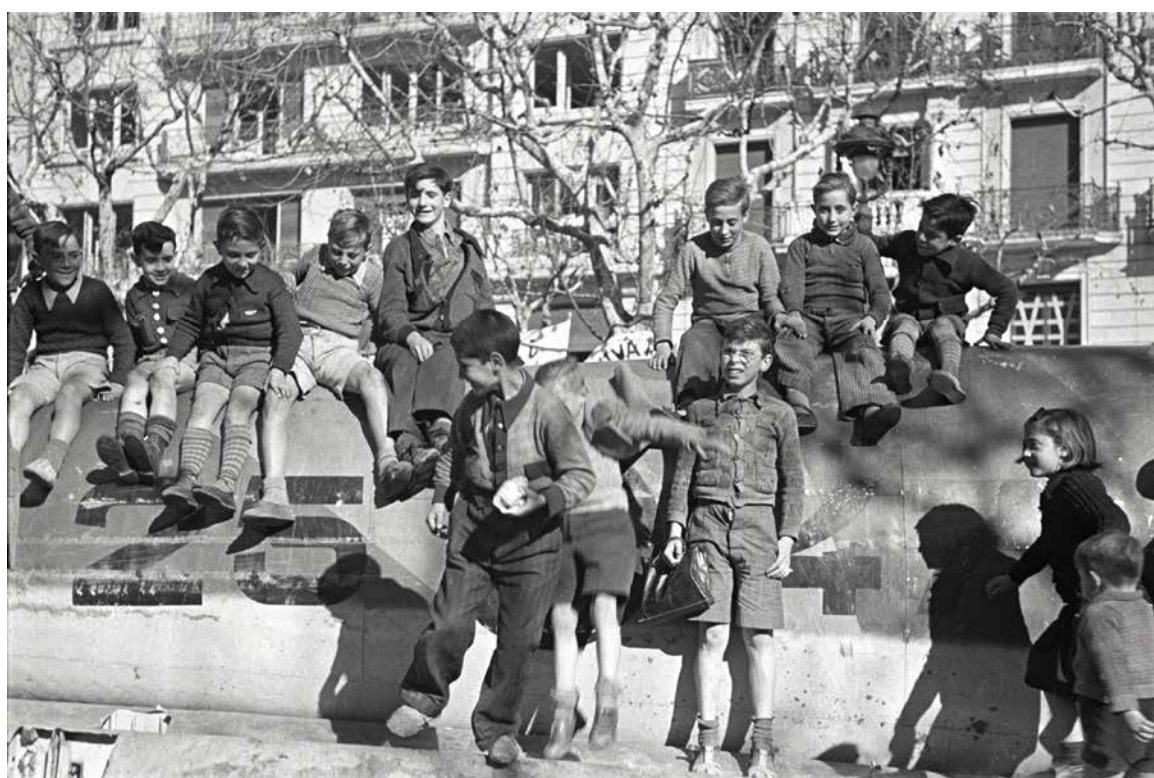
Al diari La Vanguardia de Barcelona, del 17 de gener de 1939 hi trobem una referència a una suposada procedència de la captura, dins d'una sentida crònica titulada "El avión y la apostilla" signada per Genil, pseudònim del poeta i periodista Juan Rejano, que finalitza així:

«...yace el cuerpo descuartizado, inanimado, de un gigantesco pájaro gris. Digámoslo con palabras que pertenecen a la nueva y negra mitología del odio: de un Heinkel 111. Está ahí, cachalote del crimen, torvo y descolorido, decapitado como por un vendaval vengativo; las alas, irremisiblemente abatidas, con aire difunto de gran catástrofe; el vientre, desinflado, con las paredes interiores ennegrecidas, secas. ¿Cayó del cielo, inesperadamente, en una incursión sobre la ciudad? No. Lo abatieron los cazas republicanos en el Segre.»

Però ara ja sabem que el bombarder no venia pas des de terres lleidatanes. Més enllà de l'estètica de la imatge i del moment, i analitzant en detall les fotografies on es veu l'avió, i més concretament el seu fuselatge, hom hi pot llegir que es tracta del número 25-47, retrobant l'aparell que va ser abatut sobrevolant Tarragona el 4 de gener de 1939, que va estavellar-se a prop de l'Hospitalet de l'Infant, i que serà transportat a Barcelona dies més tard, amb intenció encoratjadora per a la població civil.



L'He-111B-2, número 25-47. Col·lecció de l'autor.



Fotografia feta per Robert Capa. L'He-111B-2, número 25-47, abatut a l'Hospitalet de l'Infant el dia 4 de gener de 1939, exposat com un trofeu de guerra a Barcelona. Descripció original [Children playing on downed German Heinkel plane, passeig de Gràcia, Barcelona], January 1939. © International Center of Photography/ Magnum Photos.

HE-111

Passat l'estiu de 1936, després de l'ajut inicial italià i alemany en el transport de les tropes colpistes des d'Àfrica a la península que va permetre salvar el bloqueig de l'estret de Gibraltar per part de la flota republicana i després de les converses mantingudes entre Franco i l'almirall alemany Wilhelm Canaris a Salamanca, el 30 octubre de 1936, es va donar continuïtat a la presència alemanya al costat dels revoltats i es constituí formalment la Legió Còndor⁴⁰ amb el número 88 com a referència numèrica de la unitat i nodrida per "voluntaris" de la Luftwaffe.

Els primers contingents del cos expedicionari alemany, ja enquadrat sota el nom de Legió Còndor, van arribar als ports espanyols entre el 6 i 7 de novembre de 1936, a les ordres del general Hugo von Sperrle i del cap del seu Estat Major, el coronel Wolfran Freiher von Richtofen. Aquests, però, pel que fa a l'arma aèria, van quedar adscrits sota el cap de l'aviació rebel, el general espanyol Alfredo Kindelán. Amb el nom clau de "Rügen Winter", la tramesa abastava avions, artilleria antitancs i antiaèria, i seccions de tancs. A les unitats aèries i terrestres s'hi va afegir també un grup naval provinent del Mar del Nord; els cuirassats de butxaca *Deutschland* i *Admiral Scheer*, als quals s'afegirà el creuer lleuger *Leipzig* i diversos destructors i, secretament, dos submarins: l'U-33 i l'U-34.

Les missions de bombardeig van organitzar-se al voltant del Kampfgruppe K/88 (Grup de bombardeig), amb tres esquadrilles i un total de trenta-sis aparells *Junkers Ju-52*. Aquest grup va anar substituint els aparells *Ju-52* pels *Heinkel He-111*, i entre febrer i març de 1937 es va completar amb una esquadrilla experimental de bombarders, la VB/88 (Versuchs-Bomberstaffel) per als assajos dels nous avions pesants que arribaven d'Alemanya, abans d'entrar en servei.

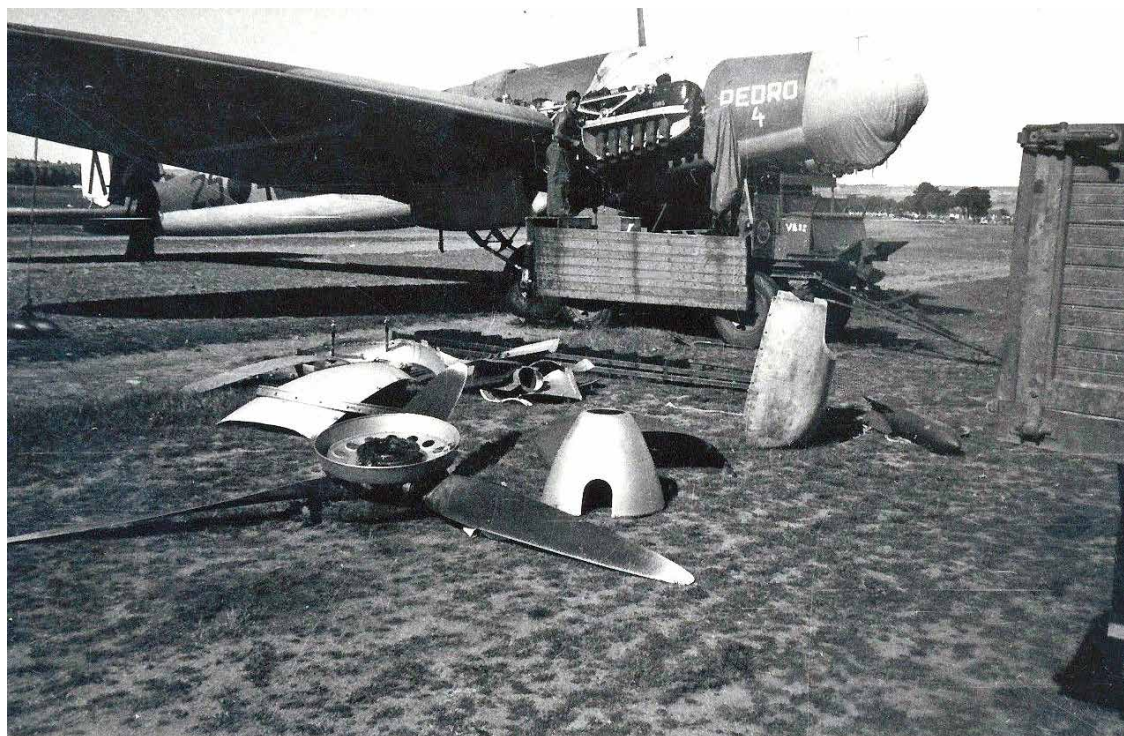
Es calcula en prop d'un centenar⁴¹ els avions *He-111* aportats pels alemanys al llarg del conflicte,⁴² i si més no, hi ha constància fotogràfica de la presència a l'escenari bèl·lic del número 25-96. El febrer de 1937, van arribar els quatre primers aparells *He-111* de la versió B incorporant-se, en període de proves, al grup VB/88, i a finals d'agost ja n'hi haurà vint, distribuïts entre el grup VB/88 i

40 CABALLERO JURADO, Carlos. *The Condor Legion. German Troops in the Spanish Civil War*. Oxford: Osprey, 2006, p. 12.

41 MOLINA FRANCO, Lucas; MANRIQUE, José María. *La Legión Cóndor: La historia olvidada*. Valladolid: Quirón, 2000. Annexos, p. 21. [En els documents de valoració del deute espanyol pels ajuts rebuts d'Alemanya en el període de guerra, es fa esment a un cost per unitat de 407.345,22 Reichsmark, amb un total de 39.512.485 Reichsmark, pel cost de 97 avions. No s'inclouen diverses partides de recanvis, devolucions i assistència].

42 ARIAS RAMOS, Raúl. *La Legión Cóndor. Imágenes Inéditas para su historia*. Madrid: Agualarga, 2002, annex C, p. 263.

la primera esquadrilla 1.K/88.⁴³ A l'octubre són seixanta-dos, incloses les baixes produïdes i les unitats no operatives; i es devien incorporar en aquest quart trimestre, els avions d'una nova versió B-2 (amb motors Daimler Benz DB 600CG, sobrealimentats, amb 950 CV de potència), entre els que ja hi trobem l'aparell amb el número 25-47⁴⁴, que seran acoblats a Lleó el mes de gener de 1938.



Tasques de manteniment de l'He-111B-1, "Pedro 4", número 25-4, probablement a la primavera o l'estiu de 1937. Pertanyia a l'esquadrilla experimental VB/88 i que posteriorment devia ser assignat a la 1.K/88. Col·lecció de l'autor.

Encara a l'octubre de 1937, un cop finalitzada la campanya del Nord i amb l'arribada de vint-i-cinc nous tripulants, s'efectuà la reorganització principal de la unitat, quan la VB/88 es va convertir en el que seria temporalment la 4a esquadrilla (Staffel 4) del K/88.⁴⁵ Cada Staffel va estructurar-se amb quatre patrulles (Kettes) de tres aparells, considerada pels estratègics alemanys la xifra operativa ideal. El grup K/88 va arribar el desembre de 1937 a la xifra de vint-i-vuit *He-111* en disposició de vol, quantitat que va arribar fins a quaranta el mes d'abril de 1938, xifra màxima d'unitats actives assolida pel grup durant el conflicte.⁴⁶

43 SALAS LARRAZABAL, Jesús. «Operación Neptuno y Campaña de Castellón. La Legión Cóndor en 1938». *Aeroplano, Revista de Historia Aeronáutica*. (2005), núm. 23, p. 70.

44 LAUREAU, Patrick. *Condor The Luftwaffe in Spain*. Ottringham: Hikoki, 2000, p. 167.

45 GONZÁLEZ ÁLVAREZ, Manuel. *Aspectos militares de la guerra civil: la actuación en España de la Legión Cóndor*. León: Universidad de León, 2006, p. 220.

46 Vid. Cita 43.

La Staffel 4, bastida amb les unitats provinents de la VB/88, va estar operativa fins al juliol de 1938, quan per una nova reestructuració del grup va ser dissolta, i màquines i tripulants van ser distribuïts entre les tres restants, en el que va acabar sent la composició definitiva del K/88, amb tres esquadrilles fins a l'acabament de la guerra.⁴⁷

EL ROSTRE DELS BOTXINS

Es podria deduir doncs que, en absència de documentació precisa, el número 25-47 es devia estrenar a la batalla de Terol, el gener de 1938, just acabat de ser assembletat. Els escassos diaris d'operacions existents el situen, el 14 d'agost de 1938, amb la Staffel 2 (la 2a esquadrilla), en una missió al sector de Gandes-sa.⁴⁸ Aquell mes, procedents d'Alemanya, es van incorporar a la Legió Còndor, i concretament a la mateixa Staffel 2, els quatre tripulants⁴⁹ protagonistes del suc-cés de Tarragona, amb les següents funcions;⁵⁰ el caporal major (Unteroffiziers) Bruno Albrecht, de 23 anys, de Kiel, amb funció de mecànic de vol (Bordmec-haniker) alhora que artiller ventral (Bordschütze); el també caporal major Horst von Prondzynsky, de 25 anys, d'Aquisgrà, navegant observador (Beobachter) i bombarder. L'alferes (Leutnant) i pilot (Flugzeugführer) Walter Fläming, de 25 anys, de Dresden, i el sergent (Obersfeldwebel) Franz Repke, de 24 anys, d'Höx-ter, operador de ràdio (Bordfunker) i artiller de popa.

La incorporació d'aquests soldats no va ser casual, sinó que, en aquell període del conflicte, formava part de les compensacions alemanyes a les concessions mineralúrgies rebudes del règim franquista. Si bé Franco, en mig d'un context triomfal, el 4 d'abril i arran d'una entrevista amb l'almirall Canaris, havia ex-positat la possibilitat de prescindir de la Legió Còndor si el curs de la guerra li seguia sent favorable,⁵¹ ben aviat va haver de descartar aquesta perspectiva⁵² davant la tenacitat i la resistència dels republicans que, a més, varen rebre nous subministraments d'armament aquell mateix mes de l'URSS. Els alemanys, per la seva banda, ja s'havien plantejat també una possible retirada de l'escenari

47 LAUREAU, *op. cit.* p. 123.

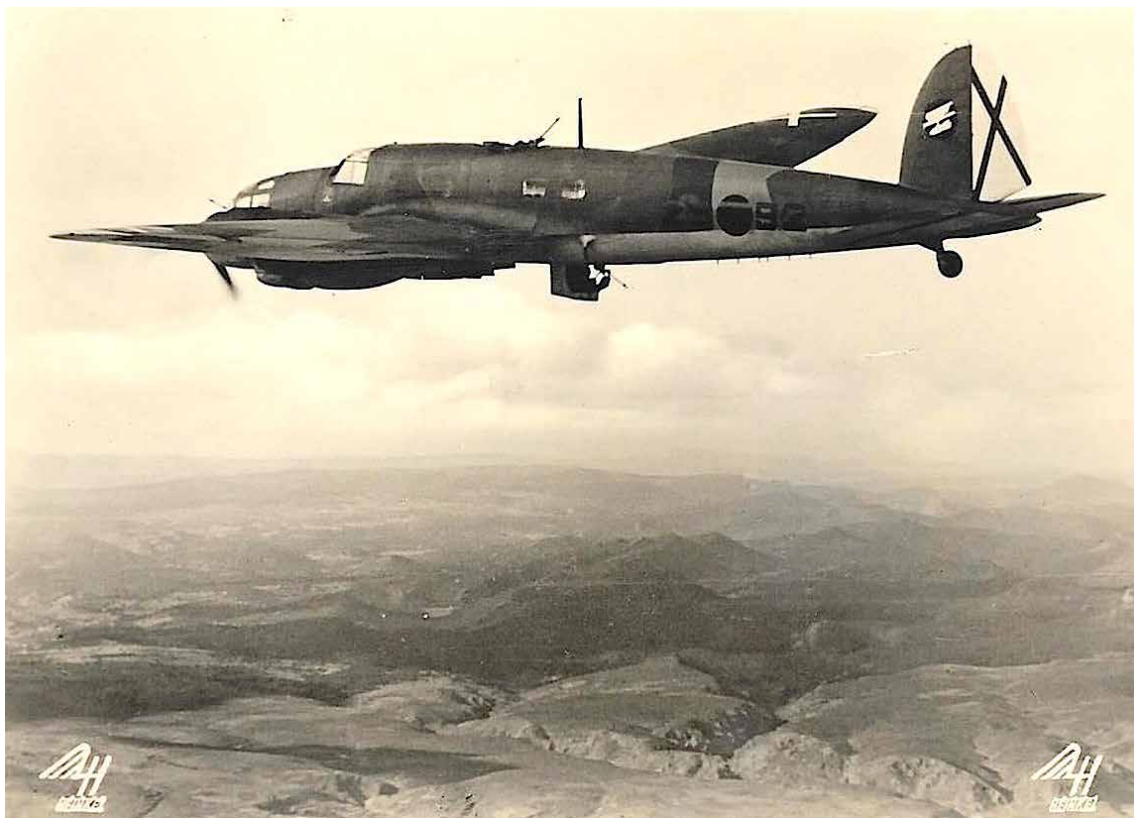
48 RIES, Karl, RING, Hans. *The Legion Condor: a history of the Luftwaffe in the Spanish Civil War, 1936-1939*. West Chester: Schiffer Military History, 1992, p. 82-83.

49 AHEA. Nota d'Enllaç núm. 514 de la Stabsbildabteilung. S.88, de 06.01.1939.

50 LAUREAU, *op. cit.* p. 120.

51 HIDALGO SALAZAR, Ramón. *La ayuda alemana a España, 1936-1939*. Madrid: San Martín, 1975, p. 73.

52 GARRIGA, Ramón, *La Legión Cóndor*. Madrid: G. del Toro, 1975, p. 226.



L'He-111E de l'1.K/88 (Staffel 1), número 25-92, en una postal comercial alemanya. L'identificatiu 25 apareix esborrat. Col·lecció de l'autor.

espanyol a l'uníson amb els italians,⁵³ degut, en bona part, als informes desfavorables a continuar aquí del llavors comandant en cap de la Legió Còndor, general Helmuth Wolkman, per les discrepàncies estratègiques que mantenia amb el mateix Franco,⁵⁴ al qual se sumava la pressió internacional sobre Alemanya al voltant de l'annexió d'Àustria, executada el març, punt inicial de l'escalada expansionista nazi a Europa. Tot plegat un conjunt de circumstàncies que van fer aturar temporalment l'arribada de nous subministraments als revoltats. El moment⁵⁵ va servir als alemanys per incrementar les pressions per obtenir concessions mineres a Espanya,⁵⁶ a través, com sempre, de les societats tapadores HISMA i ROWAK, dins del que es va conèixer com a “projecte Montana”, un pla estratègic de llarg termini per adquirir, parcialment o en llur totalitat, jaciments miners en explotació, o com a reserva de futur, per quan fos necessari per

53 NA. Ref. GFM 33/1044/2948. German Embassy, Madrid, Condor Legion, 1939 June-1940 Jan. Telegrama 237/8, del 8.04.1939. Otto Christian Archibald von Bismarck, des de Berlín, a l'Ambaixada d'Alemanya a Sant Sebastià.

54 HIDALGO, *op. cit.* p. 169.

55 GARRIGA, *op. cit.* p. 227-228.

56 NA. Ref. GFM 33/1044/2948. Telegrama 210/20 de 21.06.1938. Ernst Heinrich, Freiherr von Weizsäcker, secretari d'Estat d'Afers Exteriors, des de Berlín, a l'Ambaixada d'Alemanya, a Sant Sebastià.



Protocols previs a l'enlairament d'un *He-111E-1* de l'esquadrilla 2.K/88 (Staffel 2). *Der-Adler* (13 juny 1939). Col·lecció de l'autor.

als interessos d'Alemanya, tot dirigit hàbilment per l'intrigant Johannes Bernhard.⁵⁷ Franco, després de nombroses picabaralles amb la diplomàcia alemanya, intentarà contenir aquesta ofensiva política i econòmica des dels despatxos, i ho

⁵⁷ LEITZ, Christian. *Economic relations between Nazi Germany and Franco's Spain 1936-1939*. Nova York: Oxford University Press, 1996, p. 77-78.

farà amb una nova legislació minera, publicada el 7 de juny de 1938, en la qual s'amplia i es fixa en un 40% el topall de participació estrangera en les societats del sector de la mineralúrgia, fita molt inferior a les aspiracions alemanyes, però deixant oberta la porta a noves ampliacions.

La pressió germana i la necessitat espanyola per disposar dels subministraments armamentístics, farà que, finalment, els alemanys puguin arribar a un control d'entre el 60% i el 75% en cinc de les mines en negociació.⁵⁸ Només a partir del moment que són conegudes aquestes prebendes, i salvant les reticències dels mateixos comandaments militars alemanys, el 17 de juny⁵⁹ de 1938 s'accedeix a enviar altre cop reforços i noves fornades de materials i tripulants, que començaran a arribar el mes de juliol de 1938 i no deixaran de fer-ho fins al març de 1939, amb la guerra a punt de finalitzar, segellant així el destí de Bruno Albrecht, de Horst von Prondzynsky, de Walter Fläming i de Franz Repke, enviats a lluitar a terres tarragonines a canvi de minerals, on els dos primers hi van acabar morint.

QUAN L'ESTAT ÉS EL TEU PARENT MÉS PROPER

El cert és que, a banda de la caiguda amb el seu avió a prop d'Hospitalet de l'Infant, no es coneixen les circumstàncies concretes de la mort dels dos sotsoficials alemanys. El seu decés va estar envoltat del secretisme que va caracteritzar en tot moment les operacions de la Legió Còndor durant la guerra. El "pacte de no-intervenció" a la guerra d'Espanya obligava a les potències europees a intentar mantenir un delicat equilibri, i a donar una imatge de neutralitat, mentre Itàlia i Alemanya convertien impunement el país, igual que ho va fer l'URSS, en un camp de proves extraordinari per als seus interessos.

La mateixa creació de la Legió Còndor s'havia mantingut en el més estricte silenci. A Alemanya, durant els anys del conflicte espanyol, nombrosos joves enquadrats a la Luftwaffe i altres unitats, eren enrolats secretament a la Legió Còndor, desapareixien de sobte dels seus escenaris habituals i tornaven a fer-se presents al cap de pocs mesos,⁶⁰ amb sorprenents històries d'una guerra llunyana en la qual

⁵⁸ *Ibidem*, p. 88.

⁵⁹ NA. Ref. GFM 33/1044/2948. Telegrama 202/16, de 17.06.1938, del secretari d'Estat, Ernst Woermann a l'Ambaixada d'Alemanya, a Sant Sebastià. [S'informa de la decisió, presa per motius polítics, de mantenir la Legió Còndor i retornar-li la seva força, si bé s'assumeix que aquests subministraments addicionals implicaran considerables sacrificis afegits].

⁶⁰ BERNECKER, Walther L. a "Die internationale Dimension des spanischen Bürgerkrieges: Intervention und Nichtintervention", a Fundus. Forum für Geschichte und ihre Quellen 3, 1997. [La rotació de personal era semestral per al personal de vol i anual per als de terra]. <<http://webdoc.gwdg.de/edoc/p/fundus/3/bernecker.pdf>> (Consulta: 29 setembre 2015).

havien participat, que explicaven sense molt detall, sent com estaven subjectes a un compromís de silenci, amb una declaració jurada de respectar-lo, que es feia extensiva fins a la mateixa família. Cal destacar que els que aquí van venir eren voluntaris i, en llur majoria, convençuts ideològicament des de ben joves, i que se sumava al fet de pertànyer a la Còndor, malgrat la fèrria disciplina, era estar en un rang social i econòmic molt elevat.

El Tractat de Versalles de 1919 havia desmantellat del tot la força aèria alemanya, i per reiniciar-la les autoritats alemanyes van utilitzar Lufthansa (la línia aèria civil) per entrenar pilots i personal de terra. No va ser fins a l'adveniment del règim nazi que es va crear una veritable força aèria, la Luftwaffe, que des de 1933 va començar a instruir a joves pilots de les Joventuts Hitlerianes, d'entre 12 i 16 anys, en totes les especialitzacions de l'arma i per tot el país, amb el suport de veterans de la Gran Guerra.⁶¹

Immersos en aquella farsa al llarg de tot el conflicte, els soldats alemanys només podien explicar als parents que eren en missió especial dins d'Alemanya. Tota la correspondència s'havia de creuar a l'adreça "Bei Max Winkler, Berlin SW 68", on es reenviaven les cartes, després de canviar el sobre i franquejar-les amb segells alemanys i mata-segells de Berlín. Aquest anonimat també comportà doloroses situacions a les famílies, ja que en el cas d'assabentar-se accidentalment de la mort d'un dels seus no podien fer-la pública ni publicar obituaris als diaris. L'Estat, de la mà de l'aparell nazi, passava a ser doncs, el parent més proper d'aquells militars i qui dirigia les seves vides en cos i ànima, fins a esborrar-los l'existència quan feia falta. Al carrer, però, se'n parlava i la gent coneixia on eren els soldats i fins tot, en alguns casos, s'havia sabut la mort d'alguns d'ells, en haver-se escoltat el fet en emissores estrangeres.⁶²

La xifra de morts de la Legió Còndor es calcula en vora tres-cents,⁶³ però es desconeix quants dels cossos van estar retornats al seu país i quants es van quedar a Espanya, on hi ha cent seixanta-nou enterraments documentats, amb cent disset làpides commemoratives escampades per tot l'Estat, la major part d'elles

61 SCHREINER, Albert. *Hitler treibt zum Krieg: dokumentarische Enthüllungen über Hitlers Geheimrüstungen*. Paris: Editions du Carrefour, 1934, p. 406.

62 MARNAU, Björn, "Im Kampf gegen den Weltfeind. Schleswig-Holstein und der Spanische Bürgerkrieg". *Informationen zur Schleswig-Holsteinischen Zeitgeschichte*. Kiel (desembre 1997), No. 32, p. 3-16. <<http://www.akens.org/akens/texte/info/32/3.html>> (Consulta: 29 setembre 2015).

63 AHEA. [L'Archivo Histórico del Ejército del Aire, a Villaviciosa d'Odón (Madrid), conserva una llista dels morts de la Legió Còndor, còpia d'una d'original, en alemany. Hi ha una altra còpia al Bundesarchiv- Militärarchiv (BArch-MA) de Friburg.



Temps de lleure de les dotacions de la Legió Cóndor, en una festa de comiat de dos soldats. En lloc desconegut d'Espanya. Col·lecció de l'autor.

ja desaparegudes. La llista dels caiguts no es va fer pública mentre va durar la guerra i només es van acceptar oficialment les baixes el maig de 1939, coincidint amb la sortida d'Espanya dels legionaris, quan moltes famílies a Alemanya van conèixer la crua realitat malgrat el persistent silenci oficial. Aquest va ser el cas, i en relació als successos de Tarragona, quan el 20 de juny de 1939, el diari *Kieler Neuesten Nachrichten*, de Kiel, a Schleswig-Holstein, publicava l'esquela del sotsoficial mecànic, Bruno Albrecht, tripulant del *He-111B-2*, número 25-47: Després d'una llarga espera hem conegut que el nostre únic fill, el valent Bruno Albrecht, caporal major de la Luftwaffe, no ha tornat de la Guerra d'Espanya. Va morir com un heroi, el gener de 1939 a l'Hospitalet, al sud de Tarragona.

Amb profund dolor:

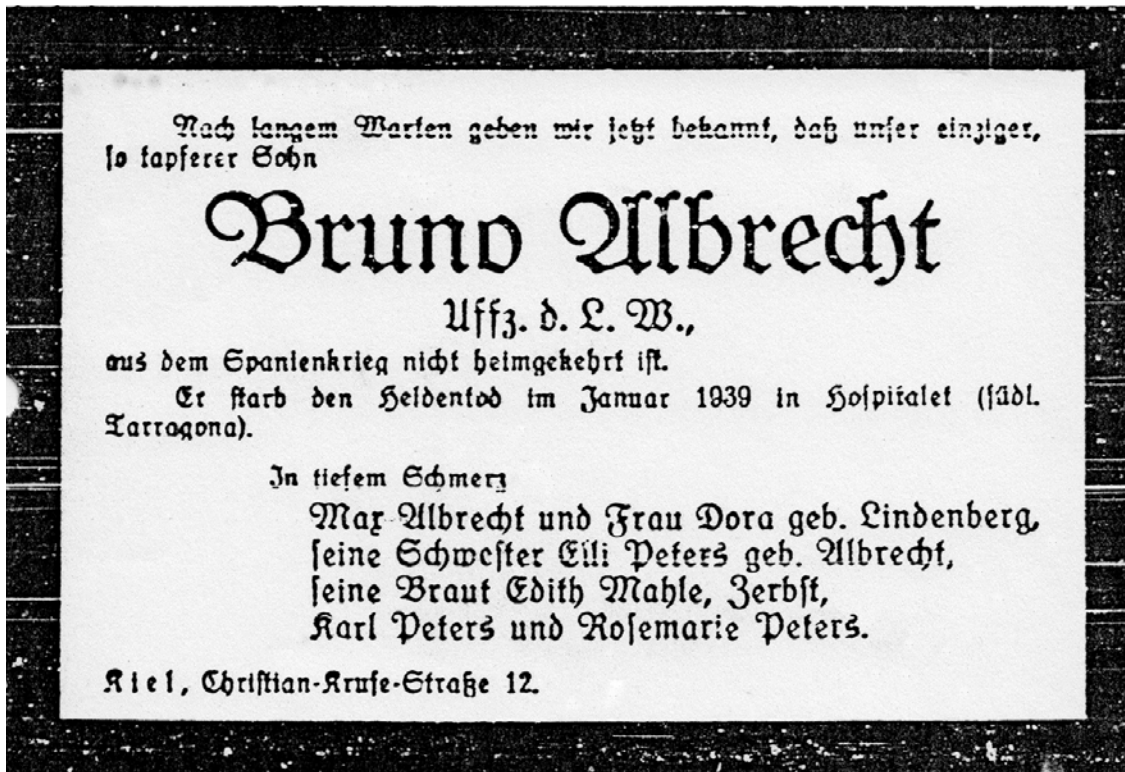
Max Albrecht i la seva esposa, Dora, de soltera Lindenberg,

La seva germana Elli Peters, de soltera Albrecht,

La seva promesa Edith Mahle, de Zerbst

Karl Peters i Rosemarie Peters (fills d'Elli Peters)

Kiel, Christian-Kruse-Straße 12



Obituari del Caporal Major, mecànic de vol i artiller, Bruno Albrecht, pilot de l'*Heinkel-111B2*, núm. 25-47. Schleswig-Holsteinische Landesbibliothek, Kiel. Còpia facilitada per Björn Marnau.

La publicació sembla confirmar que el cos d'en Bruno Albrecht no va ser repatriat a Alemanya. Considerant l'escenari on va tenir lloc la caiguda de l'avió, proper al front de guerra, és probable que el seu cadàver fos enterrat pels voltants del lloc, o en alguna fossa comuna d'alguna població propera.

L'altre tripulant mort, el també caporal major Horns von Prondzynski, va ser igualment recordat a Berlín per la seva família al cementiri de St. Matthias Gemeinde.⁶⁴ Allí s'hi pot veure una sòbria estela de marbre negre, amb la següent inscripció:

«Horst v. Prodzynski gefallen als Kampfflieger der Legion Còndor am 04.01.1939 in Tarragona mit 26 Jahren».

(*Horst v. Prodzynski, pilot de la Legió Còndor, caigut el 04.01.1939 a Tarragona, als 26 anys*).

La làpida conté altres inscripcions de familiars, tots militars, caiguts en les dues guerres mundials, en una successió generacional cíclica de morts per exaltació patriòtica, a la que semblava estar abocat el país. Als registres no hi ha constància

⁶⁴ Dades de localització dins del recinte: Prondzynski, Horst von, 08.11.1913 † 04.01.1939, St. Matthias-Gemeinde [07-22].

de què el cos hi sigui enterrat i probablement devia córrer la mateixa sort que en Bruno Albrecht.

PRESONERS DE GUERRA

Frank Repke i Walter Fläming, els dos tripulants supervivents de la caiguda del *He-111B-2*, número 25-47, van ser empresonats en un moment força decisiu del conflicte i amb un exèrcit republicà en ràpid retrocés. No coneixem com s'ho van fer per escapar de la mort en la caiguda de l'aparell però la premsa esmenta que haurien saltat en paracaigudes, circumstància poc probable, atès que l'aparell devia estar volant força baix i tot fa pensar en un violent aterratge dels que uns van sortir pitjor parats que els altres. Fos com fos, un cop a terra, i per les dades conegudes, van ser capturats per unitats republicanes i empresonats en destinacions ben diferents. Així és com Fläming va fer cap a la presó de Montjuïc, a Barcelona, segons els protocols seguits des de gener de 1938 per a pilots capturats i subjecte allí a interrogatoris.⁶⁵

Els tripulants d'aeronaus, empresonats pels republicans, eren motiu d'intensa propaganda i exhibició pública per demostrar la intervenció alemanya,⁶⁶ si bé per al govern era també la millor moneda de canvi per negociar la llibertat dels pilots propis, presoners dels insurrectes, atesa la importància de l'arma aèria i l'especialització d'aquests soldats. De fet, els republicans només volien intercanviar pilots per pilots, abans fins i tot que per comissaris polítics. Al bàndol "nacional", es donava preferència a recuperar pilots alemanys i italians, abans que els del país.⁶⁷ El 25 de gener de 1939, només un dia abans de l'ocupació franquista de Barcelona, per ordre expressa del president Juan Negrín, es va fer un trasllat de pilots alemanys presoners de guerra (*Kriegsgefangene*), des de Montjuïc fins a Perpinyà, per evitar el seu possible linxament,⁶⁸ segons manifestà el cap de les forces aèries republicanes, Hidalgo de Cisneros. Un cop a Perpinyà, tot el contingent, entre els quals es trobava Walter Fläming, va recobrar la llibertat⁶⁹ a través de la Creu Roja Internacional. En el comunicat, on s'informa de l'alliberament, es fa

⁶⁵ SCHÜLER, *op. cit.* p. 290.

⁶⁶ *Nazi Germany and Fascist Italy have invaded Spain* (pamflet). Londres: Labour Party, Transport House, 1938.

⁶⁷ SCHÜLER, *op. cit.* p. 293-294.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 296. CISNEROS, Hidalgo de. *Cambio de Rumbo*, vol. 2. Barcelona: Laia, 1977, p. 304 i ss.

⁶⁹ AHEA. Nota sense número, enllaç Legió Còndor, de 09.02.1929 (*sic*), Saragossa. [Esmenta l'alliberament i arribada a França dels següents tripulants: Clavery, Ruecker, Stoetzer, Strohmeier, Losigkeitz, Henz, Fach, Mende, Naumann, Bertram i Fleming].

esment també a la darrera referència que es coneix de l'operador de ràdio Franz Repke, i es planteja la possibilitat que aquest es trobés al front de Llevant, tal vegada traslladat a aquella zona encara sota control republicà. Un altre informe de l'Estat Major de l'Aire, sense data,⁷⁰ el situa també en aquella zona, en qualitat de presoner, i serà la darrera notícia que d'ell es coneix.

El 4 de gener de 1939, acabat el bombardeig, les activitats dels avions “nacionals” sobre el cel tarragoní van prosseguir en una macabra rutina de càstig, que es va anar succeint fins al dia 15 de gener, moment de l'ocupació franquista de la ciutat. Darrere de cada bombardeig van restar per sempre els drames individuals de víctimes i supervivents. La disputa s'acabava. Alemanya i Itàlia hi havien posat els avions, i els catalans, a casa i als fronts, la seva àmplia quota de morts. Un fosc període de confrontacions s'acostava a Europa, i les comarques tarraconines hi tindrien protagonisme, bé per la presència dels exiliats en els futurs escenaris bèl·lics, o bé a través dels fets i incidents que aquí acabaran succeint relacionats amb el conflicte més gran, més cruel i més mortífer que s'ha conegut mai, i que estava a punt de començar.

70 AHEA. Estado Mayor del Aire, Nota, sense data (posterior al 23 de gener de 1939), Relación de Aviadores Alemanes caídos en combate. Prisioneros en el Centro. Full 522.

III



PLUJA D'AVIONS

Amb la guerra espanyola encara en curs, Hitler va fer els primers passos en els seus plans, que significarien la globalització del conflicte bèl·lic. El 30 de setembre de 1938, amb els acords de Munic, Alemanya obté de França i d'Anglaterra poder annexionar-se la regió dels Sudets, llavors territori txecoslovac. La pau temporal, derivada d'haver obtingut aquesta satisfacció, s'allarga fins que el conflicte espanyol arriba al seu final i el 15 de març de 1939 els alemanys tensen la corda, i envaeixen la Bohèmia-Moràvia, la part occidental, també de Txecoslovàquia, amb una nova submissió de la resta de potències europees. Amb la tensió en augment, l'11 de setembre de 1939, és el torn de Polònia, que és atacada sense declaració prèvia de guerra i en conxorxa amb l'URSS, dins del que es coneix com a pacte germanosoviètic, per al repartiment del país.

Finalment, el 3 de setembre, el Regne Unit i França acaben declarant la guerra a Alemanya i un cos expedicionari britànic és enviat al continent per fer costat a França, mentre s'inicia un bloqueig marítim contra els alemanys. El conflicte havia arribat a tot Europa malgrat que, mentre es liquidava la resistència polonesa, al front de França s'adoptava una estratègia defensiva similar a l'emprada durant la Gran Guerra, amb els contendents atrinxerats a les línies respectives; els alemanys a la Línia Siegfried, i els francesos replegats darrere la Línia Maginot confiats a contenir l'empenta alemanya.

Aquest escenari sense hostilitats significatives es coneixerà popularment com a "Drôle de guerre" ("falsa guerra" o "guerra de broma"), i s'acabarà amb l'atac definitiu dels alemanys, iniciat el 10 de maig de 1940, envaint per sorpresa els Països Baixos i Luxemburg i tot seguit la mateixa França a través de les Ardenes, envoltant per darrere la Línia Maginot. La ràpida i efectiva maniobra combinada de tancs i aviació es coneixerà com la Guerra Llampec (*Blitzkrieg*), emprada a Polònia pocs mesos abans.

De tot plegat, en resultarà la desbandada del cos expedicionari britànic, evacuat des de Dunkerque cap a Gran Bretanya i la ràpida desfeta de les forces franceses, fins arribar a l'entrada dels alemanys a París el 14 de juny de 1940 i a la signatura de l'armistici a Rethondes, vuit dies més tard, on per desig exprés de Hitler per completar la humiliació francesa, l'acte s'escenificarà en el mateix vagó on s'havia signat l'armistici de la Primera Guerra Mundial.

A partir d'aquell moment, el país vençut queda dividit en dues administracions: una ocupada per Alemanya al nord, est i al sud-oest, i una zona lliure, al centre

i sud, que compren també les administracions colonials, que es coneixerà com el règim de Vichy, si bé gestionarà administrativament i políticament tot el territori francès d'on sorgirà una estreta col·laboració amb els nazis a tots els efectes. Finalment, el 24 de juny, França es veu obligada a signar un nou armistici, aquest cop amb Itàlia, àvida també d'annexions territorials frontereres.

DIÀSPORA AÈRIA

Es calcula que al llarg de la campanya de França, entre el 10 de maig i el 25 de juny de 1940, hi va haver entre quatre-cents deu i cinc-cents setanta-cinc avions perduts en combat aeri, amb un balanç de cinc-cents vuitanta-dos morts i cinc-cents quaranta-nou ferits. Cal afegir dos-cents trenta aparells més, destruïts a terra per bombardeig alemany, altres tres-cents capturats en el seu avanç i sense comptar un nombre indeterminat d'aparells destruïts pels mateixos francesos en la fugida.⁷¹ El 16 de juny, donant per perdut el territori francès i amb l'exèrcit en desbandada anant cap a un desastre més gran, el general Joseph Vuillemin, cap de l'Estat Major de l'Armée de l'Air, donà l'ordre d'evacuar tots els avions militars que estiguessin en condicions de volar i que no es trobessin compromesos en accions en curs, reagrupant-se a les possessions franceses d'Àfrica quan encara es confiava reconstruir la defensa des de les colònies, polèmica decisió pel que suposava de deixar el pas franc a la Luftwaffe al cel de França, i que encara avui desperta opinions enfrontades sobre el paper de l'aviació francesa, que no dels pilots, en aquell conflicte.

L'agost de 1938, Vuillemin havia estat de visita oficial a Alemanya on va poder comprovar personalment la diferència d'esforços entre els dos països pel que feia a polítiques d'armament.⁷² Els alemanys, per la seva banda, van demostrar que havien après força de les recents experiències de la guerra a Espanya⁷³ pel que fa a la combinació de l'atac terrestre i aeri, mentre la doctrina de l'arma aèria francesa es mantenia encara sota postulats del 1914-1918. Així doncs, des del 16 de juny, en un ràpid reagrupament i fent escales pel territori, prop de vuit-cents avions, sovint

71 FACON, Patrick. *L'Armée de l'air dans la tourmente: la bataille de France, 1939-1940*. Paris: Economica, 1997, p. 151-153.

72 FACON, Patrick. «La visite du general Vuillemin en Allemagne, 19-21, août 1938» A *Recueil d'articles et d'études (1981-1983)*. Vincennes: Service Historique de l'Armée de l'Air, 1987, p. 340-341.

73 La campanya aèria a França, va estar dirigida pels generals Hugo Sperrle, cap d'Estat Major del comandant Wolfram von Richthofen, el cap de la Legió Còndor durant la Guerra Civil Espanyola i d'Albert Kesserling, que n'havia estat el responsable del suport operatiu.

sense documents ni armament, van anar sortint de França cap a Algèria, si bé un bon nombre es va quedar pel camí per pana, accident o abatuts per foc enemic. També va estar el moment esperat per altres d'escapar a Anglaterra, per unir-se des d'allí a la resistència, sota les ordres del general Charles De Gaulle.

El dia 21 de juny de 1940, el *Diario Español* de Tarragona, informava de l'ateratge, un dia abans, d'un avió francès del tipus "escola",⁷⁴ a prop de Sant Carles de la Ràpita. Cap a les 10 del matí d'aquell dia, prop del far de la Banya, al delta de l'Ebre, es va veure un petit avió monoala, amb pintura de camuflatge, de colors verd, ocre i gris que s'acostava des del nord perdent altura i resseguint la llengua de sorra en el que semblava una maniobra forçada prèvia a aterrar. Finalment l'aparell ho va fer, amb gran perícia per part del pilot, després de nombroses sacsejades degudes a les irregularitats del terreny, a les sorres de la punta del Galatxo, a l'extrem occidental de la Banya, davant per davant del port dels Alfacs i de Sant Carles de la Ràpita.

L'aeronau resultà ser de l'Exèrcit de l'Aire francès i hi viatjaven dos oficials d'aquella nacionalitat, els tinents André Laporte, pilot, i Paul Hellbronner, observador-artiller.⁷⁵ Era un monoala, model *ANF Mureaux 117 R2B2*, amb el número de sèrie 166, pertanyent al GAO 1/514⁷⁶ i amb la matrícula militar X390.⁷⁷ A migdia, alertades, van arribar les autoritats marítimes a bord d'una embarcació amb què es van endur els dos tripulants fins a l'Ayudantía de Marina de Tortosa, on els van prendre declaració, mentre l'avió, amb avaries lleus, restava al lloc d'ateratge custodiat per forces de la mateixa autoritat.

Els militars francesos van manifestar que provenien de Bordeus, d'on havien sortit el dia 18, fent escala a Perpinyà abans d'enlairar-se de nou amb destinació a Algèria. Complien ordres superiors, seguint la consigna de Vuillemin de preservar el que restava de l'Armée de l'Air, però una avaria del motor els havia obligat a aterrar al delta de l'Ebre, convertint-lo en terra d'acollida improvisada. Pertanyien a la Zone d'Opérations Aériennes des Alpes - ZOAA i si bé havien volat des de Bordeus, la seva base de procedència era Montbard/Touillon, a prop de la frontera alpina on, inclòs el seu, hi havia quatre aparells⁷⁸ *Mureaux*

74 BHMT. *Diario Español* (21.06.1940), p. 1.

75 AHEA. Sig. A13564.

76 FERNANDEZ, José. «Les monomoteurs de reconnaissance et d'observation A.N.F. Mureaux (2ème partie)», *Air Magazine*. (Gener-Febrer 2014), núm. 60, p. 66.

77 Vid. cita 75.

78 EHRENGARDT, Christian-Jacques. «L'Aviation Française, 10 mai 1940», *Aéro Journal magazine*. (Juliol 1997), núm. 1, Especial.



Un Mureaux 117 R2B2, com el que va aterrar a punta Galatxo. L'aparell de la imatge és el Número 154, codi 4, amb matrícula número X378, adscrit a l'Esquadró 3r del GR II/35. Col·lecció de l'autor.

117 R2B2 adscrits a la Reserva General de la Force Aérienne 36, operant allí en missions d'observació per al 23è Cos d'Exèrcit Francès, en el GAO⁷⁹ esmentat. A causa de la diàspora per la desfeta militar i política, el degoteig d'avions vinguts des de l'altra banda de la frontera, pel camí d'Àfrica, va esdevenir constant a tot l'Estat, i entre el 29 de maig i el 26 de juny deu aparells tocaran terra espanyol.⁸⁰ Amb la tensió creixent, el dia 21 de juny, al Port de la Selva, cinc avions franquegen la frontera aèria en direcció al cap de Creus, per encarar possiblement la ruta d'Orà passant per Mallorca i són rebutjats per les defenses antiaèries que hi havia llavors instal·lades a la zona.⁸¹ El 30 de juny, a les cinc de la tarda, els incidents van reproduir-se i agreujar-se a tocar de Gibraltar quan tres avions, també francesos, van intentar aterrar a l'aeroport del Penyal, essent canonejats per l'artilleria antiaèria espanyola, que en va fer caure un al mar i amb la mort de dos dels ocupants.⁸² A Tortosa, des del punt de vista diplomàtic, a partir del dia 22 de juny la presència dels tripulants del Mureaux va quedar resolta aviat. El Ministeri de l'Aire espanyol va considerar que l'armistici francès amb Alemanya només era un acord per la interrupció temporal de les hostilitats i que, per tant, la situació de guerra es mantenia si no hi havia un tractat formal de pau. Pel que fa a això, i atès l'increment

⁷⁹ Groupes Aériennes d'Observation. La base en temps de pau del GAO 1/514 havia estat Lió, a l'aeròdrom de Gap-Tallard.

⁸⁰ ARRAEZ, Juan. «Los aviones de l'Armée de l'Air internados en España a la caída de Francia» *Aviación Ligera*. (Gener 1997), núm. 29, p. 49.

⁸¹ Vid. cita 6.

⁸² AMAE. Despatx dirigit pel cònsol d'Espanya a Gibraltar al ministre d'Afers Exteriors espanyol de l'1.07.1940.

dels incidents, el mateix Ministeri va instruir els caps d'àrea 2a, 3a i la zona de Balears, per tal que les aeronaus fossin retingudes i internades mentre es decidia que fer-ne, igual que amb les tripulacions, per bé que aquestes en règim de llibertat de moviments i amb l'obligació de presentar-se diàriament a l'autoritat militar local d'allí on fossin allotjades.⁸³ Sobre la base dels acords i les directrius oficials, els dos tinentes arribats al delta, van estar traslladats a València per ser internats, però gaudint de llibertat de circulació sota paraula d'honor de no fugir.

Simultàniament, el govern de Pétain va reclamar que tots els pilots arribats a Espanya aquells dies fossin retornats a França. Arran de les converses mantingudes per l'ambaixador francès a Madrid, comte de la Baume, amb el ministre espanyol d'Afers Exteriors, Juan Luis Beigbeder, es va arribar a un acord general respecte als aterratges forçosos i l'internament de les aeronaus.⁸⁴ Pel que fa als pilots arribats fins a aquell moment, l'1 de juliol es va establir que, a partir de l'endemà, anessin sent alliberats a través de la frontera francesa, per Port Bou, moment en què Laporte i Hellbronner van tornar cap a casa.

ELS MUREAUX

Si els pilots no van ser un problema, el *Mureaux*, sí. Un equip de mecànics de la Maestranza Aérea d'Albacete, encarregats d'avaluar si era recuperable per al servei, es va desplaçar al lloc però no comptaven que no s'hi podia accedir per terra, L'únic accés possible era per mar, però un fort temporal va endarrerir la seva tasca. Finalment, l'aeronau vinguda als sorral·ls del delta, va quedar en condicions de volar i a disposició d'un pilot desplaçat fins al lloc, que l'acabà conduint a la Base Aérea de Los Llanos, a la Maestranza número 3 d'Albacete, per a una revisió tècnica més exhaustiva.⁸⁵

El mes d'octubre hi ha diverses gestions efectuades per l'agregat de l'aire de l'Ambaixada de França, André de Berroeta, interessant-se per l'aparell i per altres aeronaus d'aquell país arribades el mes de juny. El dia 2 de novembre, el cap de la 2a secció de l'Estat Major de l'Aire, li confirmà que el *Mureaux* encara es trobava a Albacete, en fase de reparació.⁸⁶ Allí, es perdrà definitivament la pista de l'aparell que no va arribar mai a ser incorporat a l'inventari d'unitats de

83 AMAE. Despatx dirigit pel ministre de l'Aire al ministre d'Afers Exteriors espanyol, Madrid, de 20.06.1940.

84 AMAE. Nota verbal al ministre d'Afers Exteriors espanyol, de l'ambaixador de França a Madrid, de 27.06.1940.

85 AHEA. Carpeta 32, expedient 49. Nota 4828, de 30.10.1940, de la Secretaria del Estado Mayor del Aire.

86 AHEA. Expedients 46 i 50.

l'Exèrcit de l'Aire, possiblement per la seva obsolescència, i devia ser desballestat al final de la guerra.

Els monoplans *ANF Les Mureaux*, eren aparells d'observació tàctica i reconeixement de l'Armée de l'Air (l'Exèrcit de l'Aire francès), característics del període d'entre 1930 i l'inici de la Segona Guerra Mundial. Els models més coneguts, el 113, 115 i 117, són variants tècniques del mateix avió.⁸⁷ El *Mureaux 117 R2B2*, el mateix que va arribar aquí, va entrar en servei el maig de 1935, dotat amb capacitat ofensiva per carregar fins a 200 kg de bombes. Com a resposta a les pretensions de l'Estat Major, se'n va iniciar immediatament la producció en sèrie. Davant la creixent tensió amb l'Alemanya nazi, i en previsió del que ja es venia venir, la major part de les unitats van ser situades a l'est del país.



Un *Mureaux 115 R2B2*, amb el número 15, matrícula X414, del GAO 553, abatut per un *Bf 109D*, a Karlsruhe, el 8 de setembre de 1939. Col·lecció de l'autor.

Els *Mureaux* van tindre protagonisme durant el període de la “Drôle de guerre”. Amb els exèrcits atrinxerats i sense activitat significativa, era necessari conèixer que feia l'enemic abans que pogués fitxa i les unitats aèries d'observació eren les encarregades d'esbrinar-ho. L'any 1939, amb l'inici de la guerra, els *Mureaux* s'havien integrat als GAO (Groupes Aériens d'Observation) depenents de l'exèrcit de terra, al qual donaven suport en les operacions de reconeixement

⁸⁷ GUNSTON, Bill. *World Encyclopaedia of Aircraft Manufacturers: From the Pioneers to the Present Day*. Annapolis: Naval Institute Press, 1993, p. 61.

i observació, fotografia, correcció de tir per a l'artilleria i, fins i tot, van dur a terme algunes missions de bombardeig.⁸⁸

El 2 de setembre de 1939, França tenia noranta-cinc avions del model *Mureaux 117 R2B2* enquadrats en les diferents unitats de l'exèrcit francès, dels quals setanta-set eren operatius. El juliol de 1940, entre les baixes per acció de guerra i l'èxode de nombrosos pilots amb els seus avions al Regne Unit i el nord d'Àfrica, només en restaven dotze en tota França.⁸⁹ Els pilots que van escapar atrets per la crida del general De Gaulle van ser molt ben rebuts, tant pels anglesos com per les futures Forces Françaises Libres (FFL). Els *Mureaux* però, van ser rebutjats per totes les parts per antiquats i convertits en ferralla. Fins i tot a l'Estat espanyol, amb les mancances derivades de la guerra, seria arraconat el solitari *ANF Mureaux 117 R2B2*, que va aterrar als sorral del delta de l'Ebre, aquell llunyà 20 de juny de 1940.

PASSANT COMPTES AMB ELS BRITÀNICS

En mig de les gestions per l'alliberament dels pilots francesos, la capital tarragonina va rebre uns hostes inesperats, en un acte que tenia molt de simbòlic en el gest i el moment, alineant als ulls dels tarragonins, si és que algú en tenia dubtes, el règim franquista amb el nazisme més ideològic. El diumenge 23 de juny, alguns dirigents del NSDAP a Barcelona, van fer cap a la ciutat en visita de cortesia, acompanyats en tot moment per les jerarquies provincials i locals de la Falange.

Entre els personatges que van desfilar per Tarragona hi havia el cap del NSDAP a la capital catalana, Walter Bartoleit, la cap de la Secció Femenina, Jurkuhn i el cap de les Joventuts Hitlerianes a Espanya, Detlev Ehlers. Durant les recepcions efectuades a la Jefatura Provincial del Movimiento, a la Delegación Provincial de Sindicatos i a diverses delegacions de l'entramat organitzatiu franquista, i finalment a l'Ajuntament, si va veure la presència del cònsol alemany a la ciutat, Fritz Löwe, el cap provincial del Movimiento, el falangista José María Fontana, i l'alcalde José Macián, envoltats tots ells per nombrosos càrrecs administratius i polítics dels cercles nazis i feixistes locals.

88 HIGMAN, Robert. *Unflinching Zeal: The Air Battles Over France and Britain May-October 1940*. Annapolis: Naval Institute Press, 2012, p. 160-162.

89 FERNANDEZ, José. «Les monomoteurs de reconnaissance et d'observation A.N.F. Mureaux (1ère partie)», *Air Magazine*. (Octubre-Novembre 2013), núm. 59, p. 71.



La comitiva alemanya, a les portes de l'Ajuntament de Tarragona, el 23 de juny de 1940. A l'esquerra de la imatge hi ha l'alcalde de la ciutat, amb uniforme falangista, José Macián. Autor desconegut. Del llibre, *Tarragona. La Imatge i el Temps*.

A l'Ajuntament van ser rebuts amb un refrigeri i després van continuar el periple, anant a Ràdio Tarragona de F.E.T. y de las JONS, on se'ls va oferir un concert amb la presència en viu d'una soprano acompanyada d'un pianista, tots dos alemanys. Posteriorment van fer cap a l'Hotel Europa, on van dinar, amb el rerefons d'emo-tius discursos i visques als règims respectius. Acabat l'àpat, la comitiva va recórrer el passeig arqueològic de Tarragona, partint al vespre cap a Barcelona.⁹⁰

Certament, els alemanys tenien motius per estar eufòrics. Entrat l'estiu de 1940, el seu domini s'havia estès per mitja Europa i, quasi simultàniament a la victòria sobre França i els Països Baixos, Noruega havia claudicat el 10 de juny, tot i el suport militar britànic, i va ser ocupada tal com havia passat l'abril anterior amb Dinamarca. Va ser llavors quan Hitler va preparar un ambiciós pla per ocupar les illes britàniques, l'operació Lleó Marí (*Unternehmen Seelöwe*), en què durant la fase prèvia a la invasió la Luftwaffe havia d'assolir el domini de l'aire, aspecte imprescindible per garantir l'èxit de les futures operacions amfibies i aerotransportades. Per això, l'ofensiva inicial alemanya, coneguda per Atac de l'Àliga (*Adlerangriff*), va concentrar-se sobre les bases aèries i les instal·lacions de comunicacions en les

⁹⁰ BHMT. *Diario Español* 25.06.1940, p. 1,3.

quals els anglesos havien bastit un incipient sistema de RADAR, però amb l'experiència en el cel espanyol i l'èxit obtingut a Polònia i a Holanda bombardejant, també, la població civil per forçar la claudicació dels respectius governs, ben aviat els atacs alemanys van arribar també a les ciutats angleses.

Tot i això, la situació de la Gran Bretanya era millor del que hom podia pensar, atès que disposava d'un sistema eficaç de defensa aèria, amb bons avions i pilots de combat ben entrenats, sota el lideratge militar del mariscal de l'aire Hugh Dowding.⁹¹ Així, malgrat la inferioritat numèrica, els britànics van oposar una tenaç resistència, fins al punt que, a mitjan setembre, després de tres mesos de lluita, i havent patit els alemanys importants pèrdues de pilots i avions, Hitler es va veure obligat a aturar temporalment l'assalt, que en el conjunt del període havia estat batejat com la “Batalla d'Anglaterra” per Winston Churchill, primer ministre del Regne Unit.

Si bé els bombardejos es van anar succeint durant tota la guerra, l'intent d'ocupar les illes no va tornar a plantejar-se fermament durant la resta de la contesa. El fracàs sobre el cel britànic va estar la primera gran derrota alemanya en el conflicte global, però l'aturada de l'ofensiva s'explica, també, per la previsió de Hitler d'envair l'URSS (operació anomenada “Barba-roja”) on hauria de necessitar bona part dels efectius dels seus exèrcits, de cara a la primavera de l'any següent, el 1941.

Encara a l'any 1940, el 13 de setembre, Mussolini, des de la colònia italiana de Líbia, va envair Egipte, sota control britànic, obrint així un nou front bèl·lic al Mediterrani, on el dictador italià deixava volar els seus somnis de recrear l'antiga Roma imperial. De fet, en aquelles dates, ja hi havia hagut diverses accions italianes en territoris colonials africans contra els britànics, com a Somàlia, però cap havia tingut un component estratègic com el que representava el territori egipci pel que feia al control de les comunicacions entre orient i occident i el domini del Mediterrani. L'avenç es va estancar a Sidi Barrani,⁹² des d'on el desembre va començar la rèplica anglesa, l'operació “Compass”, que acabà en una estrepitosa desfeta per als italians, expulsats en la retirada fins més enllà de les fronteres de Líbia amb Egipte, aturant-se a El Agheila, amb gran nombre de baixes i presoners.

91 MURRAY, Williamson. “Battle of Britain”. A: *The Reader's Companion to Military History*. Nova York: Houghton Mifflin Harcourt, 1996, p. 62-63.

92 NA. WR (Núm. 55) 12.09.1940 a 19.09.1940, p. 6 i ss. Ref. CAB 66/12/11.

Els alemanys hauran de fer acte de presència en aquell nou front per evitar el col·lapse italià, i a partir de febrer de 1941 arribaran les primeres unitats del que es coneixerà com a Afrika Korps, amb el general Erwin Rommel com a comandant en cap. Mentre això passava, els diaris espanyols, i també, és clar, el local *Diario Español* de Tarragona, dedicaven tot tipus de diatribes i escarnis al Regne Unit, entreveient el moment previ al seu enfonsament. Als britànics, però, malgrat la desfeta a França, la guerra no era pas una qüestió que els hagués agafat per sorpresa i ja feia anys que les seves decisions estratègiques es prenen considerant els diversos escenaris possibles emanats del previsible conflicte amb l'Alemanya nazi,⁹³ com era el cas, amb el front bèl·lic desplaçat acceleradament cap a territori africà, amenaçant l'imperi amb la disputa del control estratègic del Mediterrani i de les comunicacions, el petroli i altres matèries estratègiques més enllà d'Egipte.

A TRAVÉS D'UN MÓN HOSTIL

Al setembre de 1940, davant de l'evolució dels fets al nord d'Àfrica, el govern Britànic va examinar la qüestió d'enviar més avions a aquella zona. A partir d'un informe del Ministeri de l'Aire, es va arribar a la conclusió que l'aviació britànica es trobava en una situació de "perillosa inferioritat", emfatitzant l'obsolescència del parc aeri, allí operatiu⁹⁴ i es va aprovar l'enviament de bombarders lleugers *Blenheim Mk IV* i *Vickers Wellington*, caces *Hurricane* i aparells *Westland Lysander* de suport aeri i reconeixement. El lliurament es va fer esgraonadament, partint de cent deu avions que ja havien estat tramesos entre agost i el 22 de setembre, trenta-tres més que s'enviarien fins a final del mes de setembre en curs, setanta-tres a l'octubre i seixanta-sis més al novembre, tancant aquella primera fornada.

Les rutes de transport dels aparells també van quedar definides: uns per mar fins a Takoradi, llavors colònia britànica coneguda per "Costa de l'Or" (actualment República de Ghana), territori que quedava fora de l'abast dels avions italians i alemanys i des d'on s'organitzava la distribució de les unitats; uns altres, també per mar, a través de Ciutat del Cap (Sud-àfrica), i la resta volant des de diversos aeròdroms de Gran Bretanya, a través del Mediterrani, fent escales quan fos el cas. A poc a poc,

93 DAVISON, Roderic H. «Where is the Middle East?». A: *Foreign Affairs*. Vol. 38, núm. 4, Nova York: Council on Foreign Relations, 1960, p. 669.

94 NA. WC (Núm. 260) 27/09/1940. Despatch of aircraft to The Middle East, p. 122. Ref. CAB 66/12/17.

els avions van anar sent embarcats o es van enlairar per creuar un món hostil i en guerra, cap a una destinació remota i en una travessa plena de perills i d'incerteses. Va ser així, com el 30 de novembre de 1940, el *Blenheim Mk IV* número T2114, de l'OADF⁹⁵ (Overseas Aircraft Delivery Flight),⁹⁶ el qual formava part d'una de les darreres trameses d'avions esmentades, va fer cap a les platges del delta de l'Ebre, en un final sobtat i certament gens èpic, del que hauria d'haver estat un emocionant viatge de llarg recorregut.

El comunicat oficial emès per la Guàrdia Civil de Tortosa, adreçat al Ministeri de l'Aire, per descriure l'aparició de l'avió, comença així:

«Sobre las 11 horas del día 30 del pasado mes, aterrizó a 50 Kilómetros de esta Ciudad, cerca de la desembocadura del Ebro en la partida de San Jaime de Enveija (*sic*), un avión bimotor Bley Marca Bley (*sic*), el que se incendió quedando solamente al parecer en buen estado los potentes motores del aparato. En este iban un Capitán y dos sargentos ingleses que resultaron ilesos⁹⁷».

L'aeronau s'havia enlairat de l'aeròdrom de Wattisham, al comtat de Suffolk, a Anglaterra, el dia 29, abans de mitjanit, per fer escala a Malta en un temps d'entre vuit i nou hores, provant una nova ruta de transport que sobrevolava França i vorejava la costa espanyola mediterrània.⁹⁸ La destinació final era Marsa Matruh, a Egipte, per incorporar-se a les ordres del RAF Middle East Command (Comandament de l'Orient Mitjà de la RAF).

L'aparell, fabricat per Rootes Securities Ltd. a Speke, prop de Liverpool, durant la primavera d'aquell any, dins d'una comanda governamental de 400 unitats,⁹⁹ havia passat totes les proves tècniques, primer a la número 27 Maintenance Unit (MU), una unitat de manteniment de la RAF, a l'aeròdrom de Shawbury, on va estar fins al 9 de setembre i des d'on va volar a Wattisham, per completar les proves tècniques, ja que l'avió havia de ser modificat abans d'anar a l'Orient Mitjà amb un filtre tropical en la presa d'aire inferior, i una entrada més gran per sobre de l'ala per refredar l'oli.

95 Eren unitats d'assignació transitòria d'aparells i tripulacions en el procés de lliurament fins a una nova destinació.

96 WARNER, Graham. *The Bristol Blenheim. A complete History*. Manchester: Crécy, 2005, p. 426.

97 AHEA. 3.12.1940 i seg.

98 RAF Webmaster. «Royal Air Force. Bomber Comand No. 113 Squadron». *Royal Air Force*. <http://113squadron.com/personnel_raf_113_squadron.htm> [Consulta: 8 novembre 2015]. [La biografia del sergent George Checketts de l'esquadró 113, adscrit a la mateixa destinació i al mateix temps que la tripulació del *Blenheim Mk IV* T2114 fa esment que van ser instruïts per seguir una nova ruta més directa fins a Malta, travessant per la França lliure i seguint la costa llevantina espanyola abans d'encarar el Mediterrani].

99 La sèrie va des del número T2112, fins al 2141, a la factoria de Blyth Bridger, a Sttafordshire. Es van construir 3.422 aparells.



Les restes cremades del *Blenheim* T2114, a la Platjola. Autor desconegut. Col·lecció de l'autor.

L'aparell era dirigit per l'oficial pilot, sergent Gordon Bennett (número 745058), de 22 anys, de Penkhull, pertanyent a la reserva voluntària de la RAF (Royal Air Force Volunteer Reserve), al qual acabaven d'ascendir el 16 d'octubre d'aquell mateix any,¹⁰⁰ amb caràcter provisional. Els altres dos tripulants eren el sergent observador-bombarder,¹⁰¹ Simon Michael Cashman (número 581498), de 20 anys, resident a Londres, enrolat per mobilització, del qual a l'informe oficial s'anota que semblava més culte que la resta i de millor condició social, destacant el fet que entre el seu equipatge hi portava alguns llibres, i Edward Hannah (número 970492), de 22 anys, amb nomenament de "Flying officer"¹⁰² i amb grau de sergent, amb funció de ràdio-operador i metrallador, integrant, com Bennett, de la reserva voluntària, des del 28 d'octubre de 1939, amb domicili a Liverpool. L'informe oficial del succés¹⁰³ detalla que el contracte d'allistament d'Edward Hannah li donava dret a percebre 8 xílins i 3 penics, bruts de sou, al que calia aplicar una retenció de 2 xílins. També es detalla que coneixia i escrivia en francès i que en el quadern de vol hi constaven 19 hores i 55 minuts en operacions de guerra, i 72 hores i 20 minuts en altres missions. Tots tres eren avesats veterans, pertanyents fins a primers de novembre¹⁰⁴ a l'esquadró 110 (Hyderabad) del

100 *The London Gazette* (12 novembre 1940). Número 34989, p. 6496.

101 Anomenat navegant, en aquella primera etapa de la guerra.

102 El terme "flying officer" és un nomenament de vol pels oficials inferiors més que no pas un rang. En general, és el primer rang d'un oficial de la força aèria un cop completada la seva formació.

103 AHEA. 2a secció d'informació de l'Estat Major de la 4a. Regió Aèria de l'Exèrcit de l'Aire. Informe sense data, ni autoria.

104 NA. AMSOR. No. 110 (Hyderabad) Squadron. ORB, del mes de novembre de 1940. Ref. AIR\27\857\.

Bomber Comand,¹⁰⁵ i la prova de la seva maduresa en l'ofici ho reblaven els diversos incidents als quals havien sobreviscut des de les primeres operacions a la batalla de França, quan per primer cop l'avió de Bennett i Hannah va ser abatut per la defensa antiaèria durant una missió de bombardeig a prop de Maastricht, l'11 de maig de 1940, sinistre on ambdós van resultar ferits.

El 23 de juliol d'aquell any, Bennett, va tornar a estavellar-se, aquest cop prenent terra a Wattisham per avaria en un dels motors. Després de l'incident al delta de l'Ebre, Bennett va ser transferit a l'esquadró 45, i encara va ser abatut de nou el 20 de desembre de 1941, aterrant violentament en mig del desert de Líbia. Va morir l'any 2006. Cashman, va ser transferit a l'Esquadró 38 i no sobrevisqué a la guerra. Va desaparèixer amb cinc tripulants més, el 13 de juliol de 1941, a bord d'un *Wellington*, en una missió sobre Bengasi, Líbia.¹⁰⁶



Un *Bristol Blenheim Mk IV*, amb el número FVB V6083, pertanyent a l'OTU (Operational Training Unit) Número 13. Col·lecció de l'autor.

Tot plegat, permet entendre els riscos que corrien aquells joves soldats, amb una mitjana d'edat de 22 anys, i els més joves 18, i el perquè de les esfereïdores xifres de baixes que va patir el Bomber Command al llarg de la guerra, amb 8.325 avions perduts, 55.573 tripulants morts d'un total de 125.000 membres (una taxa de mortalitat de 44,4 per cent), més de 8.403 ferits i 9.838 presoners.¹⁰⁷

105 El Bomber Command va exercir el control de les forces de bombardeig de la RAF des de l'any 1936 fins al 1968. La seva tasca principal va ser l'atac a objectius estratègics alemanys amb l'objectiu d'interrompre la producció armamentística, minar la moral de la població alemanya i obligar a la Luftwaffe a emprar els seus recursos en la defensa del propi territori. Veure: LAKE, Jon. *Blenheim Squadrons of World War 2*. Londres: Osprey, 1998, p. 11.

106 STORR, Alan. *RAAF World War 2 fatalities*. Canberra: Kwik Kopy, 2006, p. 156. [Aparell núm. 2756,] i REGNE UNIT. «Service Aviation: Royal Air Force and Fleet Air Arm News and Announcements». *Flight* (1 octubre 1942). Casualty Communiqué, núm. 159, p. 378.

107 WEBSTER, Charles; FRANKLAND, Noble. *The Strategic Air Offensive Against Germany: 1939-1945*, Vol. IV. Londres: H.M.S.O., 1961, annexos i apèndix.

530 FRANCS FRANCESOS

Un cop el Servei de Vigilància de Costes es va fer càrrec de la situació, el *Blenheim* T2114 va quedar sota custòdia dels carrabiners i els tres tripulants van ser traslladats provisionalment a una fonda de Sant Jaume d'Enveja per passar aquella primera nit, de dos que hi van restar. A l'inventari de pertinences s'anotà que els hi van ser requisades un total de 13 lliures esterlines, 4 xílings i 8 penics, quantitat que va ser dipositada posteriorment a la caixa de la 4a Regió-Pirineus, de l'Exèrcit de l'Aire.¹⁰⁸ A banda, també es van retenir 530 francs francesos a cada un, que era la dotació monetària reglamentària d'aquell moment per a les tripulacions britàniques, com a eina per facilitar la seva evasió a territori amic en el supòsit de caure en països estrangers, protocol que s'estenia a altres divises europees de l'època, depenent de la destinació o el recorregut de la missió.¹⁰⁹

També va trobar-se un petit croquis de les illes de Malta, Gozzo i Pantel·leria, destinació immediata de la unitat. Des del moment que els tres aviadors van ser traslladats a Sant Jaume d'Enveja, i abans que la nau cremada quedés sota la custòdia dels carrabiners, aquesta va ser saquejada pels curiosos que atrets pel rebombori s'havien acostat al lloc, els quals encara es van poder repartir peces de roba que havien sobreviscut a l'incendi, que eren escampades per la zona.

El 2 de desembre, des de l'Escola de Caça de Reus, es va enviar al tinent d'aviació José González Luque, acompanyat del sergent mecànic José González Suárez, a Tortosa, els quals va informar al comandant militar de la plaça, capità de la Guardia Civil, José Bernad, desconexidor encara dels fets, malgrat haver-li arribat rumors per part del corresponsal local del *Diario Español*, de Tarragona.¹¹⁰

Junts van anar a Sant Jaume d'Enveja on, acompanyats de l'alcalde, van trobar-se amb els tripulants, que van ser traslladats a Tortosa aquella mateixa nit i allotjats a l'Hotel París.

L'endemà, va ser el torn del mecànic, que amb un fotògraf i en una tartana, van desplaçar-se fins a la zona de "La Platjola", on era l'aparell sinistrat, per avaluar-ne l'estat. L'aeronau presentava el tren d'aterratge obert, enfonsat a la sorra i les hèlixs doblegades per haver estat girant en el moment de tocar terra. El

108 AHEA. 5.12.1940, Informe del coronel cap de la 4a Regió-Pirineus, de l'Exèrcit de l'Aire, al ministre de l'Aire.

109 FOOT, Michael Richard Daniell; LANGLEY, James Maydon. *M19 - Escape and Evasion, 1939-1945*. Boston: Little, Brown and Company, 1979, p. 37.

110 Possiblement es tracta del carlista José Monllaó Panisello (Tortosa, 1892-1970), que va ser corresponsal del diari franquista *Diario Español* de Tarragona durant aquells anys, que signava amb el pseudònim de "Llaonet".



Façana de l'Hotel París, al carrer Reus, de Tortosa (anys 30). Col·lecció de l'autor.

fuselatge s'havia cremat tot excepte els dos motors, els quals va considerar que podien ser reparats. En l'incendi s'havien malmès les dues metralladores Browning¹¹¹ de la torreta superior, havent-se salvat la de l'ala dreta després d'esclatar tots els cartutxos de munició, els explosius i diverses ampolles d'oxigen.

Entre les restes cremades hi van aparèixer 16 espoletes de bombes, quantitat inusual per excessiva, destinades possiblement al bombardeig d'algun port del sud d'Itàlia, pràctica habitual de les unitats britàniques destinades a l'Orient Mitjà, aprofitant l'oportunitat que els oferia la ruta, de passada, en el viatge. Finalment, trobant-se la ferralla en un terreny sorrenc i humit, no hi hagué forma d'acostar-hi cap vehicle mecànic per terra, per la qual cosa el desplaçament de l'aeronau desmuntada només era possible amb l'ús de carros, recomanant el mecànic que la retirada de les restes s'acabés fent per mar.

Els militars francesos van ser traslladats en cotxe a Saragossa, on van arribar el dia 4 per ser allotjats a l'Hotel Oriente, amb llibertat de moviments per la ciutat, sense poder absentar-se i amb l'obligació de vestir de paisà i de presentar-se cada tres dies davant l'autoritat de la 4a Regió Aèria a la plaça. També els hi va ser lliurada una quantitat indeterminada de pessetes per la seva estada.

Durant l'interrogatori¹¹² practicat, el tinent Gordon Bennett va acollir-se al seu dret i a les ordres rebudes de no respondre a cap pregunta de caràcter militar. Va admetre que ells mateixos havien calat foc a l'avió i a la documentació, però

111 AHEA. Nota del subsecretari del Ministeri de l'Aire. 12.02.1941.

112 AHEA. Informe sense data, del tinent José González Luque.

sorprenentment va manifestar que en cap moment havien sobrevolat cel espanyol per pròpia voluntat, i que el motiu del sobtat aterratge es degué al fet que havien rebut l'impacte d'un projectil en el dipòsit del combustible i que la pèrdua de benzina els havia obligat a tocar terra.

El tinent González, en el seu informe dels fets, expressa el seu dubte respecte a la declaració del pilot anglès sobre aquest tema, tal vegada sospitant que es tractés d'un estratagema per justificar l'aterratge en territori espanyol, però no aporta més arguments. Altres fonts precisen que va ser un caça italià *Mc.200*,¹¹³ el responsable de la caiguda de l'avió, sense que es disposi, ara per ara, de més referències documentals que ho confirmin o ho desmenteixin. Finalment, l'informe remarca el correcte comportament dels internats i destaca a la vegada l'agraïment, per ells manifestat, pel tracte rebut de les autoritats espanyoles. Els costos de l'estada dels tripulants britànics va sumar 3.523,60 pessetes,¹¹⁴ que el ministre de l'Aire en persona va autoritzar a ser reemborsats a la pagadoria d'havers militar de Saragossa.

El *Diario Español* de Tarragona, un cop autoritzat a fer-ho, va publicar la notícia de l'aterratge de l'aeronau, amb una breu nota el dia 3 de desembre, informació que va ampliar l'endemà. En el text es remarca la versió que l'avió havia estat abatut per un aparell italià, un hidroavió segons el periodista, destacant també el tracte amable dispensat als pilots, conforme a la «tradicional hidalguia espanyola». A la resta de l'Estat, la informació va merèixer uns petits requadres a les pàgines interiors a Madrid i Barcelona sense major transcendència. Les restes de l'aparell van fer cap a Reus i d'allí van passar a la ferralla, excepte alguns components que serien reaprofitats per l'Exèrcit de l'Aire.¹¹⁵ Els aviadors serien repatriats al cap de poques setmanes a través de Gibraltar, mentre el règim seguia envalentint per l'ofensiva alemanya i les expectatives d'una immediata desfeta britànica en tots els fronts. L'any 1941 es presentava ple d'eufòria per l'Eix, amb Europa sotmesa i amb la invasió de Rússia en l'horitzó, però la ferma decisió del Regne Unit de resistir al nord d'Àfrica, juntament amb l'entrada a final d'any dels nord-americans en la guerra, després de l'agressió japonesa a Pearl Harbor, marcaran definitivament el curs del conflicte.

113 Vid. cita 96.

114 AHEA. Carta del cap d'Estat Major, general Eduardo Gallarza. 27.03.1941.

115 Els dos motors, una metralladora, cargolam i peces soltes.

IV



UNA GUERRA SENSE
TRINXERES

No hi tornarà a haver incidents internacionals remarcables en territori tarragoní fins al gener de 1943, període durant el qual els fronts de la guerra s'aniran allunyant, momentàniament, de les fronteres espanyoles, estenent-se al Mediterrani oriental, a l'Orient Mitjà i a l'Europa de l'est. Tot i així, durant aquest temps el conflicte seguirà estant present al port de Tarragona, en mig d'una sòrdida i secreta batalla econòmica, protagonitzada per afectes i agents d'un bàndol i l'altre, amb un lucratiu negoci en forma de contraban de guerra, en un escenari el que res era el que aparentava ser.



Tarragona, l'any 1946. Vista des de la ziga-zaga. Arxiu del Port de Tarragona. Núm. Reg. 000380. Autor desconegut.

L'activitat portuària s'havia activat l'any 1939, just acabada la Guerra Civil, sent com era el principal punt d'entrada per abastir la ciutat i les comarques properes de béns de primera necessitat i dels subministraments necessaris per a la reconstrucció d'un territori arrasat, incapaç d'exportar res més que no fossin minsos volums d'oli, vi i fruits secs.

La batalla de França, amb la invasió alemanya entre maig i juny de 1940, i l'escalada bèl·lica posterior, va paralitzar sobtadament el tràfic marítim al Mediterrani, i a partir d'aquest moment el port només veurà la visita de vaixells espanyols¹¹⁶ i la de vaixells de l'Eix, tres italians i cinc alemanys l'any 1941.¹¹⁷

En el que restarà de guerra, la presència alemanya es limitarà a la vinguda de tres vapors durant l'any 1942, mentre que per part italiana només vindrà el *Derna* el

¹¹⁶S'inclouen els vaixells marroquins, atès que en aquell moment el Marroc era protectorat espanyol.

¹¹⁷Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT - Registre Històric de vaixells - (1928-1944).

febrer de 1943, reduït l'intercanvi local de mercaderies al subministrament d'oli pel consum i fruita seca cap a Alemanya i Itàlia i descàrrega de dogues i amoníac, vingut des dels seus ports.

Precisament, la manca d'oferta de productes estratègics del territori i la localització a nord i a sud de dos grans ports industrials i d'intercanvi, Barcelona i València, van acabar sentenciant l'activitat portuària de procedència internacional per la resta dels anys de la contesa, sense oblidar el principal factor com van ser les exitoses campanyes antinavegació exercides pels aliats sobre els vaixells de l'Eix. Excepcionalment, entre setembre de 1941 i gener de 1942 es registren sis descàrregues de cianamida¹¹⁸ per naus franceses, quatre d'elles efectuades per un únic vaixell, el vapor *Lézardrieux*, provinent de Marsella, sota el règim de Vichy.

En tots els casos, la tornada a França s'aprofitava per carregar pirita¹¹⁹ maniobra destinada al subministrament dels alemanys, un cop es desembarcava el mineral a la zona de Caronte, a l'Étang de Berre, a tocar de Marsella,¹²⁰ o fins a Itàlia, i des de totes dues destinacions finalment transportat en tren cap a Alemanya.¹²¹



El vapor francès *Léopardrieux*. Implicat en el comerç de pirita amb l'Alemanya nazi des del port de Tarragona, entre 1941 i 1942. Col·lecció de l'autor.

118 La cianamida serveix per elaborar cianur i també es fa servir com fertilitzant.

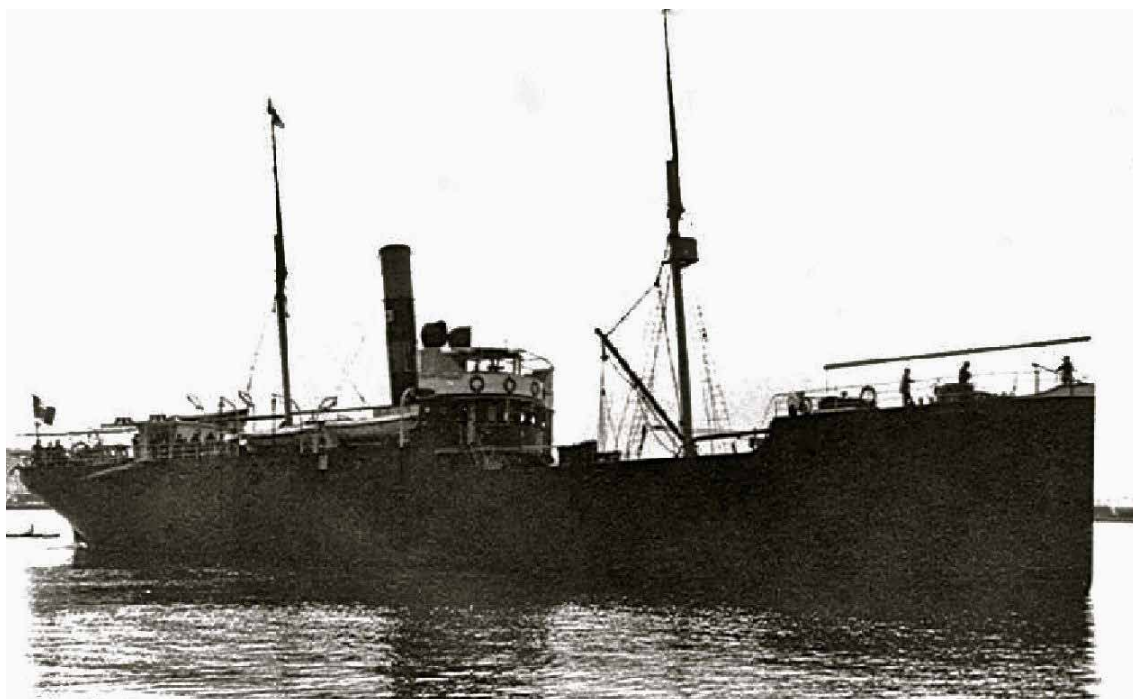
119 Emprada per la fabricació d'àcid sulfúric.

120 NA. WR (Núm. 109) De 25.09.1941 a 2.10.1941. Memoràndum: Vichy French Shipping, p. 5. Ref. CAB 66/19/4.

121 NARA. AWD, 10/1/1941 to 12/31/1941. ID: 4697018. MSN.: K-11-B; MR: A2138. Informe del 03.10.1941.

PERSECUCIÓ SENSE TREVA

Des del primer moment de la guerra, i de forma intensa a partir de 1941, els pocs vaixells alemanys i italians que operaran a Tarragona seran vigilats de prop pels britànics, amatents a qualsevol subministrament que pogués ser lliurat a l'enemic des de qualsevol port; informació que aquí els serà facilitada secretament pel seu agent, el cònsol honorari Ignacio Navarro Borràs, dins d'una xarxa, sovint vinculada als treballadors portuaris i a mariners, que els anglesos (i també els alemanys) tenien estesa pels ports i ciutats del litoral mediterrani.



El vapor italià *Mauro Croce*. Col·lecció de l'autor.

Anticipant-se als moviments de les naus, i amb coneixement de la càrrega a transportar abans de produir-se, quan això era possible, els mercants seran seguits i enfonsats tard o d'hora, molts d'ells pels submarins anglesos o per mines estratègicament col·locades pels mateixos submergibles,¹²² o per l'aviació.

Aquests són els casos dels vapors alemanys *Otto Leonhardt*, de 3.682 tones, arribat per càrrega i descàrrega general al port de Tarragona, el 5 d'octubre de 1941, i greument danyat pel submarí HMS *Proteus*, el 2 de maig de 1942,

¹²² *La Vanguardia* (24.4.1943), p. 11. [Hi ha l'albirament d'una mina a la deriva, a 50° a l'est del far d'entrada del port de Tarragona, el divendres 23.04.1943].

davant la costa albanesa;¹²³ el *Süllberg*, de 1.663 tones, vingut el dia 26 de setembre de 1941 per carregar oli, el qual resultarà enfonsat pel submarí HMS *Umbra*, el 9 de desembre de 1942, al sud d'Hammamet, a Tunísia, quan efectuava un transport d'armament i munició;¹²⁴ o el *Lisboa*, de 1.799 tones, arribat aquí el 23 d'octubre de 1941, per descarregar nitrats, que serà torpedinat pel HMS *Unruffled* el 31 de gener de 1943, a quatre milles de Sousse, també a Tunísia.¹²⁵ Dels italians, el vapor *Derna* de 1.769 tones, que el 20 de novembre de 1941 efectuava càrrega total d'oli al port de Tarragona, és localitzat a València pels agents aliats el 3 de març de 1943, acompanyat del també vapor italià, *Mauro Croce*. Després del comunicat de l'agregat naval britànic a Madrid, l'Almirallat instrueix que s'efectuï la intercepció immediata dels dos vaixells tan aviat deixin les aigües espanyoles,¹²⁶ acció que els dos vaixells van eludir. Finalment el dia 10 del mateix mes, el HMS *Taurus* enfonsarà el *Derna*, a 15 milles del port de Seta, torpedinant-lo.¹²⁷ Del *Mauro Croce*, de 1.049 tones, està documentada la seva presència a Tarragona, en data 27 de maig de 1941, per descarregar nitrats.

CONSIGNATARIS SOTA L'OMBRA DEL DUBTE

La persecució dels vaixells de l'Eix a l'escenari Mediterrani per part aliada, es va estendre també a aquells que col·laboraven amb el seu tràfic o hi donaven facilitats. Quan es revisen els registres del port de Tarragona d'aquells anys, hi ha un fet que no passa desapercebut i és l'exclusivitat que gaudia en totes les operacions de circulació de vaixells alemanys el consignatari Marcelino Garcia Blay. Per refermar l'ombra del dubte, alguns dels vaixells espanyols, als quals representarà en el seu pas per Tarragona, es veuran assenyalats pels aliats en relació amb els negocis de contraban de guerra en favor d'Alemanya. Aquestes circumstàncies, sumades a la vinculació més que personal que Marcelino Garcia mantenia amb la delegació consular alemanya a la plaça, va fer que els anglesos incloguessin l'agència duanera tarragonina, entre altres noms locals, en la llista

123 ESTATS UNITS, D.C., *War Diary. German Naval Staff. Operations Division*. Part A, Volum 33, maig 1942. Washington: Office of Naval Intelligence, 1948, p. 37.

124 BERTKE, Donald A.; KINDELL, Don; SMITH, Gordon. *World War II Sea War*. V. 8. *Guadalcanal Secured*. Dayton: Bertke Publications, 2015, p. 66.

125 HOCKING, Charles. *Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam: Including Sailing Ships and Ships of War Lost in Action, 1824-1962*. Uckfield: Naval & Military Press Ltd., 1994, p. 427.

126 NARA. AWD, 3/1/43 to 3/31/43. ID: 4697018. MSN.: K-4-D; MR: 2158.

127 PRESTON, Antony. *The Royal Navy Submarine Service: A Centennial History*. Londres: Conway Maritime, 2001, p. 138.

“negra” de persones i institucions de tot el món que tenien vincles econòmics amb Alemanya o Itàlia. La mesura era tanmateix aplicada per la resta de països aliats, que a banda de la unitat d’acció que mantenien en l’assumpte, disposaven de llistes pròpies elaborades pels seus serveis d’informació.



MARCELINO GARCIA BLAY :: Apodaca, 27 :: Teléfono 283

TARRAGONA

Agencia de la Línea: ROB M. SLOMAN Jr.

Servicio regular de vapores de HAMBURGO a TARRAGONA. Frecuentes salidas para Marsella, directamente a Génova, Liorna, Nápoles y Sicilia. LINEA DIRECTA PARA HAMBURGO, admitiendo, además que para Alemania, carga para Dinamarca, Suecia y Noruega.

Publicitat del consignatari i agent duaner de Tarragona, Marcelino Garcia Blay. BHMT, *Diario de Tarragona*, (10 setembre 1920).

El juliol de 1941, els Estats Units, tot i no estar encara en guerra amb l'Eix, però per l'estreta col·laboració mantinguda amb els britànics, van incorporar el nom del tarragoní en la seva relació.¹²⁸ En la pràctica, això suposava la prohibició de mantenir tractes comercials amb aquells que hi eren inclosos, considerats com si fossin nacionals de països de l'Eix, sota el risc de ser afegit a la mateixa llista qui s'aventurés a contravenir la directriu.

El nom de Marcelino Garcia Blay va incloure's a la primera publicació oficial, l'any 1941, i no en sortirà fins a l'any 1945, quan deixarà l'activitat en mans del seu fill, Marcelino Garcia Llauredó, qui passarà immediatament a ser-ne ell l'inclòs.¹²⁹ L'any 1910, els germans Marcelino i Manuel Garcia Blay, havien fundat l'empresa d'activitats portuàries “Marcelino Garcia Blay”, amb seu, inicialment, al número 27 del carrer d'Apodaca de Tarragona, operant en les diferents facetes del negoci, ja fos en tasques d'estiba, consignació i trànsit de vaixells o d'agents de duanes.¹³⁰ El tema no els venia de nou, atès que la família es dedicava a la representació comercial de marques de sectors diversos. L'activitat empresarial va comportar que un dels germans, en Marcelino, exercís tasques consulars, com

128FRASER. The Proclaimed List of Certain Blocked Nationals. Proclamation 2497 of the President, promulgated July 17, 1941 (6 F.R. 3555). Secretary of the Treasury. Supplement núm. 7, de 14.01.1942. <https://fraser.stlouisfed.org/docs/historical/ny%20circulars/1942_02363.pdf> (Consulta: 1 gener 2016).

129FRASER. Revisió IX de 28.02.1945. Supplement núm. 8, de 26.11.1945.

130ALIÓ FERRER, Joan. *Els Agents Portuaris de Tarragona*. Tarragona: CEMAPT i Arola Editors, 2009, p. 142-143.

la de Bolívia des de l'any 1933,¹³¹ o en les absències del vicecònsol alemany de la ciutat, Fritz (Federico) Löwe Decker, a substituir-lo temporalment.¹³²

La història personal de Marcelino Garcia discorre estretament lligada a l'esdevenir de nombroses institucions tarragonines abans de la Guerra Civil, en què exercirà diversos càrrecs de responsabilitat,¹³³ Durant els anys de la Guerra Civil, l'empresa va ser col·lectivitzada,¹³⁴ igual que ho foren la resta d'agències duaneres de la plaça, i sotmesa la seva gestió sota la supervisió de l'organització sindical CADCI.¹³⁵ Acabat el conflicte espanyol, i un cop recuperat el control de la societat duanera, els Garcia Blay van seguir mantenint càrrecs de representació a les estructures gremials i empresarials establertes pel nou règim,¹³⁶ en clara acomodació a les circumstàncies polítiques del moment.¹³⁷

Finalitzada la guerra mundial, en un primer període l'empresa duanera anirà perdent activitat, fins a la defunció, l'any 1951, de Marcelino Garcia, quan va passar a denominar-se comercialment Viuda de M. Garcia Blay, essent la titular del negoci Maria Llauredó Parés. L'any 1960, el seu fill Marcelino Garcia Llauredó, ja llunyans els anys de les represàlies aliades, li canviarà la denominació per la de Hijo de Marcelino Garcia Blay, marca que mantindrà fins a la seva dissolució l'any 1992.¹³⁸

Tres consignataris més, forans, però amb delegació a Tarragona, van ser inclosos a la llista negra. Un era Juan Salvador Bech, sospitós pel tràfic portuari que gestionava des de la seu central de l'empresa a Barcelona. A Tarragona, l'establiment representatiu havia tingut diverses adreces al llarg dels anys, operant per a variades companyies marítimes franceses i italianes, si bé durant la guerra tota l'activitat la va desenvolupar des del port barceloní.

131 *La Gaceta de Madrid*, (09.01.1933), núm. 9. p. 235. Arxiu documental de la Cámara Oficial Mineira de Galicia.

132 BHMT. *Diario de Tarragona* (05.07.1927), p. 2.

133 Entre 1917 i 1936 va estar vinculat a la mútua de socors "La Comercial", la "Sociedad de Salvamento de Naufragos", el "Club Gimnástico de Tarragona" de futbol, el "Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas y de Aduanas" i el "Grup Excursionista Muntanyenc". L'any 1923, durant la dictadura de Primo de Rivera, Marcelino Garcia, passà a formar part, durant un exercici, de l'equip de Govern municipal, designat per l'autoritat militar.

134 PIQUÉ PADRÓ, Jordi. "Relació d'empreses de la comarca del Tarragonès intervingudes i col·lectivitzades (1936 – 1939)". Jordi Piqué Padró - *Historiador i Arxiver*. Tarragona: 2014. <<http://jordipique.com/wp-content/uploads/2014/07/Em-presas-intervingudes-i-col%C2%B7lectivitzades.pdf>> (Consulta: 1 gener 2016).

135 "Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Indústria".

136 Entre altres: "Junta de Obras del Puerto", "Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación" i "Gremio Sindical Comarcal de Transportes". Fonts locals diverses i hemeroteques.

137 BHMT. *Front Popular* (31.07.1936), p. 2; *Diario Español* (03.06.1939), p. 1; *Diario Español* (14.06.1941), p. 2. [A finals de juliol de 1937, poc abans de ser-li requisada l'empresa, Marcelino Garcia, efectua un donatiu de 250 pessetes per a l'Hospital de Sang del Front Popular i del batalló expedicionari sorgit de les primeres operacions militars endegades des de Tarragona contra el cop d'estat. El juny de 1939, amb la ciutat en mans franquistes, participa en una col·lecta local per la reconstrucció del Santuari de la Virgen de la Cabeza, a Andújar (Jaén), i més tard, col·labora econòmicament en la construcció del monument local als "Caidos"].

138 ALIÓ, *op. cit.* p. 143.

L'altre va ser la firma Comercial Combalía Sagrera, S.A., fundada l'any 1918 a Barcelona per Emilio Combalía, i que havia obert delegació a Tarragona l'any 1924, on actuava d'agència comercial i com a consignatària. Les sospites sobre l'empresa venien de l'operativa mantinguda amb vaixells alemanys a Barcelona i per la vinculació que l'agència tenia, des de la seva fundació, amb la naviliera Neptun d'aquell país.

El tercer va ser l'italià Emilio Carandini i Dalla-Rosa, representant de diverses navilieres italianes, agent consular del seu país a Tarragona, abans i després de la Guerra Civil, i destacat dirigent feixista, cas que analitzarem amb més detall en aquest mateix capítol.

Des de feia anys, els Garcia Blay s'havien especialitzat en el tràfic marítim que arribava a Tarragona provinent de les Illes Balears, principalment en el despatx de pailebots i motovelers, naus força maniobrables per les seves característiques de construcció i de reduïda capacitat de càrrega, tot plegat idoni per al comerç de cabotatge amb la península.

Quan la guerra es va instal·lar a Europa, la major part d'aquells petits vaixells pertanyien o operaven per a importants i acabalades famílies illenques properes al règim, de les que ben aviat transcendirà que mantenien relacions comercials amb Alemanya, amb la mediació habitual del cònsol alemany a Palma, Hans Dede,¹³⁹ qui gestionava importants sumes de diners transferits des de Frankfurt¹⁴⁰ que els aliats relacionaven amb els pagaments als proveïdors mallorquins: Industrias Agrícolas de Mallorca, S.A. propietat de Juan Mora Gornals, i La Agrícola Mallorquina, S.A., dirigida per Ignacio Palmer, i propietat de l'industrial, polític i financer, Manuel Salas Sureda.

Les acusacions i sospites s'estenien a altres firmes controlades pels industrials esmentats, als que cal afegir Andrés Isern Vidal. La major part dels béns contractats, principalment productes agrícoles i combustibles, seran transportats amb els vaixells de Naviera Mallorquina, S.A., propietat de Damián Ramis Mut i del ja esmentat Manuel Salas i Sureda; també amb la Compañía Auxiliar de Comercio y Navegación, S.A. (AUCONA), fundada l'any 1941 per la família March, absorbida l'any 1984 per la Cia. Transmediterranea, i amb l'ús del pailebot

139NARA. OSS. Washington, Secret Intelligence/Special Funds Records, 1942-1946. ID: 4504574. M1934. WASH-SPDF-INT-1: Documents 526-550.

140NARA. (OSS...). [A través de les sucursals del Banco Español de Crédito i Banco Hispano Americano, a Palma; la del Banco Alemán Transatlántico, de Barcelona i fins i tot el Banco de España de la capital de les Illes].

Miguel Caldentey,¹⁴¹ propietat del també referit Juan Mora Gornals.¹⁴² La ruta es feia des de les illes, cap als ports del llevant peninsular i entre ells el de Tarragona, on posteriorment les mercaderies eren distribuïdes a altres vaixells, passant per França o Itàlia, per acabar a Alemanya.

Totes aquestes maniobres no passaran desapercebudes als agents aliats i davant de la profusió de vaixells operant entre Espanya i el nord d'Àfrica en embarcacions franceses i espanyoles, portant principalment fòsfats i minerals, entre altres productes,¹⁴³ l'Almirallat britànic instarà que els seus submarins ataquin aquestes naus i instruirà, alhora, que s'intensifiquin els bombardejos sobre les línies de ferrocarril en territori italià, que eren utilitzades per al transport dels productes cap a Alemanya, un cop desembarcats.¹⁴⁴

ELS ALEMANYS DE CASA

L'activitat pública de Marcelino Garcia Blay va anar sovint de costat amb la del també home de negocis i cònsol honorari alemany a Tarragona, Fritz Löwe, nazi militant, afiliat al NSDAP des de 1935¹⁴⁵ i agent que treballava¹⁴⁶ per l'ABWEHR,¹⁴⁷ els serveis secrets alemanys d'informació i de contra-espionatge. Nascut a Saxònia, Fritz Löwe va fer-se càrrec de forma oficial de la Delegació Consular d'Alemanya a Tarragona l'any 1923,¹⁴⁸ substituint en el càrrec de vice-cònsol a Jaime Nadal. Provenint d'una família de comerciants que havien tingut seu a Tarragona l'últim quart del segle XIX, va ser condecorat per la seva participació com a sanitari a la Gran Guerra amb Alemanya, i no està clara la seva vinguda a la ciutat abans d'acabar aquell conflicte, però podria relacionar-se amb els vincles comercials familiars, previs a la contesa.

141 La goleta mallorquina *Miguel Caldentey*, és un històric pailebot de 24,62 metres d'eslora i cent tones de capacitat, construït l'any 1916. ROSSELLÓ, Jaume. «La goleta mallorquina Miquel Caldentey». *Balearweb.net*. Palma: 2011. <<http://miquelcaldentey.balearweb.net/>> (Consulta: 23 juny 2016).

142 NARA. (OSS...). Documents 526-550.

143 NA. WR (Nº110) 02/10/1941 a 09/10/1941. Ref. CAB 66/19/9. Vichy. French North Africa and the Blockade. [Relació de les mercaderies: blat, cafè, olis vegetals, cautxú, oli mineral, arròs, llavors oleaginoses (majoritàriament cacauets) fòsfats, manganès, i quantitats més petites de pells, llana, cotó, asbest i pirites].

144 Vid. cita 121.

145 NARA. (OSS...). Document 5086. Informe de 16.04.1945, de la DGER.

146 CIA. NWCD. Recovery of Official Assets of the German Secret Service (ABWHER) in Spain. DN: 519cd819993294098d515d1c. Informe SAFEHAVEN núm. 408, de 06.02.1946, de l'Ambaixada dels Estats Units a Madrid. Annex; ABWHER Personnel in various cities of Spain. NARA. OMGUS. 1945-1949. ID: 2990221. M1922. MR: 0001. Radiograma de 17.6.1946, emès per l'Ambaixada dels Estats Units a Madrid, al POLAD a Alemanya. [Es qualifica a Fritz Löwe, com a responsable de l'ABWEHR, de la zona de Tarragona].

147 El nom sencer era *Amt Ausland/Abwehr im Oberkommando der Wehrmacht* (Oficina d'Afers Exteriors / Oficina de Defensa de l'Alt Comandament de les Forces Armades).

148 BHMT. *Tarragona*, (27.04.1923), p. 4.

El jove Fritz es va anar introduint en els cercles adinerats de la ciutat, casant-se el febrer de 1919 amb Maria Palà Rodríguez,¹⁴⁹ de família de confiters, amb obrador a la plaça dels Sedassos. Pocs mesos abans, el març de 1918, encara en temps de guerra, i fent costat als sectors germanòfils locals, va participar en la fundació a Tarragona de l'“Asociación Hispano-Germana”,¹⁵⁰ que va comptar amb la presència de responsables polítics locals, com el mateix batlle José Prat Prats i el regidor conservador, el carlí Aureliano Lomba, la de comerciants amb interessos en aquell país, com José Tapias, i també s'hi va afegir un ciutadà de l'antic imperi Austrohongarès, arrelat a la plaça, el croat Haračić-Pavlović, capità del vapor austríac *Vega* ancorat al port de Tarragona des del 5 d'agost de 1914, quan la nau no va poder salpar per l'inici de la Primera Guerra Mundial i on hi va restar fins a l'any 1919.¹⁵¹

Löwe compaginarà la representació consular amb les activitats directives a La Vinícola Ibérica, S.A. fins al moment de la Guerra Civil, etapa i relació que analitzarem amb més detall. El mes d'agost de 1936, Löwe va fugir preventivament a Alemanya, atesa la seva nacionalitat i càrrec consular¹⁵² i no va tornar a Tarragona fins que va acabar la guerra espanyola, on exercí novament de vicecònsol d'aquell país. L'any 1940 va ser assignat al Consolat General de Barcelona, al servei de l'ABWEHR, compaginant les dues tasques d'agent d'Intel·ligència i de representant consular a Tarragona. Els serveis prestats per Löwe durant el conflicte van ser considerats prou reeixits perquè fos condecorat dos cops pel Reich, amb la Creu de Mèrits de Guerra, sense espases, de segona i de primera classe, successivament.¹⁵³ Un cop mort, el 28 d'abril de 1960, en el seu obituari s'evocaran aquestes condecoracions, a les que cal afegir una Creu del Mèrit concedida per la República Federal d'Alemanya, un contrast que reflecteix les contradiccions del període de la postguerra en aquell país.

149Propietaris d'una confiteria, La Antigua Tarragonense, regentada per Juan Palà Solé, que tenia l'obrador a la plaça dels Sedassos (oficialment, en aquell temps, de “los Cedazos”) de Tarragona, on més tard s'ubicarà el Consolat d'Alemanya.

150BHMT. *Diario de Tarragona* (26.03.1918), p. 2.

151El *Vega* serà lliurat a França, el febrer de 1919, com a part de les compensacions de guerra.

152AHT. Fons de la Delegació Provincial d'Hisenda/Impost general sobre la renda de societats. Declaracions i Balanços de La Vinícola Ibérica, S.A. [Exposició de fets, de 23.03.1939, davant del Jutjat de Primera Instància, Es fa esment a la fugida del país de Fritz Löwe i als motius].

153La Creu per Mèrits de Guerra o KVK, va ser una condecoració repartida pel règim nazi a qualsevol que hagués contribuït amb els esforços de guerra del Tercer Reich. La KVK podia ser amb ornament d'espases o sense. Aquesta darrera és la que va rebre Fritz Löwe, i significava un servei a la guerra de caràcter polític, diplomàtic, econòmic, industrial o qualsevol activitat no militar, on l'exposició al foc enemic no fos habitual. Extracte de: LUMSDEN, Robin. *Medals and Decorations of Hitler's Germany*. Marlborough: The Crowood Press, 2001 i REGNE UNIT. *German Medals and Decorations* [manual]. Londres: Military Intelligence Research Section, Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, 1945.



El que va ser vicecònsol d'Alemanya a la ciutat de Tarragona en diferents etapes, Fritz Löwe, en una fotografia feta entre gener i febrer de 1960 (va traspasar el 28 d'abril d'aquell mateix any), passejant amb la seva esposa Maria Palà, i la seva neboda, la petita Erika Miquel, néta del seu germà Wilhelm. Col·lecció familiar d'Albert i Erika Miquel Loewe.

El cert és que el seu nom apareix a les llistes aliades de nazis subjectes a investigació,¹⁵⁴ petició que no va tenir més conseqüències i no va impedir que Löwe reprengués l'activitat oficial com a vicecònsol d'Alemanya a Tarragona, el mes de novembre de 1956,¹⁵⁵ càrrec que, com ja hem vist, ostentava de facto des de l'acabament del conflicte mundial, amb el vistiplau del règim franquista que de nou el va acollir com si res no hagués passat.

154 NARA. SAFEHAVEN Reports, 1944 - 1945. ID: 595386. M1933. MR: 0004, p. 24.

155 *La Vanguardia* (09.11.1943), p. 17. [Concessió de l'*exequatur* per la reobertura oficial del nou Consolat de Tarragona].

UNA EXCURSIÓ AL CAMP

Dins de la dinàmica de comunicació entre nacionals d'Alemanya, i vetllant pels interessos d'aquest país en les empreses estratègiques on tenien participació, trobem la visita que van efectuar a Flix l'última setmana de novembre de 1935¹⁵⁶ Löwe i el cònsol alemany de Barcelona, Otto Köcher, amb les seves esposes. Una excursió al camp aparentment familiar i intranscendent si no fos perquè en aquella població hi havia les instal·lacions de l'empresa Electro Química de Flix, S.A, amb la que els alemanys tenien una especial vinculació econòmica a través del grup I.G. Farben, i amb una nombrosa presència de nacionals d'aquell país en els càrrecs tècnics i directius.¹⁵⁷

Constituïda l'any 1897 per Chemische Fabrik Elektron i Elektrizitäts AG per a la fabricació de productes químics, l'empresa, que havia estat requisada per la Generalitat, va resultar molt danyada durant la Guerra Civil, però va refer-se ràpidament, malgrat les dificultats d'abastiment provocades per la Segona Guerra Mundial.

El juliol de 1944, s'arribà als acords de Bretton Woods pel que els 44 estats aliats signants, establien les línies d'actuació financera per després de la II Guerra Mundial, i s'acordaven unes directrius, que posteriorment foren signades pel Govern espanyol el 1945, que implicaven investigar i desmantellar les inversions nazis fora d'Alemanya, aspecte ja esmentat en el capítol introductori. Segons aquests acords, un cop acabada la guerra, l'Electro Química de Flix, S.A, va ser expropiada com es va fer amb moltes altres empreses d'arreu de l'Estat.

Els aliats van acceptar la petició del Govern espanyol de no haver de pagar per un valor total de les propietats alemanyes i van autoritzar a dividir el procés entre béns públics i privats. D'aquests darrers, els aliats havien de rebre el 76% del seu valor estipulat (preu just)¹⁵⁸ de forma gradual, mentre s'anaven adjudicant els actius a través de concursos públics. La gestió va encomanar-se a la Comisión de Expropiación de Bienes Extranjeros (CEBE, creada el juliol de 1948), que depenia directament del Ministeri d'Afers Exteriors, requerint sempre una posterior ratificació del Consell de Ministres. El procés es va estendre a totes les

¹⁵⁶BHMT. *Diari de Tarragona* (29.11.1935), p. 6.

¹⁵⁷NARA. (OSS...). Document 9396. Caixes 1 a 35. [Expedient del grup I.G. Farbenindustrie A.G. Informe del 07.08.1945] I NARA. (SAFEHAVEN Reports...). Caixa 8: Carpeta 37: 1 a 6 d'agost, 1945 - Carpeta 42: 20 a 28 d'agost, 1945. [Inclou informe de 07.12.1944, sobre capitals alemanys, alertant de la profusió de càrrecs de nacionalitat alemanya a la factoria de Flix].

¹⁵⁸El *preu just* és una indemnització per la pèrdua de béns i drets expropiats.



Consolat d'Alemanya a Tarragona a la plaça dels Sedassos. Casa propietat de la família Palà, on havien tingut un obrador, que va ser també residència del mateix Fritz Löwe i Maria Palà. Fons Victor Horn. Imatge cedida per la Fundació Catalunya - La Pedrera.

empreses del grup alemany I.G. Farben,¹⁵⁹ una complexa trama societària que a Espanya abastava tots els camps de la producció química i elèctrica, la fabricació d'explosius i la mineria del carbó, entre d'altres,¹⁶⁰ considerada dins de l'aparell nazi com un dels elements clau del seu finançament.

En el cas d'Electro Química de Flix, S.A., de la qual I.G. Farben posseïa un 51% del capital, i davant de la imminent expropiació dels drets per part del Govern espanyol,¹⁶¹ l'empresa CROS, S.A., que n'era accionista en un 45%, va concórrer per adjudicar-se els títols del grup alemany, malgrat els dubtes dels auditors aliats pel que fa a l'objectiu final d'aquest interès de l'empresa espanyola, atesa la coneixença que tenien de nombroses operacions encobertes dissenyades per

159 Oficialment, Internationale Gesellschaft Farbenindustrie A.G., sorgida del conglomerat de les empreses Bayer, Griesheim-Elektron, Weiler-ter-Meet, Agfa, Badische Anilin i Hoechst.

160 NARA. (OSS...). Expedient del grup I.G. Farbenindustrie A.G. [Inclou un informe del 07.08.1945, on se li atribueix el proveïment de material vital de guerra al Reich, sense el qual Alemanya no hagués pogut mantenir el conflicte].

161 ESPANYA. BOE (11 maig 1950), núm. 131, p. 2069-2070.

l'aparell nazi per protegir els seus interessos econòmics de l'acció de la justícia internacional, i recelosos de les maniobres dilatòries del règim franquista en tot el que feia referència a perseguir als seus antics aliats i encara amics alemanys.¹⁶² Finalment, el concurs va ser adjudicat a l'únic concurrent, CROS, S.A., qui es va endur també les dues societats participades per l'empresa de Flix:¹⁶³ Industrias Químicas Reunidas, S.A. i Cloratita, S.A. Tot i que alguns dels dirigents d'I.G. Farben van ser processats i condemnats a Nuremberg,¹⁶⁴ aviat van recuperar els seus càrrecs directius a l'Alemanya de la postguerra i també a Espanya, on diversos concursos d'adjudicació van anar a parar a mans de representants espanyols o d'antics empleats,¹⁶⁵ homes de palla, en força casos, dels grups propietaris.



Visita a Tarragona de diversos càrrecs del partit nazi de Barcelona, el 23 de juny de 1940. Passejada pel passeig arqueològic. A la dreta, amb vestit estampat i barret, mirant a la càmera, Maria Palà, esposa del vicecònsol alemany Fritz Löwe, el qual es troba just al seu darrere, de perfil. Fons Victor Horn. Imatge cedida per la Fundació Catalunya - La Pedrera.

162 NARA. (SAFEHAVEN Reports...). Caixa 13: Carpeta 66: 1 a 10 de novembre. 1945 - Carpeta 71: 1 a 18 de desembre, 1945. [Entre els diversos informes que expressen dubtes sobre el perquè de l'interès real de CROS, S.A. en quedar-se les accions, en el del 02.11.1942 s'assumeix la dificultat de poder provar-se la influència alemanya en l'assumpte].

163 PUIG, *et al.*, ("¿Misión imposible?..."), p. 126.

164 TAYLOR, Telford. *Final Report to The Secretary of the Army on the Nuernberg War Crimes Trials under Control Council Law N° 10*. Washington: U.S. Govern, 1949, p. 241. [El procés seguit contra vint-i-tres d'ells, en portarà tretze a la presó].

165 Com a exemple el cas d'Agfa Foto, S.A., que va ser adjudicada a Enrique Herold, antic gerent del grup I.G. Farben, emparat per socis inversors catalans i de Fernando Birk que va adoptar la nacionalitat espanyola, tot i que havia estat membre del NSADP i home de referència de la I.G. Farben a Espanya i posteriorment nomenat director d'UNICOLOR, S. A.

Per la seva banda, les autoritats franquistes amb dilacions en les tramitacions dels expedients i amb ràpides concessions de nacionalitat espanyola a nombrosos encausats, van evitar l'extradició de molts d'ells reclamats per la justícia internacional que els considerava sospitosos de ser agents alemanys, alguns dels quals¹⁶⁶ havien estat en nòmina d'Electro Química de Flix, S.A. En conjunt, les accions judicials i fiscalitzadores dels aliats no van servir, però, per treure a la llum el veritable import del patrimoni nazi a Espanya i es calcula que només es va arribar a cobrar un 27% del seu valor real.¹⁶⁷

UNS NAZIS DE TRACTE AFABLE

Fritz Löwe mantenia una estreta relació amb alguns dels compatriotes que vivien a Tarragona i a Reus, com Victor Horn, el qual mereix especial atenció per la seva peculiar trajectòria i l'involuntari llegat fotogràfic que va deixar¹⁶⁸ en el seu pas per l'Estat Espanyol, durant els anys que va viure a Reus i també com a oficial de la Legió Còndor, durant la Guerra Civil. Horn va fer cap a Espanya entre 1922 i 1923, sent veterà de la Primera Guerra Mundial, conflicte en què, com veurem en aquest mateix capítol, va ser condecorat, passant a ser reservista de l'Exèrcit de Terra alemany (l'*Heer*), amb grau d'alferes (*Leutnant*). Un cop arribat aquí, va treballar a l'empresa del falangista reusenc Miguel Alimbau Codina, empresari del sector de la fruita seca i destacat extremista que havia estat membre i abanderat del Sometent local¹⁶⁹ en els anys de la Dictadura de Primo de Rivera, i posteriorment un dels líders a Reus dels violents escamots Agrupaciones Armadas de Acción Ciudadana de la Falange,¹⁷⁰ en els mesos previs a la Guerra Civil. Alimbau, era una de les fortunes més importants de la capital del Baix Camp i tant ell, a títol de comerciant individual, com la seva empresa, Hijo

166 S'identifiquen tretze sospitosos, entre el personal alemany, dirigents i accionistes de la societat, que van residir o van visitar les instal·lacions entre 1939 i 1945, alguns dels quals són requerits per a ser extradits. Fonts: Recopilació de diversos arxius de NARA, provinents d'OSS, Projecte SAFEHAVEN i OMGUS.

167 PUIG RAPOSO, Núria. *La Conexión Alemana: Redes Empresariales Hispano-Alemanas en la España del Siglo XX. Ponenencia. Formación del tejido empresarial en España (siglos XIX y XX): el papel de los grupos y las redes empresariales*. Santiago de Compostela: VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, 16-18 setembre 2005, p. 12. [Xifra en 177 milions de pessetes l'import total reemborsat pels aliats al final del procés].

168 HORN, Víctor. *Amb un altre objectiu: Victor Horn, un fotògraf alemany a la Guerra Civil*. Tarragona: Caixa Tarragona, 1997. Catàleg d'exposició. [La troballa casual d'un lot de negatius, va permetre al fotògraf i director de la Fototeca Municipal de Reus, en Josep Maria Ribas Prous, identificar-ne l'autoria de Víctor Horn, dels quals en va poder recuperar pel voltant de dos mil].

169 Organització catalana d'arrels medievals que, des del segle XIX s'havia convertit en un braç armat de la burgesia i dels grans propietaris agrícoles, estretament vinculada a l'estament militar i a les autoritats civils. Molts dels seus membres passaran a formar part dels grups de Falange. Va ser dissolta pel Senat espanyol el 1978.

170 Era una milícia cívica armada constituïda com una força paramilitar, que inicialment tenia estructura pròpia. L'abril de 1937, va ser integrada dins de l'estructura de la Falange.

de Miguel Alimbau Minguell, S.A., creada el febrer de l'any 1943, seran inclosos en les llistes negres internacionals del comerç.¹⁷¹

La funció de Horn, dins de la firma reusenca, era gerencial, disposant de poders notariais per actuar en nom d'aquesta.¹⁷² La seva presència en l'empresa podria entendre's donada la filiació profeixista de l'empresari, el pare del qual, Miguel Alimbau Minguell, ja va ser inclòs en les llistes negres del període de la Gran Guerra per tràfic comercial amb Alemanya.¹⁷³ L'any 1936, just abans de l'inici de la guerra a Espanya, l'alemany va marxar cap a Berlín, amb la seva esposa, sembla que ballarina de l'òpera de Berlín, de nom Charlotte Bohmke¹⁷⁴ (o Bohnke), a la que hauria conegut a Reus mentre feia una gira per Espanya.

De l'estada a Berlín, i per l'afició de Horn a la fotografia, es conserven imatges fetes per ell dels jocs olímpics i de desfilades de les joventuts hitlerianes, activitat documental que va continuar al llarg del conflicte espanyol, utilitzant a l'efecte una versàtil càmera *Leica* de 4'5 x 6 cm. Els anys següents, a través del seu objectiu es veu reflectida la destrucció de Guernica, o l'ocupació franquista de Lleida, entre molts altres esdeveniments clau de la contesa, però també en el seu arxiu i d'una època prèvia, s'hi troben imatges de jornades electorals, o de manifestacions obreres de l'Espanya republicana, avantsala de la Guerra Civil, així com instantànies de la vida diària d'un discret, però ardorós nazi alemany vivint a Reus, amb la creu gammada present de forma quotidiana en els ornaments domèstics i en les celebracions familiars. A carrer se'l coneixia com "l'alemany" i era descrit com una persona culta, de caràcter afable i de tracte correcte, però distant i amb pocs amics propers.¹⁷⁵

Però l'estada de Horn a Alemanya no va ser per gaudir de les Olimpíades. Allí es va incorporar, no sabem si voluntàriament o cridat a l'efecte, o tal vegada per la influència exercida pels falangistes Alimbau, a les ordres de l'*Oberstleutnant* (Tinent Coronel) Walter von Issendorff, amb el qual tornà a Espanya, el gener de 1937, concretament a Palència,¹⁷⁶ formant part d'una cinquantena d'instructors

171FRASER. Revisió VI, de 07.10.1943.

172NARA. (SAFEHAVEN Reports...). Caixa 4: Carpeta 17: 1 a 21 de juny, 1945 - Carpeta 21: 22 a 30 de juny, 1945.

173NARA. Records of the Department of State Relating to World War I and its Termination, 1914-1929. M367. RG: 59, MR: 0257.

174GRAU I PUJOL, Josep Maria, PUIG i TÀRRECH, Roser. "Immigració estrangera a Catalunya des d'una perspectiva local: Reus, segles XVI-XX", p. 9. A: *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*. Número XVIII. Barcelona: IEC, 2007, p. 93-108.

175HORN, *op.cit.*, p. 30.

176MOLINA FRANCO, Lucas; MANRIQUE GARCIA, José Maria. *Los Hombres De Von Thoma: El Ejército Alemán en la Guerra de España (1936-39)*. Valladolid: QUIRON, 2003, p. 132.

alemanys amb la missió d'instruir militarment els quadres de les milícies de la Falange Española de las JONS, a les acadèmies que aquesta organització tenia en diverses ciutats del país.

Els coneixements militars adquirits durant la Gran Guerra, el fet de saber castellà i la coneixença que tenia del país, devien influir en la seva incorporació al cos expedicionari de professors, conegut per *Gruppe Issendorf*, un grup que inicialment no formava part del contingent de la Legió Còndor, atès que la seva vinguada va ser una iniciativa del líder falangista Manuel Hedilla,¹⁷⁷ amb la pretensió de reforçar la milícia del propi partit, petició per la qual va rebre en un primer moment el vistiplau de Franco, i també recolzat per l'ambaixador alemany Von Faupel.

Però això va ser abans que es dictés el Decret d'Unificació, el 20 de desembre de 1936, pel qual es militaritzaven les milícies de Falange i dels Requetès, que passaven a ser comandades per militars professionals, relegant els antics caps de Banderes i Terços d'aquelles organitzacions a simples oficials. Quan els formadors alemanys van començar a impartir classes, distribuïts tres o quatre instructors en cada una de les acadèmies, ja era primers de març i en general tot just van poder impartir un curs d'un mes de duració. El pols que Hedilla, el líder falangista, mantenia amb Franco, amb l'exèrcit espanyol i amb les pròpies faccions de la Falange, per la independència i el lideratge de l'organització política, va derivar en diversos incidents armats durant el mes d'abril, que Franco va aprofitar per clausurar els centres d'ensenyament militar que no fossin de l'exèrcit i per fer empresonar a nombrosos militants, entre ells el mateix Hedilla.

Els tècnics alemanys, però, no van marxar del país¹⁷⁸ atès que a primers de maig, i resolt expeditivament el conflicte, el *Gruppe Issendorf* va passar a dependre del *Gruppe Imker*, sota les ordres del *Oberstleutnant* Ritter von Thoma, ara si, integrat a la Legió Còndor, amb el nom oficial d'*Imker Ausbilder*,¹⁷⁹ nom que encobria la identitat col·lectiva d'Instructors del Grup de l'Exèrcit de Terra alemany. Aquests, es van incorporar com a docents a les diverses acadèmies militars d'alferes i sergents provisionals d'infanteria, moment que Horn va ser destinat a l'Acadèmia d'alferes provisionals de Vitòria (cursos 6e, 7e i 8e),¹⁸⁰ amb grau

177 Acabava de succeir a José Antonio Primo de Rivera, afusellat pels republicans el mes de novembre de 1936.

178 CABALLERO, *op. cit.* p. 45-46.

179 *Imker*: "apicultor".

180 MOLINA, *et al.* (*Los Hombres De Von Thoma...*), p. 149-152.

de tinent, ascendit més tard a capità, arribant a ser cap d'una companyia. Va ser baixa de la unitat el mes de maig de 1939, en el procés de repatriació dels militars alemanys. El seu perllongat període de servei durant el conflicte, entre maig de 1937 i maig de 1939, és degut al fet que es movia lluny de la pressió física i psicològica del front, que obligava a una rotació periòdica de la tropa de xoc i dels pilots. De tant en tant, fos per curiositat personal o per documentar-se sobre el terreny sobre els efectes de l'armament com a ús didàctic per a l'escola d'alferes de Vitòria, Horn viatjava a ciutats conquerides als republicans i a escenaris bèl·lics quan el front ja era lluny d'allí, visites de les quals hi ha constància pel seu propi arxiu fotogràfic.

El *Gruppe Imker*¹⁸¹ el componien una Plana Major (*Imker Stab*), un grup cuirassat (*Imker Panzer Gruppe Drohne*,¹⁸² també conegut per *Gruppe Thoma*), i una companyia de ràdio-intercepció (*Imker Horch Kompanie*, també identificada com *Gruppe Wolm*). En conjunt, el *Gruppe Thoma* no era una força de xoc, sinó que tenia encomanada la impartició d'instrucció militar bàsica, com en el cas de Horn, o especialitzada, com la que s'ensenyava en el grup cuirassat,¹⁸³ en el concepte de guerra moderna¹⁸⁴ que, en aquell temps, la major part dels exèrcits europeus encara basaven en tàctiques i tecnologies de la Primera Guerra Mundial.

Sobre el terreny, l'experimentació en conflicte real dels tancs alemanys (*Panzerkampfwagen*) *I Ausf. A* i *B*,¹⁸⁵ a Espanya, va evidenciar la seva inferioritat en diversos aspectes tècnics envers els carros *BT-5* i *T-26* soviètics dels republicans. La prova, però, va ser contemplada de forma global pels alemanys que van integrar en una mateixa unitat, la Legió Còndor, avions, unitats antiaèries i tancs, fet que va permetre mesurar fins on es podia arribar amb la seva coordinació en el nou concepte de guerra llampec.

181 *Ibidem*, p. 5-6.

182 *Drohne*: "brunzit".

183 Els integrants del *Panzer Gruppe Thoma*, vestien una escarapela negra, peça de l'uniforme que l'exèrcit espanyol va adoptar i mantingut des de llavors en les seves unitats de tancs. L'emblema de grup era una calavera amb la creu gammada a sota. Aquest barret s'alternava amb la gorreta, tipus "plàtan", característic i comú de la Legió Còndor.

184 RODRÍGUEZ CONZÁLEZ, Antonio. "La base alemana de carros de combate en las Arguijuelas, Cáceres (1936-1937)". *XXXVII Coloquios Históricos de Extremadura. Dedicados a la Guerra de la Independencia en Extremadura. Trujillo del 22 al 28 de septiembre de 2008*. Volum 2. Trujillo: Asociación Cultural Coloquios Históricos de Extremadura, 2009, p. 659-694.

185 MOLINA FRANCO, Lucas; MANRIQUE, José Maria. *Las armas de la Guerra Civil Española*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2006, p. 308-311.

CONDECORACIONS QUE PARLEN

Els integrants dels contingents alemanys que van fer costat als “nacionals” van rebre dos tipus de condecoracions, unes a títol individual per mèrits personals quan era el cas, i unes altres per la seva participació com a col·lectiu, aquestes concedides de forma més generosa. Dins d’aquestes dues vies de rebre guardó, els reconeixements podien ser per haver participat en combat o per altres serveis. A la vegada, tant els espanyols com els alemanys van atorgar les seves pròpies condecoracions. Cal distingir també el que són guardons del que són distintius, conjunt visual de peces que estan distribuïdes de forma ostentosa en la indumentària dels militars, seguint un rigorós protocol en la forma d’ordenar-se. Els distintius identificaven la pertinença a alguna unitat o a la condició d’especialista en alguna matèria, però no eren un premi en si mateixos, malgrat que alguns cossos tenien especial reconeixement i admiració per la resta, com és el cas dels pilots o els tanquistes del *Gruppe Thoma*, als quals es requeria el compliment de determinats condicionants per poder-los lluir.



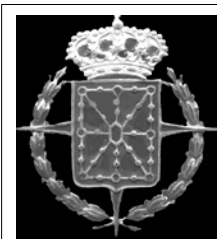
Retrat de Victor Horn. Fons Victor Horn. Imatge cedida per la Fundació Catalunya - La Pedrera.

Un estudi en detall de les condecoracions i distintius que Horn llueix en el seu retrat, permeten aprofundir en alguns aspectes del seu passat com a militar durant la Primera Guerra Mundial, i també del seu pas per l'escenari del conflicte espanyol.

Distintius:



En el marge superior dret de la imatge, es pot veure el distintiu de capità, amb tres estrelles de sis puntes, seguint els esquemes de l'exèrcit espanyol, que es repeteix a la gorreta característica de la Legió Còndor, en aquest cas, situades verticalment. Pel fet que tots els militars alemanys que van vindre a Espanya van veure incrementat un grau el seu rang, podem saber que Horn era alferes abans del conflicte, atès que es va incorporar com a tinent. Posteriorment va ser ascendit a capità.



A la butxaca dreta, hi ha un solitari emblema que, per la posició i el disseny, sembla correspondre a l'escut d'agulla del Cos d'Exèrcit de Navarra, al que el *Gruppe Drohne*, va estar supeditat. La ubicació reglamentària de l'escut era tal com es veu al retrat.



A la butxaca esquerra, hi ha un emblema d'agulla de pertinença al *Gruppe Drohne*, si bé es considerava un mèrit reservat als que acreditaven una certa antiguitat en el cos o al fet d'haver participat en combat, també podien lluir-la els oficials i els instructors. El disseny s'inspirava en els antics distintius de les tropes cuirassades a la Gran Guerra, representant una calavera d'estil prussià (*Totenkopf*) amb dues tíbies creuades i un tanc a sota, tot orlat amb fulles de roure. Reglamentàriament havia de dur-se a la butxaca esquerra, com és el cas.

Condecoracions alemanyes:



La primera peça que Horn ostenta sobre la butxaca esquerra, confirma que era un veterà de la Primera Guerra Mundial. És la Creu de Ferro de 2a classe (*Eisernes Kreuz 2. Klasse - EK II*) concedida pel mèrit individual en combat, en qualsevol de les armes, o per mèrits en el comandament o altres actuacions distingides. La cinta negra amb vores blanques, és el distintiu que acredita haver-la obtingut per mèrits en acció de guerra. La de 2a classe era la de nivell més baix, la seguia la de 1a classe (*Eisernes Kreuz 1. Klasse - EK I*), essent la Gran Creu (*Grosskreuz*) el nivell màxim de reconeixement. Totes tres versions només podien ser concedides en període de guerra.



Quasi desaparebuda, sota la Creu de Ferro, s'endevina parcialment el perfil d'una altra condecoració clàssica dels veterans de la Gran Guerra, la Creu Alemanya de l'Honor, instaurada el juliol de 1934, en plena escalada del nazisme, pel Mariscal de Camp i President del Reich, Paul von Hindenburg i per això més coneguda com la Creu d'Hidemburg. La peça, també en forma de Creu de Malta, però més ampla, volia honorar amb tres categories els veterans d'aquella contesa. La que llueix Horn, amb dues espases travessant la creu, orlada amb fulles de llorer (*Ehrenkreuz für Frontkämpfer*), és la que es va lliurar als combatents. La cinta tenia la combinació simètrica de colors "negre-blanc-negre-vermell-negre-blanc-negre", aspecte que no es pot apreciar amb claredat al retrat de Horn.

Condecoracions espanyoles

Seguint el protocol, les condecoracions espanyoles havien de situar-se per darrere o per sota de les distincions d'origen alemany. Així, la següent peça que es veu és la Creu del Mèrit Militar, creada l'any 1864. Es concedia per accions de valor i mèrit, sense arribar al nivell màxim. Reconeixia comportaments, trajectòries i serveis especials prestats per membres de l'exèrcit. Bona part dels integrants de la Legió Còndor la van rebre entre 1938 i 1939. Podia atorgar-se amb distintiu vermell, per acció de guerra, o blanc, com la que vesteix Horn, per altres motius. A la dreta de la creu hi ha la Medalla de la Campanya de la Guerra Civil, 1936-1939, que es concedia per recompensar la participació en intervencions bèl·liques concretes i altres accions relacionades amb la campanya. Només tenia una categoria però amb dos variants diferencials en la cinta, que distingia accions a rereguarda o a avantguarda, aquestes per mèrits en combat. En el primer cas, els rivets de la cinta eren de color verd i en el segon, negres, tot i que les distribuïdes col·lectivament als integrants de la Legió Còndor van ser totes d'avantguarda, amb els rivets negres, com la de Victor Horn. El format de la condecoració és rodó.



Condecoracions espanyoles. D'esquerra a dreta: Placa de la Creu de Guerra al Mèrit en Campanya, Medalla Individual al Valor, la Creu del Mèrit Militar, Medalla de la Campanya de la Guerra Civil, 1936-1939. La darrera és alemanya, la Creu d'Espanya (*Spanienkreuz*).

Poc abans d'acabar el conflicte, el mes de març de 1939, es va anunciar un concurs per proveir diverses condecoracions militars, entre elles 700.000 Medalles de la Campanya, amb cinta i passador, de les quals, 600.000 serien premis d'avantguarda i la resta de rereguarda, i que un cop fabricades es van lliurar als mercenaris alemanys. Aquesta dada permet teoritzar sobre la data de la presa de la instantània feta a Victor Horn, si més no, com mínim, des del moment de l'eixida del país de part del contingent alemany, el dia 22 de maig de 1939, quan una llarga llista d'integrants del cos expedicionari van rebre a la ciutat de Lleó, aquesta condecoració espanyola.

Per altra banda, tots els legionaris, per haver participat en la contesa, van ser recompensats a Alemanya amb la distinció, també commemorativa, de la Creu d'Espanya (*Spanienkreuz*), instituïda en set categories, a partir del mes d'abril d'aquell mateix any, dues setmanes després del final de la Guerra Civil i lliurada durant la desfilada d'homenatge a la Legió, que aquesta va protagonitzar a Berlín, el 6 de juny. La categoria sense espases va ser concedida a aquells que no van combatre, malgrat participar en el conflicte, o a civils que van ajudar al bàndol franquista. Horn, com molts altres integrants de l'expedició militar, hauria d'haver rebut la categoria de Bronze, però a la fotografia no la llueix, presumiblement perquè la imatge devia ser presa abans de juny, quan es van repartir, durant la desfilada de Berlín, que no sabem si hi va assistir.

Al final de la Guerra Civil, Horn es va establir un altre cop a Reus, on entre 1939 i 1945 va exercir el càrrec de cap provincial del Partit Nacional Socialista alemany, participant en nombrosos actes públics i esdeveniments socials, presència que es va anar diluint a partir de 1943 amb el canvi de rumb del conflicte mundial i de la mateixa política exterior espanyola, fins a desaparèixer del tot, des del punt de vista institucional, circumstància accelerada per l'agreujament de la malaltia, causant de la seva mort prematura, a 54 anys, el 1948, a Reus, on va ser enterrat en el cementiri protestant.¹⁸⁶ Al final del conflicte mundial, havia marxat de Reus per refugiar-se uns mesos a Barcelona, mentre es dilucidaven les investigacions aliades en les quals es va avaluar la seva possible repatriació, que finalment no es produí malgrat els diversos expedients oberts com a sospitós d'activitats comercials encobertes amb els Alimbau i com a propagandista nazi.¹⁸⁷

¹⁸⁶Sense fills, la seva vídua, marxarà de la ciutat uns anys més tard i morirà en una residència d'avis de la ciutat d'Hamburg.

¹⁸⁷NARA. (SAFEHAVEN Reports...). Caixa 10. Carpeta 49: 1 a 9 de setembre, 1945 - Carpeta 54: 14 a 22 de setembre, 1945. Llista USC. Sp. 113 núm. 5944.

COM EN UN TAULER D'ESCACS

Un tercer alemany, Julio Basler (també identificat com a Vasler), resident a Tarragona des de finals de la Gran Guerra, és també assenyalat com a sospitós pels aliats l'any 1945,¹⁸⁸ però no tindrà més conseqüències. Basler va ser professor de llengua alemanya de l'Escola de Comerç de la ciutat, en els anys previs a la Guerra Civil i acabada aquesta va impartir classes privades d'aquest idioma. Se'l considerava el responsable de la propaganda alemanya a Tarragona durant els anys de la guerra, des de l'estructura de l'"Asociación Hispano-Germana", constituïda inicialment l'any 1918, per Fritz Löwe i altres germanòfils locals, i reconstituïda l'any 1943.

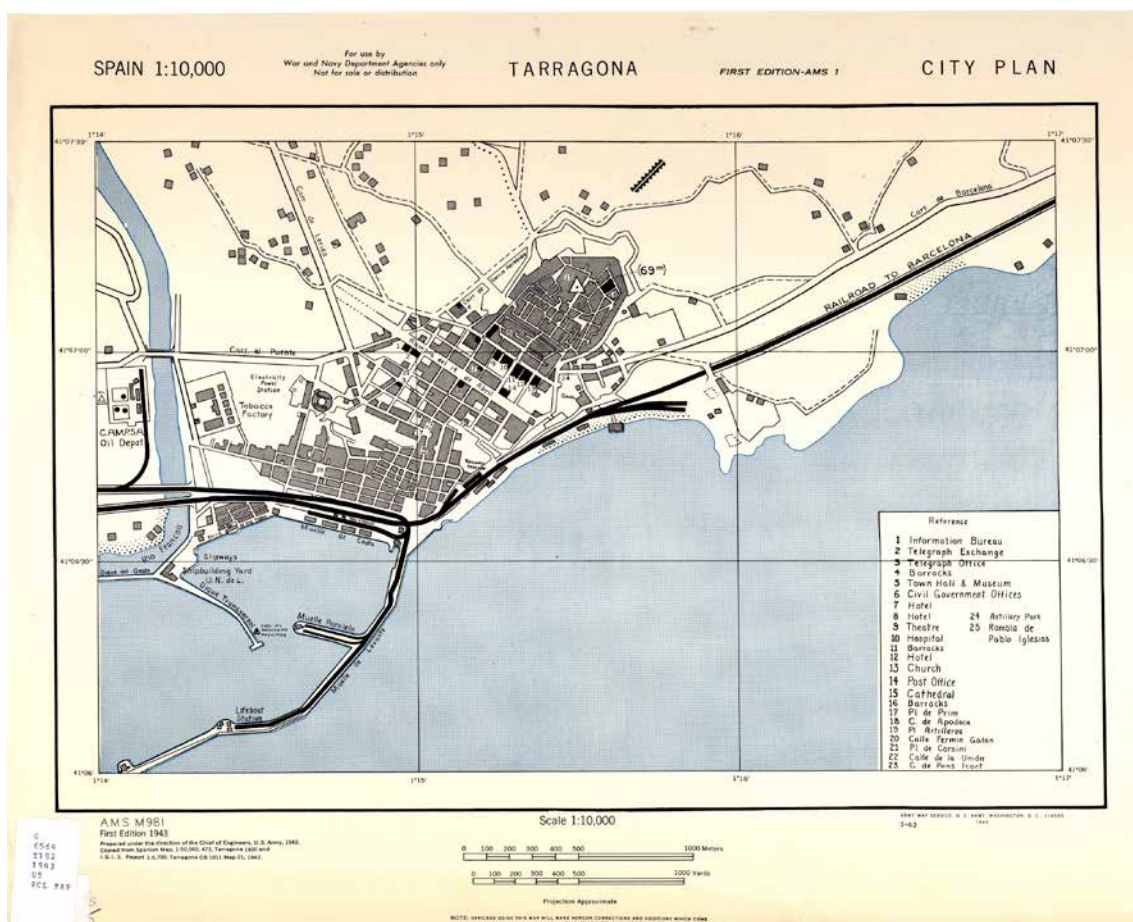
Precisament l'any 1918, quan feia poc que Basler residia a Tarragona, va protagonitzar un enfrontament dialèctic, fent costat a Löwe en una disputa política local. L'afer comportà la redacció i enviament a la premsa de la ciutat¹⁸⁹ d'uns telegrams acusatoris contra l'agent consular de França, Josep Merelo de Barberà, per suposades coaccions que aquest, deien, hauria fet sobre diversos regidors per influir en l'elecció de l'alcalde, a instàncies de la Lliga Regionalista, picabaralla i telegrams acusatoris rere dels quals semblava haver-hi la intervenció de l'alcalde en funcions del moment, José Prat, oposat a la coalició catalanista, que ja hem vist era un destacat germanòfil.

L'absència de vida pública de Basler, que era un gran afeccionat als escacs,¹⁹⁰ fa pensar que es tractava d'algú de caràcter força reservat, però no està pas provat que fos agent o espia alemany, tot i la seva tasca a l'"Asociación Hispano-Germana". Certament, Tarragona no tenia una especial importància estratègica, havent-hi València i Barcelona, al sud i al nord, on el tràfic naval era molt més elevat i on la identitat dels implicats en les tasques d'informació era més difícil d'esbrinar, però per poc que fos, al port, mentre va durar el conflicte mundial, hi feien escala vaixells amb mariners que duïen dades i novetats d'altres ports, mentre als tinglados s'hi traguaven mercaderies de sospitosa procedència i destinació, que des dels dos blocs contendents es preocupaven per conèixer a fi de lligar caps més enllà de l'escenari pròpiament local i anticipar-se així als moviments de l'enemic.

188 NARA. (OSS...). Informe de 16.04.1945, de la Secció Econòmica de la DGER.

189 BHMT. *Renovació*, (13.01.1918), p. 2.

190 BHMT. *Diari de Tarragona* (25.04.1936), p. 3. [Hi ha nombroses entrades en relació a l'afició de Basler al llarg dels anys].



Cartografia aliada de la ciutat de Tarragona, de l'any 1943. Encara hi apareixen els noms del període republicà, la Rambla Pablo Iglesias i la Rambla 14 d'Abril. U.S. Army. Col·lecció de l'autor.

Amb una dictadura a Espanya amiga de l'Eix, els únics que podien actuar al port amb una certa immunitat eren els agents consulars, una situació que podria recordar al període de la Gran Guerra quan la seva acció va ser molt activa. Ara, també havien d'estar amatents a l'anada i vinguda de les mercaderies, de les transaccions econòmiques significatives i dels moviments dels mateixos vaixells, quan era el cas, amb el suport d'informadors de base, ja fossin motivats per diners o per qüestions ideològiques. Però l'any 1940, i successius, l'escenari era ben diferent i els protagonistes ja no es trobaven en els mateixos bàndols.

Per un costat els representants de Bèlgica, França i Noruega, Jules Jacquet-Francillon,¹⁹¹ Emmanuel Buscail i Luís Norregaard Dalmau, respectivament, es trobaren ben aviat compromesos per l'ocupació alemanya dels seus països de representació i poca cosa podien informar del que succeïa a Tarragona en quedar els governs respectius sota control del règim nazi. De la resta, uns havien de

¹⁹¹ Jules Jacquet-Francillon era el degà del cos consular tarragoní i gerent de la firma La Unión Agrícola, S.A., fabricants de la coneguda marca de licors Chartreuse, ubicada al carrer de Smith de Tarragona.

mantenir-se neutrals per obligació, o bé representaven a països que es trobaven propers a les postures dels governs de l'Eix, o simplement es postulaven en una simple i còmoda ambigüitat davant del conflicte.

Relació dels agents consulars a Tarragona entre 1939 i 1945.¹⁹²

- Alemanya - Fritz Löwe
- Argentina - Benigno López Bertran - substituït el mes de març de 1943 per Arturo Bernadas
- Bèlgica - Jules Jacquet-Francillon
- Colòmbia - Pedro Fergusón
- Costa Rica - José María Banús Vidal
- Cuba - Manuel O'Jaime
- Dinamarca - Andrés Bessa Elias
- Finlàndia - Juan Boada Piqué (i de Suècia)
- França - Emmanuel Buscail
- Grècia - Antonio Rosell Fortuny
- Holanda - Luís de Muller
- Itàlia - Emilio Carandini
- Noruega - Luis Norregaard Dalmau
- Panamà - Juan Solé Granell
- Perú - Sertorio Alaix Torres
- Portugal - Eudaldo Melendres Rué
- Regne Unit - Ignacio Navarro Borràs
- Suècia - Juan Boada Piqué (i de Finlàndia)
- Xile - Antonio Artal Valls

D'aquest col·lectiu destaca l'actuació al servei dels aliats del vicecònsol britànic a Tarragona, Ignacio Navarro Borràs, consignatari i representant ensems de la naviliera anglesa Mac Andrews & Co., Ltd. Estava familiaritzat en l'ús d'equips de transmissions, atès que hi ha constància que el març de 1925 havia rebut un permís municipal per instal·lar una antena de ràdio al terrat de l'edifici on va tenir la seu l'agència naviliera fins a l'any 1936, al número 12 de la llavors plaça d'Olózaga.¹⁹³

¹⁹² Recopilació de l'autor, a partir de fonts documentals diverses, principalment hemeroteques i BOE.

¹⁹³ L'actual plaça dels Carros.



Fotografia, probablement de la dècada dels anys 20. El cònsol britànic Ignacio Navarro, el més alt, és al mig del grup. El primer per l'esquerra és José Boada Piqué, cònsol de Suècia des de 1915. El seu germà, Juan Boada Piqué, cònsol de Finlàndia, el rellevarà davant del Consolat Suec, durant els anys de la Segona Guerra Mundial. Col·lecció familiar Fernando Boada.

Arribat el període de la Segona Guerra Mundial, i emparat en la seva condició de representant consular, va poder transmetre secretament durant el conflicte aquelles informacions locals que va considerar rellevants pels interessos aliats. Al respecte, hi ha documentats sengles informes reemesos a Londres des de l'Ambaixada Anglesa, que l'agregat naval britànic a Madrid¹⁹⁴ atribueix expressament al vicecònsol britànic de Tarragona; un de data 5 de febrer de 1944, detallant les maniobres de recuperació de les restes del naufragi del vapor *Nicoline Maersk*, davant del far de la Banya, i un altre del 13 de març de 1944, reportant l'entrada del vaixell francès, sota bandera alemanya, *Saumur*, cercant refugi al port, incidents que es veuran detalladament en el capítol VI.

També hi ha registrades diverses alertes transmeses a l'Ambaixada Britànica, provinents de Tarragona, sense autoria definida, amb tota probabilitat emeses pel mateix Navarro, referides a moviments efectuats per vaixells de l'Eix o que actuaven al seu servei, com una curta transmissió del 20 de novembre de 1941,

¹⁹⁴NARA. *Nicoline Maersk*: AWD, 2/1/44 to 2/29/44. ID: 4697018. MSN.: K-2-E. MR: A2178. *Saumur*: 3/1/44 to 3/31/44. ID: 4697018. MSN. K-3-E, MR: A2179.

advertint de la imminent sortida del port del vapor italià *Derna* en direcció a Barcelona, i un missatge datat el 12 de setembre de 1943, on s'informa de l'entrada a la instal·lació portuària del vapor espanyol *Sebastian*, de la naviliera Bachi, sota seguiment aliat dels seus moviments atès que operava per als alemanys.¹⁹⁵ L'any 1953, i sense fer-se mai pública la seva activitat clandestina durant la guerra, Ignacio Navarro Borràs va ser nomenat membre de l'Orde de l'Imperi Britànic, acte oficial d'entrega que es va fer a Tarragona i al qual van assistir les autoritats locals i provincials de l'època, i l'ambaixador britànic a Madrid, John Balicur, però amb la destacada absència del vicecònsol alemany de la ciutat, l'incombustible Fritz Löwe, exagent de l'ABWEHR, el servei d'espionatge alemany.

ESPIES A TARRAGONA

L'ABWEHR va ser l'estructura més representativa de l'espionatge nazi a Espanya durant la II Guerra Mundial, que recollia informació per a l'OKW (*Oberkommando der Wehrmacht*), l'Alt Comandament de l'Exèrcit alemany. L'organització era una branca independent de les tres armes, Luftwaffe, Kriegsmarine i Heeres, que alhora disposaven dels seus propis mecanismes d'informació, però que no operaven en altres països no bel·ligerants o en zones no ocupades, a diferència de l'ABWEHR. En aquests territoris, com en el cas espanyol, l'ABWEHR s'encobria sovint amb el personal assignat a les ambaixades, missions comercials o agències consulars d'Alemanya.¹⁹⁶

Entorn de Tarragona no s'hi van establir grans xarxes operatives d'espionatge,¹⁹⁷ ja que no hi havia cap activitat ni circumstància que ho justificués, trames que sempre eren més productives en els centres de poder, com Madrid, Barcelona o València, entre altres places, on es prenen decisions de més transcendència pels interessos alemanys, ja fossin de caràcter polític, econòmic o militar. El representant consular alemany, Fritz Löwe, va pertànyer a l'ABWEHR, depenent del Consolat de Barcelona durant la guerra, a les ordres del seu superior, Karl Panhorst,¹⁹⁸ un dels caps d'una trama encarregada de bastir, amb participació

195 NARA. *Sebastian*: MSN. K-16-D, MR: A2170; *Derna*: MSN. K-12-B, MR: A2139.

196 CIA. NWCD. Wartime Activities of the German Diplomatic/Wartime Activities of the German Diplomatic. DN: 519cd819993294098d515ce6.

197 FINESTRES, Jordi. "Agents Nazis a Catalunya". *Sapiens*. (març 2007), núm. 53, p.24. [Citant fonts NARA, esmenta la presència a la ciutat de Tarragona d'una súbdita alemanya de nom Maria Kistemann, com a integrant del Servei d'Intel·ligència Alemany i un belga, François Edmond Jean Delahaye, com a "agent alemany". Situa també a un ciutadà espanyol de nom Hilario Martínez López, com a agent de l'ABWEHR, a Sant Carles de la Ràpita].

198 CIA. (NWCD ...). Annex núm. 10. Memoràndum sobre Karl Panhorst.

de capital alemany, una xarxa d'empreses dels sectors de la pesca i el comerç internacional de peix en el nord-oest d'Espanya, i de la fruita i el vi a Llevant, amb l'objectiu de garantir les futures inversions nazis un cop la guerra s'hagués acabat¹⁹⁹ fos quin fos el desenllaç. A Fritz Löwe, la seva activitat comercial amb La Vinícola Ibérica, S.A., li donava llibertat de moviments pel llevant espanyol i li permetia dedicar-se discretament a les tasques d'informació. Al Consolat hi va trobar també refugi el germà d'en Fritz, Wilhelm Löwe, ferit al front rus i reclamat per aquell²⁰⁰ a Barcelona on, mentre es trobava convalescent, es va incorporar a les tasques d'intel·ligència militar,²⁰¹ convertit finalment en l'agent de confiança de Panhorst.²⁰²

A la ciutat de Tarragona, hi ha indicis, sense proves, que apunten també a l'actuació de l'Etappendienst, l'aparell d'informació naval alemany en ports neutrals durant la Segona Guerra Mundial.²⁰³ Aquest servei secret s'havia constituït l'any 1911 amb la missió inicial de donar suport i aprovisionament als vaixells de guerra que operaven lluny d'Alemanya. Des de febrer de 1938, les noves missions del dispositiu es van estendre a donar suport a vaixells militars i auxiliars en el seu aprovisionament, a recollir informació rellevant i a donar suport econòmic a l'esforç de guerra alemany, interferint en l'obtenció de provisions pels enemics, tant com fos possible, influenciant a les autoritats, a les empreses i a la premsa local.

Les accions de l'Etappendienst no contemplaven l'espionatge ni el sabotatge i, d'altra banda, establia que els seus agents havien de ser, principalment, homes de negocis alemanys de provada confiança i agents naviliers establerts als ports d'arreu del món. Les directrius posaven èmfasi en el fet que havien d'estar ben introduïts en el món dels negocis i respectats per les autoritats del lloc, així com tenir un bon coneixement de les condicions polítiques del país. Les cèdules territorials, *Grossetappen*, eren dirigides per un Militärischer Leiter (cap militar), que era l'agregat naval de l'ambaixada o delegació consular més propera.

En la base de l'organització, els agents es dividien en Berichterstatter (informadors d'intel·ligència) i Versorgungsmant (agents de suport), que en determinats moments podien actuar com a informadors. Tots ells havien de ser sempre de

199NARA. (OMGUS...). [Descripció de la trama clandestina amb el paper de cada un dels agents implicats].

200Informació facilitada personalment per n'Albert i na Erika Miquel Loewe, néts de Wilhelm Löwe.

201NARA. (OSS...). Document 5086, p.11, 16.04.1945 [S'identifica erròniament Wilhelm Löwe, com si fos nebot d'en Fritz].

202NARA. (OMGUS...), p. 2. [És descrit com «...the most confidential personal agent of Panhorst in Barcelona»].

203CIA. NWCD. Etappenorganization der Kriegsmarine. DN: 519cd81e993294098d5166ef. Informe de 30.07.1946. Organització i funcionament de l'Etappendienst.

nacionalitat alemanya, tot i que en alguns casos per als *Versorgungsamt*, o agents de suport, es van reclutar alemanys de naixement que havien adquirit la nacionalitat del país de residència. Excepcionalment determinats estrangers de provada fidelitat van ser enrolats com a *Hilfsberichterstatter* (informadors assistents).

A manca de proves documentals, només és una suposició que l'agent portuari Marcelino Garcia Blay hagués pogut estar vinculat a tasques d'informació, ja que, atenent el perfil requerit, el complia tant per la funció que duia a terme, com per la vinculació provada amb la seu consular alemanya de Tarragona, de la que abans de la Guerra Civil li era delegada sovint la representació en absència del vicecònsol Löwe. Diversos cònsols honoraris alemanys, de ciutats properes a Tarragona, estaven inclosos amb diferents funcions a les llistes d'agents nazis localitzades pels nord-americans a l'acabament de la guerra, entre els quals destaquen les figures dels cònsols de Mallorca, Hans Dede, i el de València, Máximo Buch, representant de la firma Baquera, Kusche & Martin, i alhora agent navilier de Gustav Bey, un majorista de fruita hamburguès.

A les activitats que exercien els càrrecs consulars, s'hi afegien les operacions fetes per agents encoberts amb nòmina d'empreses que tenien diverses seus de representació en el país. Una d'elles era Depósito de Carbones de Tenerife,²⁰⁴ S.A., de capital 100% alemany, subsidiària de la germana Deutsches Kohlen Depot G.m.b.h. d'Hamburg amb delegació a Tarragona, inclosa en la llista de bloqueig econòmic durant la guerra i, acabada aquesta, tutelada la seva venda a capital espanyol, dins del projecte SAFEHAVEN. Una altra societat, amb extensió de negoci al port tarragoní, era les drassanes valencianes La Unión Naval de Levante,²⁰⁵ que es veurà sotmesa en un primer moment al mateix tractament perquè era sospitosa d'estar sota la influència tècnica i econòmica del grup metal·lúrgic alemany Krupp, però sense cap conseqüència final.

A banda del seguiment del tragar al port, ja s'ha dit que l'altra preocupació aliada era desmuntar el tràfic comercial i les pretensions alemanyes d'invertir o de camuflar capitals en empreses d'interès estratègic amb seu a Espanya. Entre els assenyalats per aquest motiu a Tarragona i, per tant, dins de les temudes llistes negres, hi hagué diverses firmes del sector vinícola i dos casos concrets del negoci

204 CIA. (NWCD. Etappenorganization...). [Noms dels agents de l'Etappendienst, empleats a les diferents delegacions de Depósito de Carbones de Tenerife, S.A.].

205 NARA. USACA. Section, 1945-1950. General Records, compiled 1945 - 1950. German Industrial Complexes. The Krupp Complex. ID: 1561456. M1928. File number: 2-271.

dels fruits secs: un ja conegut, l'empresa Hijo de Miguel Alimbau Minguell, S.A., del falangista Miguel Alimbau Codina; el segon, la societat Frutos Secos, S.A., propietat del grec instal·lat a Reus, Nicolás G. Orphanides Cacoylides, que mantingué una vida reservada, sent exclòs de la llista el febrer de 1944,²⁰⁶ sense significar-se públicament durant i després de la guerra, fins a la seva mort, el setembre de l'any 1972 residint a Madrid. La seva exclusió no serà l'única entre les empreses tarragonines, tot i que, com veurem en aquest mateix capítol, ser inclòs a la llista era relativament fàcil, però sortir-ne podia esdevenir un veritable malson. Pel que fa al ram del vi, les sospites es van centrar en diversos negocis familiars que a la pràctica, en bon nombre, van acabar confluint en un únic expedient, el de La Vinícola Ibérica, S.A. de Tarragona, convertida en un clar exemple de com van bastir els nazis les teranyines del tràfic de mercaderies vitals per la supervivència del Reich, i els mecanismes financers que van emprar per camuflar i rendibilitzar les inversions de capital alemany.

ELS EFECTES DEL VI

La Vinícola Ibérica, S.A., va ser fundada el 7 de novembre de 1919, amb un capital d'1.000.000 de pessetes,²⁰⁷ essent els seus principals accionistes la família alemanya Durlacher, d'Hamburg, jueus i propietaris de la firma d'aquell país, Sociedad Vinícola S. & L. Durlacher. Les funcions directives a Tarragona van ser assignades de forma compartida, a José Tapias Mercadé i a Fritz Löwe, ambdós de nissagues de comerciants del sector.



Publicitat de la societat La Vinícola Ibérica, S.A. BHMT, *Diario Español*, (20 setembre 1939).

²⁰⁶FRASER. Revisió VI de 07.10.1943. Suplement núm. 5, d'11.02.1944.

²⁰⁷NARA. (OSS...). Documents 3446-3485. Informe SAFEHAVEN de 29.12.1946, monogràfic sobre La Vinícola Ibérica, S.A.

La societat va esdevenir així el principal subministrador de vins de la central hamburguesa, generant beneficis ben aviat, fins al punt que en tres anys ja s'havia recuperat una tercera part de les inversions inicials.²⁰⁸ L'empresa alemanya, amb Leopold Durlacher al davant, feia dècades que havia estat vinculada amb Tarragona mitjançant els germans Pablo i Emilio Goupille Sauvignon, membres d'una família de comerciants de vi francesos, residents a la plaça des de 1875, que havien succeït a la seva mare en la direcció de l'empresa Vve. de Goupille et fils, constituint-ne una de nova, la Sociedad Vinícola, S.A., de Tarragona, l'any 1894, filial de l'homònima que els Durlacher tenien a Hamburg, canalitzant l'important tràfic comercial existent entre les dues ciutats.

Morts prematurament²⁰⁹ els germans Goupille, l'empresa amb el nom comercial Muller de Goupille,²¹⁰ serà utilitzada abans i durant la Segona Guerra Mundial pels alemanys com una de les marques secundàries del grup hamburguès, destinada a confondre els moviments comercials i els fluxos del diner nazi, pel que serà inclosa a les llistes negres de traficants amb l'Eix,²¹¹ desapareixent finalment acabada la contesa. Abans, però, Leopold Durlacher morí l'octubre de 1932, a 62 anys,²¹² i el va substituir en la direcció del grup el seu germà Ludwig, en el moment que els nazis arribaven al poder a Alemanya i l'antisemitisme prenia forma institucional.

L'any 1922, el suís nacionalitzat alemany, Hermann Dorner, va establir-se a Hamburg, incorporant-se com accionista a la Sociedad Vinícola S. & L. Durlacher. L'any 1936, Ludwing Durlacher, alarmat pel creixent rebuig als jueus que es vivia al país, decidí marxar als Estats Units i va traspasar el negoci a Dorner, qui també adquirí les accions que Ludwing Durlacher posseïa de La Vinícola Ibérica, S.A., a Tarragona, mantenint, però, la seva esposa Anny els títols que tenia per la mateixa quantitat. Respecte a la societat alemanya, va passar a dir-se Sociedad Vinícola H.A. Dorner.

En aquell moment, coincidint amb l'inici de la Guerra Civil Espanyola, la filial tarragonina, La Vinícola Ibérica, S.A.,²¹³ continuava regida pels gerents Fritz

208 AHT. Fons de la Delegació Provincial d'Hisenda/Impost general sobre la renda de societats. La Vinícola Ibérica, S.A.

209 Pablo, va morir l'any 1900, a França, i Emilio el 1922, a Argentina.

210 Muller de Goupille, correspon al nom adoptat de casada per la vídua d'Emilio Goupille Sauvignon, Juana Muller Montoya.

211 NARA. (SAFEHAVEN Reports...). Memoràndum de 22.06.1945.

212 BHMT. *Diari de Tarragona*, (11.10.1932), p. 1.

213 AHT. Fons de la Delegació Provincial d'Hisenda/Impost general sobre la renda de societats. La Vinícola Ibérica, S.A.

Löwe Decker i Antonio Tapias Mercadé, fent de president l'advocat Luis Monteverde Jordi; de vocals Rafael Figueras de Ossó i Antonio Valls Julià, i actuant de secretari, Juan Serra Mateu. Luis Monteverde va estar amagat durant tot el temps que va durar el conflicte espanyol; Rafael Figueras, comerciant del sector vinícola, va ser assassinat a Gandesa la nit del 12 al 13 de setembre de 1936 per una columna de revolucionaris, i Antonio Valls, també comerciant del sector i farmacèutic, va desaparèixer temporalment per incorporar-se després al bàndol franquista. L'any 1943, sent el cap local del Movimiento, va ser nomenat alcalde de Reus i procurador a les Corts franquistes.

Mentre que a Espanya l'activitat econòmica restava aturada per la guerra, el maig de 1938 Hermann Dorner, l'accionista suís, va estar processat per frau comercial i de mercats a Alemanya i condemnat a pagar una sanció de 4.224.000 reichmarks i a un any i nou mesos de presó, sent alliberat el desembre del mateix any,²¹⁴ moment en què, segons el mateix Dorner, l'aparell nazi li va imposar que traspases, a preu irrisori, la propietat de la Sociedad Vinícola H.A. Dorner a Walter Eicke,²¹⁵ un membre del partit nazi, mort l'any 1941 en el front rus, substituït llavors per Paul Weidmann, un inversor i comerciant, també alemany. Davant de l'entorn hostil, Hermann Dorner va marxar a viure a Suïssa l'any 1939 i l'empresa alemanya va canviar de nom un altre cop, passant-se a dir Sociedad Vinícola Eicke & Co. Aquesta entitat posseïa el 19,30% de les accions de La Vinícola Ibérica, S.A. l'empresa filial de Tarragona, que presentava, en aquell moment, el 1939, un cop acabada la Guerra Civil Espanyola, la següent distribució participativa, havent mort ja Ludwing Durlacher:

- Hermann Dorner 386 accions (38,60%)
- Anny Durlacher (vídua de Ludwing Durlacher) 386 accions (38,60%)
- Sociedad Vinícola Eicke & Co. 193 accions (19,30%)
- 35 accions (3,50%) repartides entre diversos accionistes minoritaris.

Dorner havia pactat la compra dels 386 títols en possessió d'Anny Durlacher, alhora que havia fet una opció de compra pels 193 títols de Sociedad Vinícola Eicke & Co. per import de 10.000 reichmarks. Les transaccions, però, van ser desautoritzades per la Devisenstelle (*Stellen für Devisenbewirtschaftung*) l'organisme de control de canvi i de divises instrumentat pels nazis per al saqueig fiscal

214NARA. (OMGUS...). MR: 0060. Informe sobre Hermann Dorner i la titularitat de les accions de Sociedad Vinícola, del president del Devisenstelle a la Divisió Financera de la Comissió Britànica de Control, de data 16.06.1946.

215NARA. (OSS...). Documents 5136-5174. Informe SAFEHAVEN de 24.04.1946. Hermann Dorner.

del capital dels jueus alemanys, que va obligar a la vídua Durlacher a vendre els títols de l'empresa tarragonina a Sociedad Vinícola Eicke & Co. a un preu molt inferior del que havia pactat amb Dorner, passant a controlar aquesta societat alemanya el 57,90% del capital de La Vinícola Ibérica, S.A., refermant temporalment el control nazi del negoci.

El mes de desembre de 1940, La Vinícola Ibérica, S.A. va fer ampliació de capital fins a arribar a 2.001.000 pessetes, que es va veure contemplat en els comptes de l'any 1942, incorporant nous accionistes, resultant la següent distribució:

- Hermann Dorner, 700 Accions (34,98%).
- Pedro Sendra Gumà. Comerciant de Montblanc, 580 Accions (28,99%).
- Sociedad Vinícola Eicke & Co. Hamburg, 579 Accions (28,94%).
- Santiago Gramunt Subiela. Advocat de l'Estat, i secretari de la Junta d'Obres del Port de Tarragona, 66 Accions (3,29%).
- José Tapias Mercadé. Exportador de vins, 40 Accions (2%).
- Luis Monteverde Jordi. Advocat de la Diputació, 26 Accions (1,30%).
- Carmen Tomàs Molina, vídua de Manuel Figueras Valls, que havia estat el primer apoderat de la societat,²¹⁶ 10 Accions (0,50%).

En aquell moment la societat encara no s'havia refet dels desastres de la Guerra Civil, que en començar el conflicte l'any 1936 va fer que la facturació caigués en picat, limitada a algunes exportacions permeses a Holanda, Belgica i al Regne Unit, restant totalment prohibit comerciar amb Alemanya. Per reblar el desastre, el mes d'octubre de 1936, la documentació de la societat va ser requisada per les autoritats republicanes, sospitant possiblement dels vincles de Fritz Löwe amb el seu país d'origen, papers que no van ser recuperats mai més, agreujat pel fet que durant l'entrada de les tropes franquistes a Tarragona, el 15 de gener de 1939, les oficines de l'empresa van ser saquejades.

Encara durant la contesa, les instal·lacions que confluien en els carrers Torres Jordi, Pere Martell i Smith, a Tarragona, van sofrir força desperfectes²¹⁷ pels bombardejos "nacionals", deixant la firma sense operativa, excepte minses vendes locals, fins acabada la guerra. Així doncs, al tancament del primer exercici, el 30 de juny de 1940,²¹⁸ l'empresa va donar unes pèrdues de 217.552,44 pessetes, amb saldos encara bloquejats a Alemanya de 360.948,54 pessetes, si bé els

²¹⁶BHMT. *Tarragona*, (15.06.1926), p. 2.

²¹⁷AHT. Fons de la Delegació Provincial d'Hisenda/Impost general sobre la renda de societats. La Vinícola Ibérica, S.A. [Comptant estocs, la valoració de pèrdues de la peritació va ser de 113.016,25 pessetes.

²¹⁸L'any comptable es tancava el mes de juny.

mercats ja s'intuïen favorables a mitjà termini per l'expansió i les victòries de l'Alemanya nazi, que de fet era l'únic client on podien vendre els alcohols, va ser quan la firma va viure tres anys de guanys ininterromputs.

No estan clars els motius reals d'ampliació de capital que va dur a Pedro Sendra Gumà, un industrial del sector vinícola de Montblanc, a irrompre amb un significatiu percentatge en el control de la societat. Tal vegada fos conseqüència dels deutes que aquesta tenia amb el montblanquí i també podria justificar-se amb les possibilitats de negoci que es presentaven amb el nou escenari europeu, que feia preveure un creixement de les vendes davant de la imminent victòria alemanya. Aquestes transaccions, a les que caldria donar curs, obligaven a reforçar el muscle financer de l'empresa i a disposar de més instal·lacions i recursos materials. Precisament, l'aportació de Sendra es va fer, fins on s'ha pogut documentar, amb la incorporació en els balanços de la societat, d'un magatzem i d'unes instal·lacions que eren de la seva propietat a Montblanc. Però tot i això, la sospita que la Sociedad Vinícola Eicke & Co. era al darrere de l'assumpte, és present en tot el procés atès que, contrarestant el pes de Dorner en l'accionariat amb nacionals afins, les activitats secretes de Löwe, que feia servir la seva funció dins de la societat com a tapadora per als negocis clandestins que es gestionaven al lllevant peninsular, seguint les estratègies assenyalades per l'ABWEHR des de Barcelona, quedaven garantides.

Al final de la guerra, en el transcurs de les investigacions aliades sobre la presència alemanya a la firma, Dorner denunciarà que el repartiment accionarial era irreal i que els títols, tots al portador, de l'advocat Monteverde i de Carmen Molina s'havien distribuït realment entre Santiago Gramunt Subiela, José Tapias i el vicecònsol Fritz Löwe que, com sempre, es mantenia en un discret segon pla, però el suposat frau de titularitat advertit pel suís no es va poder provar.²¹⁹

El gener de 1945, en el que sembla un intent de diluir la presència d'alemanys a l'empresa, l'estructura organitzativa es va bastir només amb gent del país.²²⁰ Per la seva part, Dorner va pledejar davant dels tribunals de l'Alemanya de la postguerra, per tal de recuperar les 193 accions de La Vinícola Ibérica, S.A. sobre les que deia tenir dret, i alhora per les 386 que li havien estat compromeses pels acords amb la viuda Durlacher. Reclamava també ser rehabilitat de les

219NARA. (OMGUS...). ID: 2990224. M1922. MR: 0071. Informe SAFEHAVEN, del 24.05.1946. Blocked Companies in Spain, p. 41.

220NARA. (OSS...). Informes SAFEHAVEN de 16.04.1945, p.11 i 29.12.1946.

condemnes per delictes econòmics que l'havien dut a presó a Alemanya, atribuint la sentència a raons polítiques, i demanant-ne, per tant, la nul·litat.²²¹

Tanta insistència, i que simultàniament va intentar infructuosament comprar els títols de Pedro Sendra Gumà, va despertar les sospites dels investigadors aliats amatents a qualsevol intent nazi d'encobrir inversions i blanquejar capitals, i Dorner va passar de ser un suposat damnificat a estar subjecte a nombrosos interrogatoris a Suïssa i a una profunda investigació del seu passat a Alemanya i de la seva trajectòria política i econòmica.²²² El cert és que hi havia motius per considerar-lo sospitós veient que, un cop Hermann va emigrar a Suïssa l'any 1939, un dels seus germans, Alfred, que exercia poders notariais de Hermann dins d'Alemanya, va romandre com a apoderat de Sociedad Vinícola Eicke & Co. i n'acabà sent accionista en un 15,38% del capital, sense ser qüestionat pels nazis. De les 700 accions que Hermann Dorner posseïa de La Vinícola Ibérica, S.A., 386 d'elles es trobaven dipositades al Schweizerische Bankgesellschaft de Zuric, i les 414 restants al Banco de Vizcaya de Barcelona, una dispersió que també va ser motiu de recel pels auditors aliats que qüestionaven la veritable titularitat dels valors, perquè eren emesos al portador. A més, sent a Suïssa, Dorner va esdevenir director de la marca Schenk S.A.²²³ amb interessos en negocis diversos a França, Itàlia, nord d'Àfrica i València, on eren propietaris de Bodegas Schenk, S.A., amb una delegació oberta a Vilafranca del Penedès i si bé tot provenia de capital suís, la ubicació de la seu a València, i pertanyent també al sector vinícola on el capital nazi hi tenia una especial predilecció, deixaven molts interrogants sobre la transparència del negoci.

Les investigacions sobre el ram, ja havien tret a la llum l'any 1941 que una altra comercialitzadora vinícola tarragonina del mateix grup, es trobava implicada en els negocis foscos de la trama nazi. La reconeguda, en el seu dia, marca Carey Hermanos, dirigida per Miguel Netto i posteriorment explotada per dues generacions de la família Escofet de Tarragona, va resultar estar sota el control de la Sociedad Vinícola Eicke & Co. mitjançant La Vinícola Ibérica, S.A. que utilitzava la marca Carey Hermanos²²⁴ per desviar operacions. Igual com va passar amb

221 NARA. (OMGUS...). MR: 0060.

222 NARA. (OMGUS...). Memoràndum del 27.03.1946, del director de l'Oficina d'Afers Polítics del Govern Militar aliat a Alemanya. [S'expressen les sospites de tractar-se d'una operació de camuflatge de capitals alemanys].

223 NARA. (OSS...). Informe SAFEHAVEN de 24.04.1946.

224 NARA. (OMGUS...). ID: 2990221. MR: 0058. Interrogatori a Alfred C. Töpfer. Appendix TO FR 101: Activities of Büro Hptm Töpfer and Stahlberg & Co. [S'assenyala la dependència de Carey Hermanos de la matriu alemanya.].

la marca Muller de Goupille, el nom Carey Hermanos va desaparèixer al final de la guerra, arrossegada amb la caiguda de la matriu hamburguesa.

“WEISTERVERKAUF VERBOOTEN”

En els darrers anys de guerra, la creixent necessitat dels nazis de trobar vies de subministrament i de finançament per tal de proveir l'aparell de guerra i la població alemanya de béns estratègics i de primera necessitat, va provocar que els mecanismes emprats per assolir els proveïments fossin desesperats i a voltes esberrats. Precisament La Vinícola Ibérica, S.A., de Tarragona, va estar la protagonista d'un dels casos més inversemblants en trobar-se immersa en una trama de tràfic de mercaderies i capitals, al voltant de la firma alemanya Stahlberg & Co. amb seu a París, dirigida pel comerciant hamburguès Alfred C Töpfer, empresa bastida expressament per al subministrament i finançament del Reich.²²⁵

Un dels diversos escenaris d'on es proveïa la firma alemanya era el mercat vinícola francès, comercialitzant vi i xampany de qualitat sota la supervisió de l'aparell logístic de l'Alt Comandament de l'Exèrcit,²²⁶ l'OKH (*Oberkommando des Heeres*). Bona part de la venda es feia d'acord amb els productors francesos i de forma regulada, amb l'interès mutu d'ocupants i d'ocupats per mantenir els preus del mercat d'acord amb la qualitat del producte. De tots era sabut, però, que sovint hi havia trameses no registrades que els alemanys comercialitzaven per lliure, ja fos per consum propi al seu país, o per obtenir-ne el benefici econòmic de la venda en altres llocs. Dins d'aquesta operativa clandestina, durant la primavera de 1943 la Sociedad Ibérica Mercantil, S.A. de Madrid, que formava part de la trama a Espanya, dirigida pel ja conegut Johannes Bernhardt, dins del holding SOFINDUS, estava negociant la importació de quasi 500.000 ampolles de xampany (pel voltant de 17.000 caixes) des de la França ocupada amb la intenció de vendre la partida sencera a Portugal.

El negoci no es va poder tancar perquè cap banc espanyol es va atrevir a concedir un crèdit documentari, requisit imprescindible per permetre la sortida de les mercaderies de les bodegues franceses des de Reims i Épernay. Bernhardt, llavors va gestionar la possible venda a Sud-amèrica i als Estats Units, passant per

²²⁵NARA. (OMGUS...). Interrogatori a Alfred C. Töpfer.

²²⁶L'OKH era el Quarter General Suprem de l'Exèrcit de Terra alemany, part de l'estructura de l'Oberkommando der Wehrmacht (OKW). A les acaballes del conflicte, exercia el comandament d'operacions del front oriental.

Portugal, a un preu de 30 francs suïssos per unitat. Acabant l'any, el negoci va ser proposat, com a alternativa, a la Sociedad Vinícola Eicke & Co. d'Hamburg, a un preu d'entre 15 i 22 francs suïssos l'ampolla.

L'operació, acceptada per l'empresa hamburguesa, es va demorar perquè l'OKH pretenia aprofitar la transacció per obtenir cacau amb el bescanvi d'una part del lot, sense que això arribés finalment a concretar-se. Entre les diverses accions de venda, fins i tot es va dir que es planejava la venda de l'estoc a les tropes aliades del nord d'Àfrica, si això facilitava obtenir-ne una millor rendibilitat i altres productes prioritaris. Obtingut per fi el vistiplau de l'OKH, Paul Weidmann, el propietari de Sociedad Vinícola Eicke & Co. va semblar haver resolt el tema financer amb la gestió d'un crèdit documentari irrevocable²²⁷ des de Suïssa, que en un primer moment va poder desencallar l'operació i les caixes de xampany van marxar en tren a Port Vendres i d'allí, en un petit vaixell, cap a Barcelona. Durant aquest procés, però, el banc suís es va fer finalment enrere, sospitant de la intervenció nazi en el negoci, i les ampolles, sense comprador, ja arribades a la capital catalana a principis de 1944, van ser descarregades en una instal·lació portuària habilitada per la conservació del producte, restant allí consignades, a instància de la matriu alemanya, per La Vinícola Ibérica, S.A. de Tarragona, que es va fer càrrec de les despeses per nolis, emmagatzematge i mà d'obra, a l'espera que tard o d'hora es resolgués l'embolic.²²⁸

Per complicar-ho més, el Govern espanyol, contra tot pronòstic, va denegar la concessió d'una llicència d'importació que impedia comercialitzar el producte. Ben aviat es va conèixer el perquè d'aquesta negativa oficial, quan va sortir a la llum que, pocs mesos abans, per part espanyola i amb el consentiment del règim, s'havien manipulat 100.000 ampolles de cava del país, amb envasos, taps i etiquetes franceses, comercialitzades com a xampany francès a 100 pessetes per unitat, les quals encara estaven circulant pels mercats. L'entrada massiva del producte original arribat a Barcelona hauria aixecat força polseguera, tant per la comparació qualitativa, com pel preu d'oferta al que hauria pogut ser venut, amb les repercussions internacionals que tindria que fos descobert el frau.

²²⁷Fórmula de finançament bancari, contra la presentació de documents que acreditin el despatx de la mercaderia.

²²⁸AHT. Fons de la Delegació Provincial d'Hisenda/Impost general sobre la renda de societats. La Vinícola Ibérica, S.A. [No es conserva la documentació de l'exercici 1943-1944 i no permet contrastar l'apartat dels costos de les ampolles a Barcelona].

Davant aquest panorama, l'estiu de 1944 es va proposar, de manera desesperada, que les ampolles fossin venudes a la colònia d'alemanys residents a Espanya i que els ingressos fossin efectuats a l'ambaixada d'aquell país a Madrid amb una posterior compensació (el que es coneix per *clearing*) entre ambdós estats, maniobra que també es va descartar i les caixes de xampany van seguir als tinglados de Barcelona a l'espera de comprador.

El març de 1945, l'estoc era un maldecap insofrible pels alemanys i l'oferta de compra es va exposar de nou a Sociedad Vinícola Eicke & Co. i de forma conjunta al mateix Alfred Töpfer. La proposta, feta verbalment, oferia pagar immediatament la meitat del deute, inclosos els costos acumulats fins aquell moment i la resta sis mesos més tard, amb la possibilitat que, en el cas de no haver-se pogut vendre l'estoc a data 1 d'octubre de 1945, es pactaria un ajornament pel saldo restant, condicions que van ser acceptades per tots plegats. El primer pagament, doncs, es va efectuar amb un xec de data 1 d'abril i immediatament, des de la seu alemanya, es va telegrafiar donant-se instruccions a l'administració de La Vinícola Ibérica, S.A. de Tarragona per tal que la societat actués de fiduciària en el procés de venda. La capitulació d'Alemanya va tancar la història de les ampolles, de les quals els aliats encara en van poder confiscar 235.000 al port de Barcelona, valorades en 2.350.000 francs francesos. Un cop Albert Töpfer va ser empresonat pels aliats, l'octubre de 1946, durant els interrogatoris atribuï el fiasco del xampany al fet que, per un costat, els productors francesos van actuar des de l'ombra contra la transacció, advertint als potencials compradors de l'origen fosc del producte i de les repercussions a les llistes negres del comerç amb l'Eix. L'alemany no va dubtar, però, en afirmar que la delació dels viticultors gals no s'hagués produït si aquests haguessin estat compensats amb una part del negoci. Per altra banda, es lamentava que la voluminosa partida d'ampolles no havia passat desapercebuda al Govern francès, precisament perquè en els marcatges de les caixes, l'habitual segell de "Wehrmacht gut - Weisterverkauf verbooten" (Vistiplau de la Wehrmacht - Prohibida la revenda), havia estat substituït des de l'OKH pels segells habituals dels fabricants francesos, per tal de no cridar l'atenció fora del país, fet que havia provocat l'efecte contrari i que tothom desconfiés del lot.

Les confessions d'Alfred Töpfer van servir per confirmar el que era fàcil d'intuir, vist l'interès de l'aparell nazi en controlar determinats sectors del comerç i els circuits de distribució: moltes de les transaccions que efectuava La Vinícola

Ibérica, S.A., com la resta de societats de la trama, es feien en efectiu, sense factura, convertides així en un immens mecanisme de blanqueig de capital alemany.

LA VINÍCOLA IBÉRICA, S. A., PUNT FINAL

Tot just acabada la guerra, el maig de 1945,²²⁹ La Vinícola Ibérica, S.A. donava feina a vuit oficinistes, onze peons fixos i catorze més a temps parcial. El balanç de 30 de juny²³⁰ mostrava unes considerables pèrdues de 537.224,34 pessetes, a les que calia sumar 105.664,44 pessetes de les pèrdues declarades el 30 de juny de 1944, tot plegat atribuïble, principalment, al tancament de les vies de comunicació terrestre amb Alemanya per l'avenç aliat i la derrota final d'aquesta. La declaració de pèrdues, per altra banda, era un aspecte de fàcil manipulació comptable, ja que el producte emmagatzemat era de valoració i quantificació subjectives.

La presentació de pèrdues en els balanços, va ser un ardit força comú entre les societats que es trobaven pel camí de ser intervingudes parcialment o totalment per l'Estat en compliment dels compromisos derivats dels acords Bretton Woods. Així es feia baixar el preu just dels lots accionaris, cosa que facilitava la compra dels que acudien a la subhasta, persones físiques o jurídiques, sovint properes a les mateixes empreses en litigi, que recuperaven així els actius. La Vinícola Ibérica, S.A., amb part del seu capital en mans alemanyes i una altra part sota sospita, i la presència coneguda de l'agent Fritz Löwe que utilitzava la societat per les seves activitats clandestines, va estar una d'elles i possiblement anticipant-se als fets, el Consell d'Administració,²³¹ a finals de l'any 1945, va ser substituït per personatges forans de famílies afectes al franquisme, excepte José Tapias Font, que es mantingué en el càrrec de secretari del consell.

Per tal d'obtenir liquiditat, es va fer la venda de part dels actius de la firma que van ser adquirits, entre gener i febrer de 1946, per Bodegas Montblanch, S.A.,²³²

229 NARA. (OSS...). Documents 3446-3485. Informe SAFEHAVEN de 29.12.1946. Balanç de maig de 1945 de La Vinícola Ibérica, S.A.

230 AHT. Fons de la Delegació Provincial d'Hisenda/Impost general sobre la renda de societats. Declaracions i Balanços de La Vinícola Ibérica, S.A.

231 ACCB. Fons comercials i d'empreses. Alcohola montblanquense / Bodegues Montblanch SA, 1919-1978. Escripura de compra d'actius per part de Bodegas Montblanch, S.A. a La Vinícola Ibérica. S.A. [Consell d'Administració a 10.01.1946; president: Julio Artola Pastor; vicepresident: Alfonso Maristany Palanco; vocal: Miguel Fort Cuyas; secretari: José Tapias Font].

232 ACCB. Fons comercials i d'empreses. Alcohola montblanquense / Bodegues Montblanch SA, 1919-1978. Llibre d'inventaris i balanços. Període: 01.01.1946 fins a 1949.

constituïda l'any 1943. Així, Pedro Sendra Gumà²³³ s'havia convertit en el principal accionista de La Vinícola Ibérica, S.A., amb una transacció que incloïa un immoble on hi havia una fàbrica d'alcohol, situat al número 7 del carrer de José Antonio, a Montblanc, venut per 350.000 pessetes i 150.000 pessetes més pagades per les instal·lacions i la maquinària, liquidat tot en efectiu, immobles en els quals el mateix Sendra ja estava fent reformes i modernitzacions, atès que n'era llogater a títol particular, segons contracte signat amb la societat tarragonina des de novembre de 1944,²³⁴ i per tant, feia i desfeia allí com li convenia als seus interessos.

El valor comptable d'aquell immobilitzat, a 30 de juny de 1945, era de 354.425,29 pessetes l'edifici i 299.978,60 pessetes les instal·lacions, amb el resultat d'una significativa pèrdua patrimonial per la societat, que tancà l'exercici 1946 amb un resultat negatiu de 368.501,19 pessetes, situació de números vermells que es repetirà cada any fins al moment de l'expropiació del capital alemany.²³⁵

Finalment, el procés de fiscalització derivat del compliment per part del govern espanyol dels acords amb els aliats, es va focalitzar únicament en les 579 accions de Sociedad Vinícola Eicke & Co.. A tal efecte, el novembre de 1946, per part aliada es va comissionar per a la representació d'aquests títols als vicecònsols de Noruega, Luis Norregaard Dalmau i del Regne Unit, Ignacio Navarro Borràs,²³⁶ restant sense conseqüències les investigacions a què havien estat sotmeses les 700 accions que posseïa Hermann Dorner, que va quedar lliure de sospita. Per altra banda, a aquest li va ser rebutjada la demanda d'exercir l'opció de compra que deia tenir sobre 193 dels títols de La Vinícola Ibérica, S.A. en mans de Sociedad Vinícola Eicke & Co.

Les 579 accions propietat de l'empresa alemanya, equivalent a un 28,94% del capital de La Vinícola Ibérica, S.A., van ser expropiades el 15 de desembre de 1948,²³⁷ obrint-se període de subhasta al que només es presentà Pedro Sendra Gumà, adjudicant-se-li els títols per un preu de 187.334,81 pessetes (d'un valor

233NARA. (OMGUS...). ID: 2990221. MR 52. Memoràndum de l'Ambaixada dels Estats Units a Madrid, de data 01.11.1946, Summary of German Private External Assets in Spain, p. 86. [S'atribueixen a Pedro Sendra Gumà, les 142 accions que s'havien declarat anteriorment en mans de Santiago Gramunt Subiela, José Tapias Mercadé, Luis Monteverde Jordi i Carmen Tomàs Molina, resultant així la distribució del capital: Pedro Sendra Gumà, 722 Accions (36,08%); Hermann Dorner, 700 Accions (34,98%); Sociedad Vinícola Eicke & Co. Hamburg, 579 Accions (28,94%)].

234ACCB. Fons comercials i d'empreses. Alcoholaria montblanquense / Bodegues Montblanc SA, 1919-1978. Llibre d'actes. Període: 01.01.1946 fins a 1949.

235Les pèrdues l'any 1947 van ser 32.591,26 pessetes, i l'any 1948, de 526.182,28 pessetes.

236NARA. (OSS...). Documents 3446-3485. Informe SAFEHAVEN de 29.12.1946.

237ESPANYA. BOE (27 desembre 1948), núm. 362, p. 5583.

nominal de 579.000), el 28 d'abril de 1950,²³⁸ assolint així, després de tants anys de pugna, el control majoritari. La societat mantingué l'activitat fins a l'any 1972, que va ser absorbida per un nou grup empresarial, darrer procés que tancà la llarga i turbulenta història de l'empresa tarragonina que durant la dècada dels anys 40 es va veure immersa en mig d'una disputa d'interessos empresarials pel seu control accionarial, i va servir, no sabem si amb el coneixement de tots o només d'alguns dels seus directius i accionistes, d'instrument per als negocis i el blanqueig de capital nazi en el nostre país.

EL CAMARADA CARANDINI

Les activitats encobertes italianes a Tarragona com a potència de l'Eix, durant aquells anys, van tenir poca transcendència, tant per la poca presència d'empresaris o comerciants nadius establerts al territori, com per l'absència de xarxes establertes pels mateixos italians prèvies al conflicte. Cal destacar la figura d'Emilio Carandini i Dalla-rosa, agent navilier que havia estat representant consular d'aquell país a Tarragona, substituint a Manuel de Orovio a la seva mort, l'any 1935.

Carandini renovà el càrrec després de la Guerra Civil, el mes de maig de 1941, fins al final del període feixista a Itàlia. Habitualment residia a Barcelona i les seves vingudes a Tarragona eren propiciades als anys 30, a banda de la tasca consular, pel fet de ser l'agent de la naviliera italiana Adria, que ofería un servei setmanal de passatgers a Fiume, amb sortida els divendres del port tarragoní, essent el seu representant Hijo de J. Sanromà, des del número 17 del carrer Reial.²³⁹ Durant els anys de la Guerra Civil va obtenir la representació de diverses línies marítimes regulars italianes, des d'una nova seu a Sevilla,²⁴⁰ on va trobar refugi en el bàndol nacional.

Carandini era un acèrrim defensor de les tesis de Mussolini, i aquesta sentida i profunda identificació amb el "fascio" italià el va dur a ser un destacat dinamitzador d'institucions²⁴¹ culturals, econòmiques i polítiques afins a aquesta ideologia, amb seu a Barcelona. En el tram final de la Segona Guerra Mundial, el

238 ESPANYA. BOE (10 maig 1950), núm. 130, p. 2051.

239 BHMT. *Diari de Tarragona* (01.05.1932), p. 7.

240 ABC, (07.12.1937), p. 22.

241 GONZALEZ i VILALTA, Arnau. *Catalunya bajo vigilancia. El consulado italiano y el fascio de Barcelona (1930-1943)*. València: Publicacions de la Universitat de València, p. 36.

seu alineament amb l'efímera Repubblica Sociale Italiana (RSI), de la que va ser màxim dirigent del Grupo Fascista Republicano a la ciutat²⁴² va accelerar la seva inclusió a les llistes negres aliades,²⁴³ així com que fos considerat col·laborador dels alemanys, fins al punt que els britànics en van exigir la seva extradició,²⁴⁴ entre altres noms d'agents italians i destacats feixistes, enmig d'enèrgiques protestes per la impunitat amb què operaven els grups afins al RSI a Espanya.

FEDERICO HÜBER CONTRA EL MÓN

Malgrat el silenci oficial, en els cercles econòmics i empresarials de les principals poblacions de les comarques tarragonines i principalment entre els habituals del port de la capital, es coneixia l'existència de les llistes negres aliades i quin era el preu a pagar quan s'hi era inclòs. Aquest ambient de secretisme i de ser vigilat s'alimentava per les accions que el vicecònsol britànic, Ignacio Navarro, duia a terme entre els comerciants, importadors i exportadors, amatent al que es negociava als molls i exigint, quan sorgia el dubte de l'origen o la destinació de les mercaderies, el *navicert* corresponent, document expedit pels consolats britànics, ja emprat durant la Primera Guerra Mundial, on se certificava que la càrrega que transportava un vaixell neutral no era tramesa a països enemics i, per tant, no era contraban de guerra. La mesura dissuasiva, i sovint intimidatòria, es va aplicar sense concessions, posant en un compromís a alguns comerciants locals, en casos que, fins i tot, podien semblar intrascendents, però que servien d'advertència per al col·lectiu.

Això és el que li va succeir al suís Fritz Hüber Hill, un comerciant de vins, hereu del negoci vinícola dels seus pares, Fritz Hüber Zimmer i Josefa Hill Durich. El pare havia estat soci i directiu de la firma Lüthi Zingg & Marcet, un dels noms forans de referència entre els comerciants exportadors de vins de Vilafranca del Penedès, coneguts com els hispanosuïssos, entre els que també destacaven J. B. Berger, Bühler & Sorg i Jean Mory, que es van afegir a les conegudes

242 DOMÍNGUEZ MÉNDEZ, Rubén. "Eugenio Morreale, el último fascista en España (1943-1945)". *Historia Contemporánea*. Núm. 47 (2012), p. 711.

243 NARA. (OMGUS...). ID: 2990224. M1922. MR: 0071. Memoràndum del Consolat Britànic a Barcelona, 8.11.1944. Apèndix 3, p. 5.

244 ASMAE. Ufficio dell'Agente del Governo neofascista in Spagna. Appunto del Ministero degli Affari Esteri, 07.09.1944; Affari Politici, 1931-1945, Spagna, b. 68. Citat per DOMÍNGUEZ MÉNDEZ, Rubén. (*Eugenio Morreale...*), p. 710.

marques de nissagues autòctones com Torres, Freixedas, Quinquer & Ventosa o Esclassans.²⁴⁵

L'any 1915, la família va traslladar el domicili particular i la seu de la societat a Tarragona, on ja havien residit anteriorment, mentre un dels fills, Fritz, començava els seus estudis de comerç a l'escola de la ciutat i s'iniciava progressivament en el negoci. L'any 1927, el jove Hüber va casar-se amb Dolores Vidal Griñó, filla de José Vidal Puñet, propietari de la Fonda Nacional i de l'Hotel Internacional, de Tarragona, mostra de la total integració del suís en la societat local. La Guerra Civil, però, va estroncar el període de prosperitat que l'hereu Hüber havia gaudit durant aquells anys, mentre es feia totalment amb les regnes del negoci, que passarà a denominar-se com a marca comercial F. Huber.

Els bombardejos que va sofrir la ciutat de Tarragona l'any 1938 van afectar greument les seves instal·lacions del número 33 del carrer Torres Jordi, resultant aturada l'activitat fins a l'acabament de la contesa.²⁴⁶ Com a súbdits suïssos, la família Hüber no va ser qüestionada per cap dels bàndols, i amb els franquistes ja a Tarragona, ben aviat van gaudir de salconduits per circular lliurement,²⁴⁷ privilegi reservat només als afectes al règim i als residents estrangers sense antecedents polítics negatius.

Com era d'esperar, la postura neutral de Hüber es va mantenir amb l'inici de les hostilitats a Europa. El fet que Espanya tingués també una actitud aparentment equidistant en el conflicte, en un principi va facilitar les operacions comercials amb la resta de països, al mateix temps que s'obrien nous mercats interns on tot estava per reconstruir, fet que per al comerciant tarragoní, que en aquell moment ja era pare de quatre fills, podia ser un bon escenari per recuperar el negoci després de les pèrdues generades pel conflicte espanyol.²⁴⁸

Però, res és per sempre, i a primers d'agost de 1942, Fritz Hüber va rebre la visita dels representants a Barcelona de la marca italiana Martini & Rossi, de la que ell era proveïdor, encapçalada pel propietari, Antonio Fabregat Cabré.²⁴⁹

245 SERRA ROTÉS, ROSA. "1910: la Colònia Agrícola Industrial Pujol y Thomás del Collet (Guardiola de Berguedà) vista per Raul M. Mir". *L'EROL* (2007), núm. 92, p. 42.

246 PIQUÉ I PADRÓ, JORDI. *La crisi de la rereguarda. Revolució i Guerra Civil a Tarragona. 10936-1939*. Tarragona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1998, p. 599.

247 BHMT. *Diario Español*, (28.01.1940), p. 2.

248 Schweizerisches Bundesarchiv, E2200.40-03#1968/122#90*, XIII.C.g.1.35, Fritz Huber, Tarragona - Federico Meyrin, Madrid, 1944-1946. Del núm. 28 al 31 de la sèrie.

249 Antonio Fabregat Cabré, d'arrels tarragonines, estava casat amb Rosa Ollé Inglés, filla del propietari de l'Hotel Europa de Tarragona, Ramón Ollé Badía. La representació de la marca Martini & Rossi era gestionada juntament amb el seu germà Enrique.

Aquests li van exposar que els aliats havien inclòs l'empresa barcelonina a les llistes negres del comerç i que això els hi generava moltes dificultats per poder emetre expedicions de vermut a les Illes Canàries, atès que les autoritats britàniques no els volien facilitar els *navicerts* necessaris per poder desembarcar el producte a destinació o per evitar el fet de ser interceptat per possibles controls navals aliats. Van assegurar també que la societat explotadora, Martini & Rossi, S.A., estava constituïda exclusivament per capital i personal espanyol i que havien presentat les reclamacions adequades per resoldre la situació, sense data prevista de resolució dels recursos.

Per això, en espera del resultat, li demanaven el seu ajut a fi efecte de poder embarcar una partida de 670 caixes de vermut, com si fossin del mateix Hüber des del port de Tarragona cap a les Canàries, considerant que en tractar-se de producte espanyol, tramès de port a port del mateix país no contravenia cap conveni internacional. El negoci no era gran cosa, ja que els Fabregat li oferien dues pessetes de marge per caixa, però davant de les insinuacions que si no els feia el favor, es podrien veure afectades les futures relacions comercials amb l'empresa d'Hüber, aquest va acceptar finalment fer l'operació. Així doncs, les mercaderies van ser embarcades el 18 d'agost des del port tarragoní, en la motonau *Castillo Maqueda*, partint cap a destinació dos dies més tard.

Però el vicecònsol britànic, Ignacio Navarro, sempre vigilant, havia descobert l'engany i el mateix dia de la sortida del vaixell, va reclamar al suís el *navicert* de l'expedició. Hüber va argumentar que no considerava haver fet cap acció il·legal que perjudiqués Anglaterra i davant de la resposta evasiva, Navarro l'amenaçà amb represàlies. Efectivament, les caixes sense el *navicert* no van arribar a desembarcar-se a destinació i van ser retornades a Tarragona i posteriorment trameses a origen als Fabregat. Neguitós, Fritz Hüber, va anar al Consolat Britànic de Barcelona per explicar-se, tot i que allí va mentir dient que no s'havia adonat que les caixes embarcades pertanyien a la firma barcelonesa, atribuint la confusió al fet que ell també era distribuïdor de la marca. L'excusa no li va ser acceptada i del Consolat li van exigir que signés un compromís de garantia i que diposités una fiança de 25.000 pessetes.

La garantia estipulava, però, que no podria fer exportacions a través de territori enemic, quan precisament les rutes que duïen a Suïssa i a Suècia, dues de les destinacions principals dels seus productes, creuaven ineludiblement la França

ocupada, fet aquest que no va fer canviar de parer als britànics i que no van transigir en modificar de cap manera el document a signar, donant-li com a única opció que signes un altre escrit, on acceptava que els clients d'aquells dos països fossin aprovats prèviament pels consolats respectius i que les transaccions es comunicuessin per la seva aprovació al mateix Consolat Britànic de Barcelona. Aquests condicionants suposaven un important obstacle a la fluïdesa en la circulació de les mercaderies, en un moment que la situació econòmica de Hüber arrossegava una important justesa de tresoreria que, segons ell, li generava importants descoberts en els comptes bancaris. Això, i la por que els alemanys prenguessin represàlies si signava el document per als anglesos, van fer que es decidís precisament a no fer-ho, esperant que el pas del temps faria oblidar l'assumpte en els despatxos del Consolat Anglès.



La motonau *Castillo Maqueda*, en la qual el 18 d'agost de 1942, des del port de Tarragona, va ser embarcat el vermut de Fritz Hüber, amb destinació a les illes Canàries. Col·lecció Jaume Cifré Sánchez.

El mes de maig de 1943,²⁵⁰ però, les llistes negres del comerç dels aliats van veure l'aparició del nom de Fritz Hüber, i des d'aquell moment, i així que va córrer la veu, tots els vapors del port de la ciutat van deixar d'admetre o tragar els seus productes. Hüber va provar immediatament de reprendre la conversa amb els

britànics i signar el document de compromís rebutjat inicialment, però aquests li van comunicar que ja era massa tard i que, en tot cas, es podria estudiar fixar una fiança que, d'acceptar-se, seria molt superior a la inicial. Hüber s'agafà a aquesta possibilitat, explicant-los que el seu sogre, l'hoteler José Vidal, havia mort recentment i l'herència que rebria l'esposa li permetria obtenir el suficient crèdit bancari per fer front a la garantia.

Tot i així, la petició de reconsideració a la signatura del document i la penyora econòmica, no van ser acceptades i durant els dos anys següents, el comerciant va lliurar-se a una perllongada i desesperada campanya per netejar el seu nom, que el va dur a escriure cartes, gairebé setmanalment a les legacions suïsses i britàniques a Espanya i a diversos estaments helvètics, cercant la intercessió diplomàtica per resoldre el seu assumpte, acompanyat de repetides trucades telefòniques i visites personals.

Les constants súpliques de perdó de Fritz Hüber són de contingut certament dramàtic i en elles addueix a la imminent ruïna familiar i empresarial que li està suposant la seva permanència a les llistes. En els missatges no s'està de carregar les culpes als Fabregat, amb els quals manifesta no haver fet més negocis, tot i la compensació moral que li devien i que hauria pogut utilitzar en el seu favor reclamant millors preus en cas d'haver efectuat noves transaccions.²⁵¹

El cert és que una auditoria comptable del negoci practicada pels britànics a mitjans de l'any 1944 i després de quasi tres mesos de deliberacions, no van trobar cap apunt punible en els balanços, i els informes va ser tots favorables als arguments de l'empresari, però malauradament per ell, els mecanismes de decisió eren lents i quan el dictamen va arribar a les mans dels estaments adequats, la guerra ja estava pràcticament decidida.

En aquest interval de temps, els aliats havien suavitzat lleugerament les condicions d'inclusió en la temuda llista, i a partir d'abril de 1945 només s'hi van anotar aquells negocis que eren controlats, directament o indirectament, pels alemanys, o els que pretenien ocultar els seus béns i diners, com també els que encobrien l'adquisició de béns mobles i immobles, i especialment la compra d'empreses en nom seu per part de tercers.

²⁵¹ Schweizerisches Bundesarchiv, E2200.58-02#1968/168#460*, K.1, F. Huber, Tarragona, 1945-1945. Document núm. 54. Carta de Fritz Hüber, de 08.01.1945, al Consolat General de Suïssa a Barcelona.

La reflexió final va ser que no es podia mesurar pel mateix raser als que havien traficant amb wolfram, armes i altres negocis de guerra, que als que ho havien fet amb queviures o serveis de caràcter no militar i en conseqüència, aquests van ser els principis aplicats en les revisions de la llista,²⁵² que va suposar-ne, per fi, la sortida de Fritz Hüber el 23 de juny de 1945.²⁵³ Pel mateix motiu es van eliminar diversos noms de l'àmbit tarragoní,²⁵⁴ l'agent navilier Juan Salvador; Heribert Schmidt, enginyer i comerciant, secretari del Consolat Alemany de Tarragona i vinculat, sense participació accionarial, a La Vinícola Ibérica, S.A.; la firma Hijo de Miguel Alimbau Minguell, S.A., i també els germans Antonio i Enrique Fábregat Cabré, representants de Martini & Rossi de Barcelona, amb el cunyat del primer, Magín Sans, de Tarragona. Els banquers i empresaris reusencs, germans Cayetano i Juan Vilella Puig, no eren a la llista pública, però a través de la firma Juan y Cayetano Viella, S. C., havien estat també sota sospita pel finançament que suposadament haurien facilitat a empreses que operaven amb els alemanys; finalment, no se'ls hi va atribuir cap responsabilitat derivada de les transaccions dels seus clients.²⁵⁵

252 Schweizerisches Bundesarchiv, E2200.40-03#1968/122#90*, XIII.C.g.1.35, Fritz Huber, Tarragona - Federico Meyrin, Madrid, 1944-1946. Document núm. 32.

253 Schweizerisches Bundesarchiv, E2200.58-02#1968/168#460*, K.1, F. Huber, Tarragona, 1945-1945. Document núm. 6.

254 FRASER. Revisió IX de 28.02.1945. Suplements núms. 7 i 8, de 25.10.1945 i 26.11.1945, respectivament.

255 NARA. (OSS...). Documents 2351-2377. [Informe distribuït el 26.09.1946, sobre operacions en territori francès, en relació a la penetració de capitals alemanys a Espanya, fent referència a informes previs datats entre el 13 i el 25.08.1945. Erròniament, quan se situa la seu dels Vilella a Reus, es fa a la província de Girona].

V



TEMPS D'ESPERANÇA

Mentre això succeïa, Bennet, Hannah i Cashman, els tres tripulants del Blenheim arribats al delta de l'Ebre, un cop retornats al Regne Unit, el mes de febrer de 1941, van ser destinats a Egipte. Amb molts altres aviadors van reforçar la campanya del nord d'Àfrica, que va enfrontar en un començament, al 8è Exèrcit Britànic i a l'Afrikakorps alemany, del general Erwin Rommel, arribat a Líbia el mateix mes de febrer per suplir, inicialment, la ineficàcia italiana en la defensa de les posicions de l'Eix en aquella zona riberenca del Mediterrani, un espai vital per garantir el domini d'aquest mar i el Pròxim Orient, amb la plaça de Tobruk com a eix sobre on giraven la major part de les accions. Aquesta situació es va perllongar fins a novembre de 1942, fins a la derrota alemanya a la batalla de l'Alamein i la immediata retirada de l'Afrikakorps cap a Líbia.

Molt lluny d'allí, el 7 de desembre de 1941, sense declaració prèvia de guerra, els avions japonesos havien atacat la base nord-americana de Pearl Harbor, a l'illa Oahu de Hawaii, arrossegant també a britànics i australians a un conflicte global que s'estendrà des d'Europa i Àfrica fins a Àsia i al Pacífic, assolint així el qualificatiu de guerra mundial. Precisament, en aquells mesos l'URSS pressionava insistentment davant d'anglesos i americans per tal que fos obert un segon front a Europa per afeblir el setge alemany.

Els americans també desitjaven iniciar la invasió del continent, si bé, finalment, els britànics van imposar el seu criteri d'atacar l'Àfrica del nord francesa, per desallotjar-ne l'Eix i facilitar el control naval del Mediterrani per poder iniciar desembarcaments sobre les ribes d'Europa quan fos el cas. Així, el 8 de novembre de 1942, va començar l'operació Torch, executada per americans i britànics, que van desembarcar a les colònies franceses de Marroc i Algèria, que eren sota l'administració de Vichy. Malgrat la resistència inicial, els francesos acabaran depasant les armes i s'uniran al bàndol aliat. Tot i que els alemanys van ocupar immediatament Tunísia, encara colònia francesa, la sort del territori nord-africà en el conflicte va quedar segellada.

L'IRIS, EL SUBMARÍ DÍSCOL

L'altra conseqüència immediata va ser que, en represàlia, Hitler ordenà l'ocupació total de França amb l'operació Anton, que es va iniciar el dia 10 de novembre de 1942. Entre els objectius dels alemanys hi havia de prendre el control

de la flota francesa (operació Lila) que es trobava ancorada a la rada de Toló, amb els mariners encara immersos en la disjuntiva de seguir fidels al govern col·laboracionista o trobar la forma d'unir-se a la França de De Gaulle. Secretament, però, el 24 de juny de 1942, l'almirall Darlan havia donat ordre d'enfonsar les naus franceses en cas de ser abordades en algun moment pels alemanys.

Quan aquests la matinada del 27 de novembre, amb el suport d'unitats para-caigudistes, van iniciar l'assalt de l'arsenal de Castigneau Mourillon on eren els vaixells, la directriu de Darlan circulà immediatament entre les dotacions. Amarrada allí, es trobava també bona part de la flota francesa de submarins, alguns dels quals van ser enfonsats o sabotejats per les seves tripulacions i només cinc, el *Casabianca*, el *Glorieux*, el *Venus*, l'*Iris* (Q188) i el *Marsouin* van assolir escapar de les instal·lacions, perseguits per la Luftwaffe i la marina alemanya, tot i que el *Venus* acabarà enfonsat a prop del port.



El submarí francès *Iris*, Q188. Col·lecció de l'autor.

Dels fugits exitosament, el *Casabianca* farà cap a Alger el 30 de novembre i s'unirà a les forces aliades; el *Glorieux* arribarà a Orà el mateix dia, havent fet abans escala al port de València. L'*Iris*,²⁵⁶ amb disset mariners a bord a les ordres del tinent de navili Louis Dégé, que havia dirigit la fugida en absència per malaltia del comandant de la nau, va fer cap a Barcelona el 28 de novembre, a

²⁵⁶ LAGANE, Robert. *Cinq ans dans le brouillard, 1940-1945. Le journal d'un midship*. Larmor: Hublot, 2000, p. 123-127.

quarts de dues de la tarda, gairebé sense combustible, confiant a tenir el suport del consolat francès perquè els fos facilitat poder continuar el viatge a Gibraltar. Silenciat per la premsa, la presència del submergible no va passar desapercebuda pels barcelonins, generant una gran afluència de curiosos al passeig de Colom. Contra tot pronòstic, i després de moltes hores de negociacions, l'ambaixador francès a Madrid, François Pietri i l'agregat naval, el capità de navili Delaye, defensant els interessos de Vichy, van sol·licitar a les autoritats espanyoles que la nau fos internada en port espanyol per evitar la seva incorporació als exèrcits aliats. Passades doncs les 48 hores de rigor, el submarí va ser abordat per 11 mariners i dos oficials d'enginyeria mecànica espanyols, i tot seguit la tripulació francesa internada a Miranda de Ebro, d'on alguns van aconseguir fugir més tard i reunir-se amb les forces de la França Lliure, a Àfrica. La nau va restar amarrada al port, sota custòdia dels canoners *Canalejas* i *Cánovas del Castillo*, i el gener de 1943 li van ser desmuntades les dues hèlixs per evitar una fugida inesperada. Finalment, l'1 de febrer d'aquell any, va emprendre camí cap a l'arsenal de Cartagena, maniobrat pel remolcador *Cíclope* i sota l'escorta del canoner *Dato*, amb una escala prevista a Alacant per la recàrrega de les bateries i una primera nit al port de Tarragona, on el submarí i el remolcador van pernoctar amarrats de costat en el moll Paral·lel i el canoner en el de Llevant.²⁵⁷ Ni la premsa se'n va fer ressò, ni els vaixells van estar el temps suficient per crear expectatives entre la població perquè l'endemà mateix van salpar cap a la seva destinació.

Un cop arribat a Cartagena, el Govern espanyol va valorar la compra de la nau al seu homòleg de Vichy, però el fet que en aquell moment hi havia un pla per construir submarins seguint el model alemany *VIIC*, va fer que la comissió encarregada de la valoració desestimés la idea, ateses algunes de les característiques tècniques de la nau, considerada massa lenta, amb 14 nusos en superfície i poc profunda la cota màxima d'operacions, a 80 metres. Per altra banda, es va valorar que no tenia instal·lat "silentblock"²⁵⁸ i que el sonar era antiquat.²⁵⁹

Tot plegat, va fer que només es considerés la possible adquisició en el cas d'obtenir-se un bon preu respecte de la quantitat inicial de 50.000.000 de francs demanada pels francesos, maniobra de regateig que aquests no van acceptar.

257 Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT - Registre de Vaixells - (1928-1944).

258 Sistema d'aïllament mecànic per eliminar els sorolls de les vibracions i impactes dels eixos i components mòbils de la nau.

259 BATIBURRILLO SUBMARINO, EL. «Historia de un submarino francés que pudo ser español, el FS. *Iris*». *El Batiburrillo Submarino, Historia de los submarinos y sus gentes*. Murcia, 2015. <<https://batiburrillosubmarino.wordpress.com/2015/03/16/historia-de-un-submarino-frances-que-pudo-ser-espanol-el-iris/>> (Consulta: 21 gener 2016).

Tècnicament, el submarí francès era més avançat als que tenia l'Armada espanyola d'aquell moment i no van faltar algunes veus crítiques a la decisió, però finalment, l'*Iris* va quedar fondejat a Cartagena fins al 29 de novembre de 1945, un cop acabada la guerra, quan va ser tornat a França, on va ser donat de baixa de la flota, el 2 de gener de 1950.

EL DIA QUE EL SERGENT BECKETT VA PERDRE EL RUMB

El matí del 8 d'abril de 1943, mentre que es debatia si l'*Iris* era adequat per a l'Armada, van aparèixer dos cadàvers, un a la platja Llarga de Tarragona, davant de la torre dels Escipions, i l'altre a Roda de Berà. Només es va poder identificar el primer, de nom Albert Rival, de 32 anys, de nacionalitat francesa i capità²⁶⁰ del vapor *Mariaeck* (ex-*Oasis*), sota bandera alemanya, requisat per aquests a la Compagnie de Navigation Mixte francesa a finals de novembre de 1942, en represàlia pel desembarcament aliat a Tunísia i enfonsat a 30 milles al sud del cap Mele, al mar Lìgur de la costa italiana, pel submarí britànic *HMS Torbay*, el dia 26 de febrer de 1943.

L'endemà de l'aparició dels cossos, al Camp de Mart de la ciutat va caure un globus sonda²⁶¹ de goma, de procedència britànica, del qual penjava un cable metàl·lic de 80 metres de llargada i una caixa d'instruments. Era un enginy per a mesuraments meteorològics pertanyent al Meteorological Office anglès, d'on la RAF i l'Exèrcit de Terra obtenien l'assessorament climatològic per planificar les seves accions. Entre els diversos sistemes i procediments de mesura i d'observació a distància que es van desenvolupar des d'aquesta unitat, hi hagué l'ús del radar per detectar vent a les capes altes de l'atmosfera quan el cel estava ennuvolat. El mesurament es feia amb l'enlairament de globus d'heli, dels quals penjava un petit transmissor de ràdio, entre altres instruments, que permetia seguir la direcció i la força dels vents.

Tots aquests fets, petits en aparença, semblaven representar allò que en conjunt s'anava començant a entreveure als fronts de batalla i que era el canvi de signe del curs de la guerra. El 23 de gener de 1943, els britànics havien ocupat

260 ACAM-MÉMORIAL. «RIVAL, Albert 1939-1945, ref. 3375604». *Mémorialgenweb*. França: 2000. <<http://www.mémorialgenweb.org/mémorial3/html/fr/complementter.php?id=3375604&rechercher=1&submit=Autre%20fiche&largeur=1600&hauteur=1200>> (Consulta: 21 setembre 2016).

261 BHMT. *Diario Español* 10.04.1943, p. 5.



El vapor francès sota bandera alemanya, *Mariaeck* (ex-*Oasis*), i el seu capità, Albert Rival, que aparegué mort a la platja Llarga de Tarragona, el 8 d'abril de 1943. Fotografies: del vaixell, col·lecció de l'autor; d'Albert Rival, Ludovic Petit.

definitivament Trípoli, i el dia 30 del mateix mes, el mariscal alemany von Paulus es rendia a l'Exèrcit Roig, després de fracassar en el setge a Stalingrad. El 8 de febrer, els soviètics també reconquerien Kursk, i tres dies més tard els japonesos eren vençuts a Guadalcanal.

De derrota en derrota, la desastrosa sortida de l'hivern per a l'Eix es va completar, el 13 de febrer, amb el fallit atemptat contra l'avió en què viatjava Hitler. Per reblar-ho, el 16 d'abril, va començar la rebel·lió al Gueto de Varsòvia. Aquell dia, lluny d'allí, al nord d'Àfrica, la sort favorable als aliats ja estava decidida, un cop completada exitosament la campanya de Tunísia, que s'havia iniciat el 17 de novembre de 1942. Després d'una fèrria resistència alemanya, sota el lideratge del mariscal Rommel, la superioritat aliada va acabar imposant-se quan va superar les defenses establertes a la Línia Mareth, i va provocar el col·lapse i la rendició de gairebé 225.000 soldats alemanys, el 12 de maig de 1943.

En aquest escenari, el sergent James Douglas Beckett,²⁶² de 20 anys, pilot número 1385729 de la Reserva Voluntària de la RAF, havia estat destinat a la base aèria britànica de Maison Blanche, a Algèria, com a pilot de l'Esquadró de Caça número 32, de les Forces Britàniques del nord d'Àfrica, on va arribar a primers d'abril de 1943.²⁶³ El 22 d'abril d'aquell mes, s'enlairava a les 18.55 (hora de

262NA. Sergeant J D Beckett (service number 1385729). RAF. Released from Spain. Referència WO 208/3313/1209 1940-1945. Informe redactat pel mateix James Douglas Beckett, el 22 de maig de 1943, en relació a la pèrdua del seu avió i l'internament a Espanya. [Nascut el 25 de març de 1923 a Essex, al Regne Unit. Casat i sense fills, era manobre de professió. Vivia a Grays (Essex), al Regne Unit. Es va incorporar a l'escola de pilots, OTU 59, a Millfield, el mes de febrer de 1941].

263NA. AMSOR. No. 32 Squadron. RE; Y. Abril 1943. Ref. AIR\27362\.

l'aeròdrom de Maison Blanche), formant part d'una patrulla i pilotant un bombarder lleuger *Hawker-Hurricane-Mk IIc*, matrícula HW.841, acompanyat per tres aparells del mateix model i d'un bombarder *Beaufighter*, tots plegats en missió rutinària d'intercepció del tràfic aeri i naval de l'Eix en el Mediterrani.



Hangars de la base aèria aliada de Maison Blanche, a Algèria, d'on va prendre el vol el sergent James Douglas Beckett. Fotografia del mes de juny de 1943. NARA. Ref.: 342-FH-3A27840-74114AC.

El grup va volar en direcció nord-est, ruta en la qual van localitzar visualment en la distància un avió alemany al qual van seguir fins a perdre'l de vista. Ja de tornada, l'expedició es va veure sorpresa per una violenta tempesta elèctrica que els va deixar sense visibilitat, situació en què el sergent Beckett va perdre el contacte amb les altres naus.

Davant d'això, el pilot va demanar ajuda per ràdio a la base, des d'on, a partir de les informacions subministrades per ell mateix, li van instruir que agafés rumb 210°. La posició estimada pels controladors aeris britànics des d'Algèria, ubicaven l'aeronau pels voltants de les Illes Balears, però passats deu minuts les dues parts van concloure que la direcció no era correcta, error atribuït al mal funcionament del compàs, incidència a la qual es va afegir la pèrdua definitiva del senyal de ràdio, tot degut a les interferències provocades per la tempesta. Per provar de reprendre el contacte, el jove pilot va enlairar l'aparell fins a 4.000

metres d'altitud, sense cap resultat i coincidint que el motor va començar a ratejar, senyal que els dipòsits de combustible eren buits.



Un *Hawker-Hurricane-Mk IIc*. Col·lecció de l'autor.

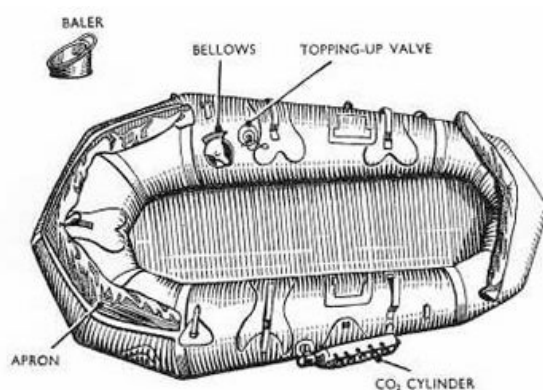
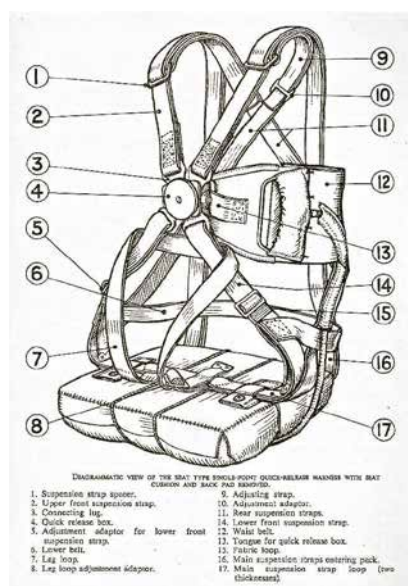
Amb l'aplicació dels protocols establerts en aquests casos, Beckett va descendir a 2.000 metres fins al moment fatídic en què l'enginy es va aturar. Immediatament, va maniobrar girant l'avió en invertit i es va deixar caure al buit, assegut en el seient al qual estava fixat, obrint el corresponent paracaigudes un cop s'havia allunyat de l'aeronau, la qual va caure en barrina fins a estavellar-se a la superfície del mar. Just abans de saltar, el pilot va arribar a veure unes llums en la distància sense poder identificar-ne l'origen.²⁶⁴

264 AHEA. Document N2512-42. Informe de la declaració del sergent Beckett, davant de les autoritats espanyoles.

"DINGHY"

Eren dos quarts de deu del vespre quan Beckett tocava l'aigua, s'alliberava dels arnesos i extreia de la base del seient un bot salvavides monoplaça, un "dinghy",²⁶⁵ que va unflar amb un dispositiu de CO₂ que duia incorporat.²⁶⁶ Assegurada la flotació, el militar va arraulir-se dins de l'unflable disposat a passar una llarga nit de fred i d'incertesa. Per la seva sort, la mar estava relativament tranquil·la i així va vagar a voluntat de vents i corrents, veient alguna llum sense identificar de nit, fins al dia 24, cap a les 6 del matí, que es despertà veient terra a la llunyania.

Remant en aquella direcció, amb el vent favorable i tal com s'acostava, va poder identificar l'estructura d'un far, el qual va fer servir de referència visual per encarar el bot. Finalment, a les 11 del matí, després de trenta-set hores perdut al mar, va tocar terra en una llarga extensió de platja.



Seient de l'aparell, amb paracaigudes integrat. Sota s'hi allotjava el bot salvavides monoplaça, "dinghy". Extret d'un manual per a pilots, de la RAF. Col·lecció de l'autor.

Des d'allí marxà caminant cap a la talaia, per a sorpresa del vigilant de la instal·lació que poc s'esperava una visita com aquella. Com que ni l'un parlava anglès, ni l'altre la llengua del país, l'home va confondre a Beckett amb un pilot alemany fins que va quedar aclarit que pertanyia a la RAF. El britànic volia saber en quina part de Mallorca es trobaven i el faroner li va haver d'explicar, que no eren pas les illes, que allò era el Far de la Banya, a prop de Tarragona, i que, per tant,

265 REGNE UNIT. «Naval Aircraft. Forced alighting on water report». *Admiralty Fleet Order* (25.06.1942), A.F.O. 3071/42, p. 2-5. [El "dinghy" era el bot salvavides reglamentari incorporat a les aeronaus de la RAF i de l'Aviació Naval Britànica].

266 REGNE UNIT. «Air Ministry Instrument Manual». *Air Publications 1275* (02.12.1941), Vol. I Instruments, p. 13.

havia fet cap a la península Ibèrica. Superades les presentacions i les sorpreses, el pilot va ser atès amb menjar, roba i un llit per descansar i el vigilant va telefonar a la Capitania Marítima de Sant Carles de la Ràpita per comunicar els fets, on, el dia 25, va ser interrogat en francès sobre el tipus d'aeronau que pilotava.

Mentrestant, i segons va explicar més tard el pilot britànic en l'informe als seus superiors, el faroner hauria rescatat el “dinghy” que restava abandonat a la platja des de la seva arribada, abans que fos arrossegat per les onades i se'l va fer seu. A mitja tarda, Beckett va ser traslladat per un capità i dos sotsoficials d'aviació a la base aèria de Reus.

Allí va ser interrogat un altre cop per agents espanyols, sobre qüestions tècniques de velocitat i de potencial armamentístic dels *Hurricane*, mostrant també els interrogadors un especial interès a conèixer dades sobre la nova versió dels *Spitfire*, el *Mk VIII*. El 30 d'abril, el militar anglès va ser transferit al punt d'internament d'Alhama de Aragón, d'on el dia 6 sortiria cap a Madrid, amb altres dos pilots,²⁶⁷ per ser interrogats l'endemà, per primer cop, pels anglesos²⁶⁸ a l'Ambaixada Britànica i d'allí traslladats a Gibraltar, on van arribar el dia 8, i des d'on Beckett va marxar el 21 de maig cap a casa. En aquella data però, l'Esquadró 32 estava canviant d'ubicació per instal·lar-se temporalment a Tingley, al Regne Unit, en espera de nova destinació un cop consolidada la victòria britànica sobre Rommel al nord d'Àfrica. Per altra banda, havent estat donat inicialment per desaparegut, aquella unitat ja havia efectuat la reposició de personal i, per tot plegat, Beckett va ser destinat a l'Esquadró 19, amb el que sobreviurà a la guerra pilotant models *Mustang III* nord-americans, i amb el rang de “Warrant officer”, un grau equivalent a sotsoficial per mèrits d'antiguitat.

LES “ÀLIGUES” TORNEN A VOLAR SOBRE TARRAGONA

En el mateix moment que Beckett desembarcava a les platges del delta, una mina, probablement escampada molt lluny d'allí per algun submarí britànic, va ser vista a 50° a l'est de l'entrada del port de Tarragona i es va donar l'avís als navegants.²⁶⁹ Entre el 29 i el 30 d'abril, dos artefactes més²⁷⁰ van ser localitzats

267NA. Prisoners of War, British: 1939-1953. Sèries WO 208/5405 – 5436. Referències 3313, 1208, i 3313 1207.

268NA. [Sergeant J D Beckett...]. [Els pilots accidentats era interrogats sota sospita d'intent de desertió o de sabotatge].

269 *La Vanguardia* (24.04.1943), p. 11.

270BHMT. *Diario Español* (01.05.1943), p. 2.

pels pescadors del golf de Sant Jordi, un a vuit milles a l'est del cap de Tortosa i l'altre a tres milles al sud del far de la Banya, un d'ells, tal vegada, el mateix que havia estat vist a la boca del port tarragoní. El cercle s'anava tancant sobre l'Eix i els avions italians i alemanys també van començar a aterrar en territori tarragoní, fet inèdit en tot el temps que durava el conflicte.

El 8 de maig de 1943, un cop Hitler havia pres mesures per reforçar els Balcons i la península italiana davant dels previsibles desembarcaments aliats que es produirien en algun lloc d'aquell escenari, la Luftwaffe es va retirar del nord d'Àfrica i tots els seus avions van prendre rumb cap a Itàlia, en un intent de protegir-se de la superioritat aèria d'anglesos i americans, mentre que l'Afrikakorps, el 5è Panzerarmee Afrika i el 1r Exèrcit Italià, resistien quatre dies més defensant les darreres posicions a Tunísia. Des d'aquell moment, les bases operatives de l'aviació alemanya al Mediterrani van ser França i Itàlia, des d'on es va iniciar una continuada activitat de càstig sobre el territori africà, retardant fins on fos possible el preparatiu al qual havia de seguir el desembarcament sobre Europa que, efectivament, es va iniciar el 10 de juliol del mateix any 1943, a Sicília.

És així com el 20 de maig d'aquell any, a quarts de quatre de la matinada, el bombarder alemany *Junker, Ju-88 A-4*, matrícula 4D+DS²⁷¹ i número de sèrie (Werk Nummer) 88 2441, pertanyent al grup III de l'Esquadró KG30 "Adler" (Àligues), en aquell temps amb base a Comiso,²⁷² destinació temporal de la unitat, entre el 12 de novembre de 1942 i juny de 1943, a l'illa de Sicília, va fer un aterratge forçat sobre la sorra de la platja de Sant Salvador, al terme del Vendrell, resultant les hèlixs destrossades i avaries en els motors²⁷³ durant la maniobra. L'emblema de la unitat era una àliga en posició de picat cap a terra, clarament inspirada en l'enssenya de l'1.K/88, de la Legió Còndor, d'infausta memòria pels tarragonins durant la Guerra Civil, que de nou tenien el sinistre ocell nazi sobrevolant els seus caps amb les anades i vingudes del III.KG30 pel Mediterrani. No està documentada la seva missió ni el perquè van fer cap aquí, però cal atribuir-ho a una acció rutinària sobre el tràfic marítim aliat o contra algun port del nord d'Àfrica, habituals de la seva unitat en aquell moment del conflicte.

271 AHEA. Llistes manuals d'aeronaus alemanyes aterrades en territori espanyol durant la Segona Guerra Mundial i GONZÁLEZ SERRANO, José Luis. «Notas sobre el 13 Regimiento y los JU 88». *Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica*. Núm. 14 (1996), p. 4-10.

272 ALTENBURGER, Andreas. Verein für militärhistorische Forschung e.V. "Gliederung der Luftwaffe". *Lexikon der Wehrmacht*. Laufnitz: 2006. <<http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Kampfgeschwader/KG30.htm>> (Consulta: 12 febrer 2016).

273 AHEA. Expedient A-63. Documents 6301, 6303, 6305 i 6307.

Els quatre tripulants, que no van patir danys en l'accident, eren; l'*Oberleutnant* (tinent) pilot de l'aparell, Walter Hortmann; els *Obergefreiters* (caporal primer), Horst Dechner i Eberhard Seitz, amb funcions respectives d'observador i d'operador de ràdio, i Herbert Murchallitz, amb grau de *Gefreiter* (caporal), fent d'artiller. Ben aviat, les forces militars i policials espanyoles van arribar al lloc del succés i van fer-se càrrec d'ells, sent traslladats a la base d'hidroavions de Barcelona i posteriorment allotjats a l'hotel Regina de la mateixa ciutat. Seguint la tònica general en el tracte als presoners alemanys, la seva repatriació va estar immediata i el dia 27 del mateix mes de maig marxaven cap a Alemanya, sense cap tipus de negociació ni d'interrogatoris com els que es practicaven sistemàticament als pilots aliats.



Un *Junker, Ju-88 A-4*, de l'Esquadró KG30 "Adler". Col·lecció de l'autor.

L'aeronau romangué uns dies a la platja despertant l'expectació dels veïns que s'acostaven per fer-se fotografies amb l'enginy, sota la mirada dels carabiners que el custodiaven. La premsa no en va fer cap esment, atesa la delicada situació del moment, amb els aliats a punt de ficar el peu a Europa i amb una Alemanya en hores baixes. L'avió serà desplaçat fins a Calafell per ser desmuntat durant el

mes de juny i transferit posteriorment, per tren, a la Maestranza d'Albacete per ser reparat, quan fos el cas.

El 14 de febrer de 1944, el Ministeri de l'Aire espanyol va formalitzar un contracte amb l'empresa Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G. representada per H. & O. Wilmer, a Madrid, empresa que era dirigida per Herbert i Oscar Wilmer,²⁷⁴ dos dels principals homes de confiança de Johannes Bernhardt. Per l'acord, Espanya adquiria els *Ju-88* que havien arribat fins a la data al territori,²⁷⁵ procedint-se a la valoració de l'estat de les aeronaus. Finalment, divuit van estar donades d'alta a l'Exèrcit de l'Aire, tretze de les quals en el servei actiu i les cinc restants destinades a ser font de recanvis. El *Ju-88* aterrat a les platges de Sant Salvador el 20 de maig de 1943, inclòs a la llista d'adquisicions i un cop reparat, va ser comissionat com a nau d'entrenament en terra, funció que complirà des de l'1 de març de 1944, fins al 7 de desembre de 1951 que va ser baixa de l'exèrcit.



El *Junker, Ju-88 A-4* matrícula 4D+DS i número de sèrie 88 2441, a la platja de Sant Salvador, envoltat de curiosos i amb els mecànics treballant en la seva reparació. ACBP. Col. Xavier Grinyó Domínguez. Autor desconegut. 1943.

274 NARA. (SAFEHAVEN Reports...). ID: 595386. M1933. Carpeta: 9. Informe de l'Ambaixada Nord-americana a Madrid, de 3.05.1945. [La firma H. & O. Wilmer era una tapadora de les maniobres nazis, a través de diverses marques alemanyes de sectors d'interès estratègic i estaven implicats en el blanqueig de capitals].

275 SALES LLUCH, José Miguel; SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos. *Caidos del Cielo. Los aviones internados en el Ejército del Aire*. València: Hélikos, 2015, p. 26. [Durant el temps en servei, va estar identificat amb el número 29-19, en una primera etapa, fins a l'1 de desembre de 1945, data que es va reorganitzar el registre numèric dels aparells, sent-li reassignada la matrícula definitiva B.6-19].

Aquests acords bilaterals eren freqüents entre ambdós països. A finals de 1942, el llavors ministre d'Afers Exteriors espanyol, el general Gómez Jordana, ja havia impulsat un tractat comercial amb Alemanya per tal de reglamentar les nombroses operacions econòmiques i d'armament mútues, en un intent de moderar el deute adquirit pel III Reich amb Espanya, que anava creixent desmesuradament en el transcurs de la guerra. L'acord va tindre efecte a partir de desembre d'aquell any i fixava un màxim d'endeutament amb Espanya, que en el cas de superar-se, els alemanys havien de compensar amb armament, en el que es va conèixer com a Pla Bär que va tenir el moment de màxima activitat durant l'any 1943, amb el despatx cap a territori espanyol de 40 trens carregats amb 10.000 tones d'armament i els seus components, aspecte l'armamentístic en què Espanya havia quedat totalment endarrerida des dels temps de la Guerra Civil.

Dins d'aquests acords, el mes de maig de 1943, Espanya va comprar²⁷⁶ quinze caces *Messerschmidt Me Bf-109* i deu bombarders *Junker JU-88*, tots ells de segona mà, i llicències per construir aparells *Me-109G*, *He-111* i *Ju-52*, a més de material tècnic i peces antiaèries. Els *Me Bf-109* adquirits, van enlairar-se de l'aeròdrom de Villacoublay el 17 de maig de 1943, amb pilots espanyols i després de fer escales, van arribar, de pas, a la Base Aèria de Reus el dia 19, excepte un que es va accidentar a prop de Poitiers, quedant inservible. El grup va romandre a l'aeroport reusenc fins al dia 21, volant posteriorment fins a Barajas, i finalment a Morón. Allí es van incorporar a l'Escola de Caça i durant un temps van servir perquè els components de les dues últimes esquadrilles expedicionàries de l'Esquadrilla Azul²⁷⁷ es familiaritzessin amb aquella nova versió de *Messerschmidt*, la mateixa que després haurien de pilotar al front rus.²⁷⁸

Sense temps de signar-se nous acords, el Pla Bär es va anar extingint a causa del progressiu tall de les vies de comunicació terrestres, navals i finalment aèries, amb Alemanya. Com veurem més endavant, l'aeròdrom de Reus serà encara l'escenari involuntari del darrer lliurament de material alemany d'aquell conveni. A partir del segon trimestre de 1945, un cop acabat el conflicte, els *Me Bf-109* van tornar a Reus, destinats al 23 Regiment de Caça, dins de l'estructura espanyola de defensa fronterera amb França.

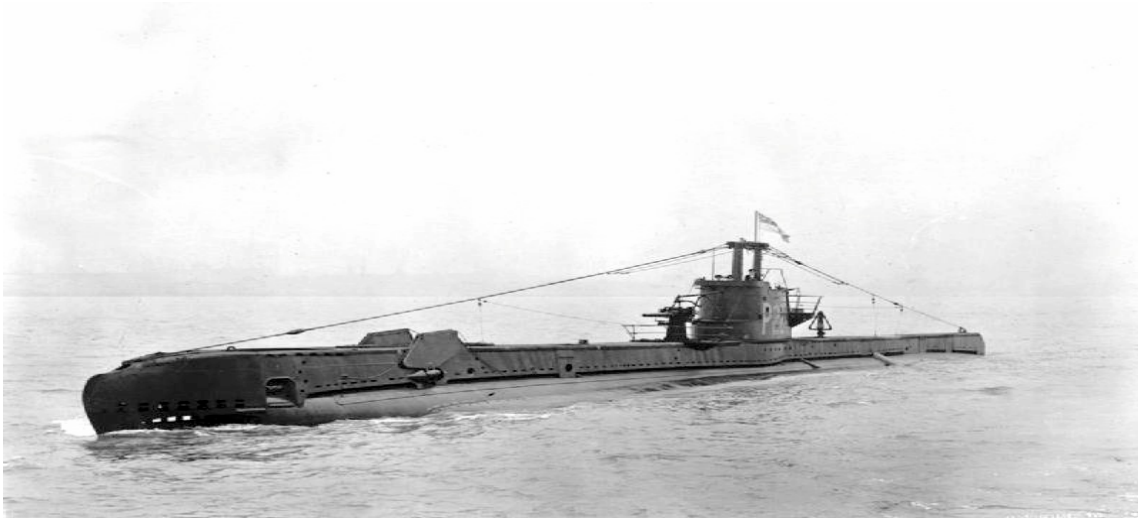
276NARA. (OSS...). Documents 5175-5200, German Aircraft Transactions with Spain during the War, p. 6.

277La unitat de pilots de caça, equivalent a la "División Azul".

278GONZALEZ SERRANO, José Luis, «Los primeros años del Ejército del Aire - Una larga y difícil posguerra», *Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica*, n° 29 (2011).

EL CONTROL MARÍTIM ALIAT

El mes de juny de 1943, i en mig de la batalla pel control del Mediterrani, el bloqueig al subministrament dels vaixells de l'Eix, alemanys principalment, des dels ports levantins espanyols, continuava sent un objectiu prioritari per als aliats com ja s'ha detallat en anteriors apartats. Dins d'aquest operatiu, el submarí britànic *HMS Sickle* (P.224)²⁷⁹ va sortir de patrulla del port d'Alger a les 18 h del dia 6 de juny, navegant en superfície amb destinació específica al cap de Tortosa,²⁸⁰ i comandat pel tinent de navili, James Ralph Drummond.



El submarí britànic de la classe S, *HMS Sickle* (P.224). IWM. Fotografia: Stewart Bale Ltd, Liverpool. Ref. FL 19026 (col·lecció número 8308-29).

El vaixell tornava a l'activitat després de passar dos dies a les drassanes, a Orà, per a manteniment i la nova missió, en una ruta que li era habitual, s'incloïa en les proves de posada a punt abans de ser-li encomanades tasques més exigents. Les maniobres en aigües ebrenques van incloure exercicis nocturns i exercicis de navegació, amb tornada a port el dia 9, passant per l'est de les Illes Balears i sense cap fet rellevant anotat en els seus registres.²⁸¹

Reflectint el que estava succeint mar enfora, el 2 de juliol, va aparèixer un cadàver²⁸² surant a prop de l'entrada del port de Tarragona. Duia una armilla salvavides, sense documentació i vestia restes de roba militar que es van identificar

²⁷⁹ Enfonssat, probablement a causa d'una mina, el mes de juny de 1944, en missió al canal d'Antikithera, a Grècia.

²⁸⁰ NARA. AWD, 5/1/43 to 5/31/43; 6/1/43 to 6/30/43. ID: 4697018. MSN: K-9-D; MR: A2163.

²⁸¹ NA, Kew. NA. ADM 173/18073; ADM 199/1838 i ADM 199/1838. Patrulles del *HMS Sickle*.

²⁸² BHMT. *Diario Español*, dies; 03.07.1943, p. 2; 04.07.1943, p. 3; 06.07.1943, p. 3.

en un primer moment com de pilot de la Luftwaffe. Durant l'aixecament del cos, van fer acte de presència les autoritats de Marina i el jutge de guàrdia i es va donar avís al cònsol honorari d'Alemanya, Fritz Löwe. Les posteriors indagacions van rectificar la versió inicial i el finat va resultar ser un mariner que va ser enterrat en un funeral organitzat pel Consolat Alemany, el diumenge 4 de juliol, a migdia, i de qui no es va facilitar el nom públicament. La cerimònia va estar envoltada de la parafernàlia estètica pròpia del nazisme i va comptar amb la presència de totes les autoritats civils i militars de la plaça, juntament amb els cònsols representants de l'Eix, l'alemany Löwe, que pronuncià un sentit discurs i l'italià, el feixista, Carandini, acompanyats de Victor Horn, en representació del Partit Nacional-Socialista alemany. També hi eren presents voluntaris tarraconins de la División Azul i la colònia alemanya que vivia a la ciutat.

Podria ser²⁸³ el cos del guardiamarina (*Fähnrich zur See*) Werner Eichler, tripulant de l'*U-755*,²⁸⁴ submarí alemany del tipus VIIC, de la 29 Flottille que, comandat per Walter Göing, va ser enfonsat amb coets, el 28 de maig de 1943, al nord-oest de l'illa de Mallorca, al canal amb la península, per un avió *Hudson* britànic del 608 Esquadró de la RAF, en el que va ser el primer triomf assolit en atacs a submarins amb aquest nou sistema de llançament de projectils, amb el resultat de 40 morts i només 9 supervivents. Eichler, consta enterrat inicialment a Tarragona i traslladades les restes al cementiri alemany de Cuacos de Yuste, província de Càceres, l'any 1982.

El 16 de juliol, a Torredembarra, aparegué un altre cos, gairebé nu i en avançat estat de descomposició. Duia una armilla salvavides que, per les inscripcions, es va poder saber que era alemany, sense identificar-lo pel seu nom ni la seva procedència. Avisat el vicecònsol alemany, Fritz Löwe, aquest va iniciar de nou el protocol per l'enterrament del seu compatriota al cementiri de Tarragona.

283 VIOLAT BORDONAU, José Carlos; RUZAFÀ ALMODOVAR, Agustín; VERDÚ BURGOS, Francisco Javier. *El Cementerio Militar Alemán de Cuacos de Yuste (Cáceres)*. Càceres: Institución Cultural Brocense, 2014, p. 136-138.

284 HELGANSON, Guömundur. "The German U-boats". *Uboat.net*. Reykjavik: 1995. <<http://uboot.net/boats/u755.html>> (Consulta: 12 febrer 2016).

8./KG26

Amb els aliats ocupant Sicília en un mes, sense especial resistència armada i amb l'anunci de la retirada alemanya del sud de la península Itàlica, Mussolini va ser vist com un obstacle per les negociacions de pau i, a més, acusat de traïció pel Gran Consell del Feixisme. Com a conseqüència, el dia 25 de juliol, va ser destituït i empresonat per ordre del rei Víctor Manuel III, i el general Pietro Badoglio nomenat president del govern què, immediatament, va iniciar converses per establir alguna fórmula de pau amb els nord-americans, que es tancaran exitosament i en secret per evitar represàlies alemanyes, el 3 de setembre de 1944 amb la signatura d'un armistici. En aquest període, l'Stab III, del Kampfgeschwader 26 (KG26) "Löwengeschwader", (3r Grup de l'Ala 26 de Bombarders, "Lleons"), de la Luftwaffe, composta llavors pels esquadrans 7, 8 i 9, era una de les més veteranes²⁸⁵ i avesades de l'arma aèria alemanya. Des del mes de maig de 1943, fins al 6 de juliol de 1944, la unitat va estar destinada a Montpeller, al Llenguadoc-Rosselló i equipada amb aparells *Junker Ju-88 A-4*.



Distintiu del Lleó de Flandes característic del Kampfgeschwader 26 (KG26) "Löwengeschwader" de la Luftwaffe. Col·lecció de l'autor.

²⁸⁵ El III.KG/26 es va formar el novembre de 1939.

Una de les principals missions en aquell emplaçament era la intercepció de les operacions navals i aèries aliades que es duïen a terme en l'operació Husky, durant la invasió de Sicília i, posteriorment, durant l'assalt aliat al sud de la península italiana. Actuacions aèries que es van saldar amb poc èxit i no van aturar l'avenç aliat en cap moment.

Va ser així com a tres quarts d'una de la matinada del 14 d'agost de 1943, un *Junker Ju-88 A-4* va aterrar sobtadament a l'aeròdrom militar de Reus. La maniobra va resultar accidentada i l'avió va efectuar, el que en l'argot aeronàutic es coneix com un "cavallet", clavant la proa a terra i quedant la nau en posició vertical amb la cua enlairada. Com a conseqüència, es va trencar el tren d'ateratge i les hèlixs, afectant entre un 30 i un 40% el conjunt de l'estructura. Era l'aparell número (Werk Nummer) 144.660, amb matrícula 1H+DS i pertanyent, precisament, a l'Esquadró 8./KG26, el qual s'havia enlairat de Montpeller a les 19 h del dia 13, amb seixanta aparells més del mateix model que volant paral·lels a la costa de llevant espanyola i arribant a l'est de Gibraltar, van atacar un comboi angloamericà enfonsant amb un torpede, segons van atribuir-se els mateixos tripulants del *Junker*, un petrolier de 10.000 tones.²⁸⁶

De tornada, amb el dipòsit d'oli d'un motor perforat durant la batussa, els alemanys es van veure obligats a aterrar apressadament quan eren entre València i el cap de Tortosa, prenent el riu Ebre com a referència per orientar-se, en una nit de lluna plena, i localitzar així l'aeròdrom de Reus on van poder aterrar ajudant-se de bengales de senyals, sense que cap dels quatre tripulants patís danys. Eren el pilot Walter Kall (Kell, en algunes fonts), amb grau de *Feldwebel* (brigada); l'*Obergefreiter* (caporal primer), Otto White, fent la funció d'observador; l'operador de ràdio, l'*Unteroffizier* (sergent) Hermann Meier i el també *Unteroffizier* Claus Olszewski, artiller i mecànic, els quals van ser repatriats el dia 24 d'agost.

L'aparell, però, va restar a l'aeròdrom reusenc, que depenia de la Maestranza de Logroño, ubicada a Agoncillo, mentre es decidia el seu destí i els enginyers alemanys i tècnics de CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.), procedien a avaluar l'enginy, temps d'espera durant el qual, es va desmantellar la nau de

²⁸⁶ESTATS UNITS, D.C., *War Diary. German Naval Staff. Operations Division*. Part A, Volum 48, agost 1943. Washington: Office of Naval Intelligence, 1948-1955, p. 174. Comunicat del dia 13.08.1943. [Es detalla la confrontació entre el comboi i els avions alemanys, i s'esmenta la desaparició de quatre d'aquests en el combat, un d'ells el *Ju 88* arribat a Reus].

components aprofitables, tals com metralladores, munició i bateries, entre altres peces, tasca que va dur a terme personal del Parc Eventual de Sabadell de l'Exèrcit de l'Aire, desplaçat a l'efecte des de l'aeròdrom d'aquella ciutat.²⁸⁷

Al saqueig consentit, s'hi va afegir el robatori d'altres components que va acabar amb una denúncia davant del jutge, sense conseqüències, però amb el precintatge de l'avió, mentre les mestrances de Logronyo i d'Albacete i el Parc Eventual de Sabadell, entraven en una vetllada disputa sobre on havia d'acabar l'aparell. La situació es perllongarà fins a la finalització de les investigacions judicials, el juliol de 1944, que permetrà el trasllat de l'aeronau desmuntada en grans caixes de fusta a la Maestranza d'Albacete per ferrocarril, el 21 del mateix mes. Una vegada reparat, i inclòs en la llista de naus adquirides per l'Exèrcit de l'Aire espanyol, la matrícula d'unitat inicialment assignada va ser la 29-18, que amb la reestructuració de desembre de 1945, passarà a ser la B.6-18 definitivament. El 21 de maig de 1951, l'avió va estavellar-se a Getafe, quedant totalment destrossat.²⁸⁸

El mes de juliol de 1943, en el front oriental, el contraatac que havien iniciat els russos havent superat el setge de Stalingrad, es va veure aturat per la que seria la darrera ofensiva dels alemanys, amb els tancs com a protagonistes materials, dirimint-se la coneguda batalla de Kursk que un cop perduda precipitarà la retirada alemanya del territori soviètic. L'obertura d'un nou front continental a Europa, demanat per Stalin, va iniciar-se al Mediterrani el 3 de setembre de 1943, quan els aliats van creuar l'estret de Messina i van remuntar a través de Calàbria, acció que es va veure complementada pel desembarcament, sis dies més tard, del gruix del contingent invasor a Salern, a tocar de Palerm. En una ràpida successió de fets, i davant la passivitat italiana en l'avenç aliat, Hitler ordenà el desarmament o la neutralització per la força de l'exèrcit i l'ocupació del país, controlant d'aquesta manera el nord i el centre del territori italià, establint una primera línia defensiva més al nord de Nàpols amb la que va oposar una ferotge resistència i va assolir alentir finalment la progressió dels aliats.

Simultàniament a aquests fets, el dia 12 de juliol paracaigudistes alemanys alliberaren del seu empresonament a Mussolini, qui Hitler anomenà cap d'un nou estat titella feixista amb capital a Milà: la Repubblica Sociale Italiana (RSI), que

287 AHEA. Sig. M2644. Carpeta núm. 3. Apartat A. Grup 1-29. Expedient monogràfic. Documents 9201, 9204 i diverses notes creuades, amb ordres, requeriments i peticions d'intervenció de les superioritats respectives, en relació al trasllat de l'aeronau i del lloc de destinació.

288 SALES, *op. cit.* p. 30.

amb el suport i la tutela alemanya serà governada amb mà de ferro i amb sanguinària repressió. El 4 d'octubre, a Còrsega, francesos i italians n'ocupaven la capital, Bastia, quedant l'illa totalment alliberada el dia 6, un cop evacuada pel contingent alemany. Tot i així, la Luftwaffe amb base als aeròdroms establerts al sud-est de França, podia seguir castigant els subministraments angloamericans que circulaven a prop de la costa nord d'Àfrica i pels voltants de l'estret de Gibraltar, tasca que compartia amb els submarins que eren presents en tots els teatres d'operacions.

Precisament, el 9 d'octubre, un contingent de 54 avions bombarders i torpediners *Heinkel He-111*, pertanyents al Gruppe I./KG26²⁸⁹ de la Luftflotte 3 (3a Força Aèria de la Luftwaffe), van protagonitzar un intent fallit d'atacar un gran comboi de vaixells aliats²⁹⁰ detectat de matinada a l'oest del cap Tenes, a la costa algeriana. Els aparells estaven a punt d'efectuar un atac massiu amb torpedes, però una forta borrasca va fer avortar l'operació quan eren a la meitat del trajecte i van haver de girar cua per anar a retrobar la seva base a Salon-de-Provence, a prop de Marsella.

En el trajecte, l'*He-111H-11* número 110136,²⁹¹ va patir una avaria en un dels motors i el pilot va haver d'efectuar una maniobra d'amaratge, a unes 12 milles al sud-est de Tarragona, un succés que ja ha estat anticipat en el segon capítol. La tripulació la componien el brigada, i possiblement pilot de la nau, Hubert Link, i els sergents Hans Golle, Heinz Voskachulter i Ernst Shlueter,²⁹² que van refugiar-se en un bot salvavides unflable, sent rescatats al cap de poca estona, quan eren tres quarts d'onze del matí, pel vapor espanyol *Santa Elena Martir*, i posteriorment desembarcats a Barcelona on van ser atesos per les autoritats de Marina, sent repatriats el 20 d'octubre.

La nau restarà oblidada a 270 metres de profunditat, fins a l'any 1979 en què serà arrossegada per un vaixell de pesca de Tarragona, que la dipositarà a l'alçada de la punta de la Mora, a 32 metres de profunditat per poder recuperar les xarxes. Actualment s'ha convertit en una popular destinació per al busseig

289El Gruppe I./KG26, va ser constituït el mes de maig de 1939. Des de gener de 1942, va ser convertida en una unitat de torpediners. Des de maig de 1943 fins a l'abril de 1944, la base d'operacions va estar a Salon-de-Provence.

290ESTATS UNITS, D.C., *War Diary. German Naval Staff. Operations Division*. Part A, Volum 50, octubre 1943. Washington: Office of Naval Intelligence, 1948-1955, p. 138. [Comunicat del dia 9 d'octubre, on s'esmenta la fallida acció].

291IWM. Luftwaffe Losses. Official aircraft loss returns maintained by the General Staff of the Luftwaffe between September 1939 - April 1945. Documents. 11928, PDF 22/113. [Còpia del document facilitada per José Miguel Sales Lluch i Juan Carlos Salgado Rodríguez].

292AHEA. Sig. N2512-11. Documents 104-1, 104-2 i 104-3.

recreatiu, si bé l'estructura que en resta és irreconeixible després de tants anys d'espoli sistemàtic. L'avió, per altra banda, ha estat subjecte d'un error d'identificació en ser confós amb l'*He-111* número 25-47 de la Legió Còndor (veure Capítol II), abatut el 4 de gener de 1939 mentre bombardejava la ciutat de Tarragona i que va acabar estavellant-se a prop d'Hospitalet de l'Infant, i no al mar com s'havia cregut durant tants anys, propiciat per l'absolut silenci que es va mantenir en la premsa espanyola respecte al succés de l'any 1943.

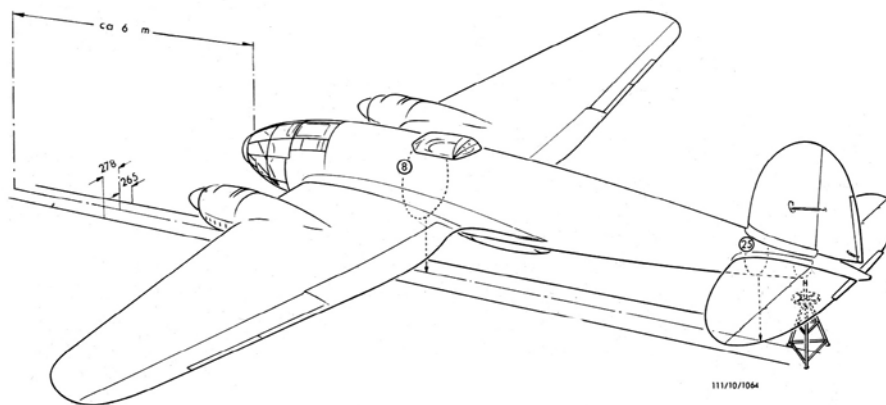
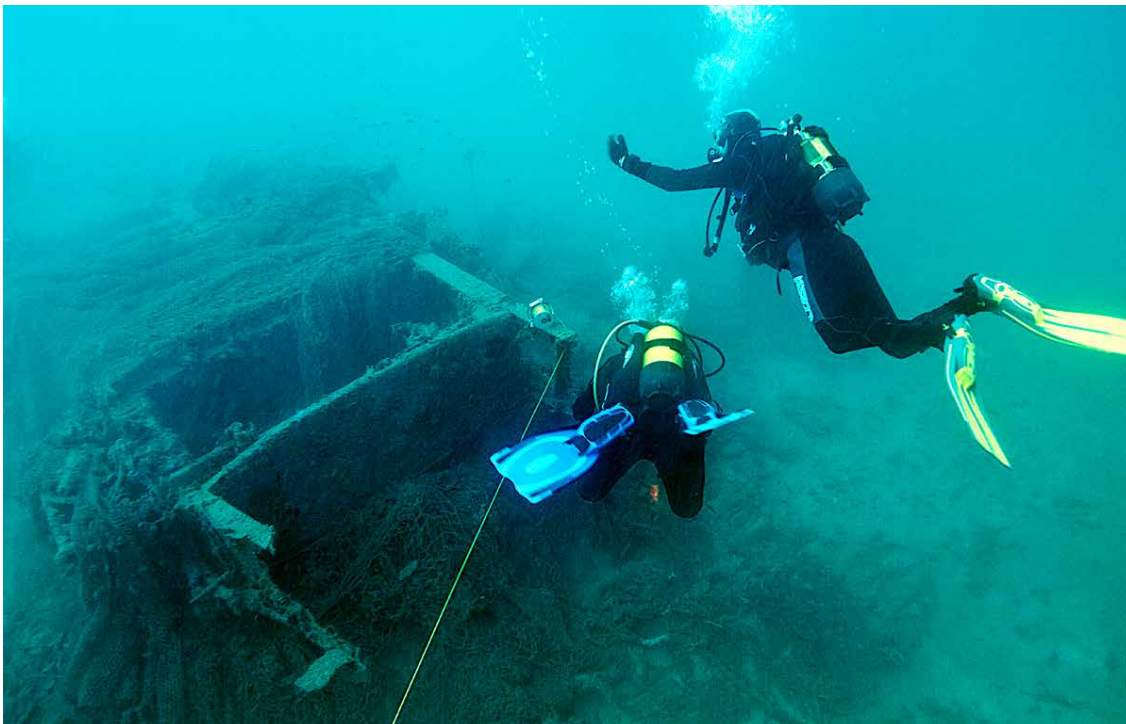


Abb. 47: Justieren der Kursvisierdrähte

He 111 H-11 Flugzeug-Handbuch Teil 12B: Abwurfwaffenanlage (Stand April 1943) Ausgabe August 1943. Berlin: Der Reichminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, 1943.



Derelictes de l'*He-111H11* número 110136, davant de la punta de la Mora, a 30 metres de profunditat. Any 2013. Fotografia: Miquel Rota Soler.



Detall del pneumàtic que es trobava encaixat sota l'ala dreta. Any 1992. Fotografia: Josep Maria Castellví.



El tren d'aterratge de l'ala esquerra. Aquesta peça ha desaparegut, juntament amb els dos pneumàtics. Any 1992. Fotografia: Josep Maria Castellví.

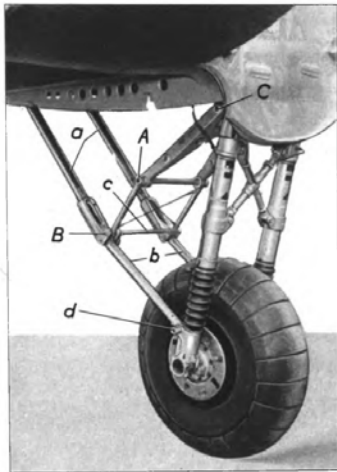
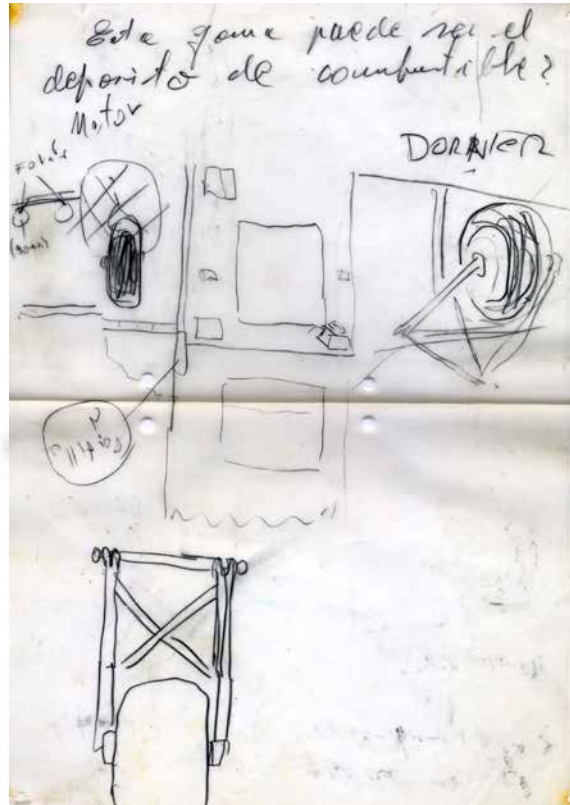


Abb.26

Hierauf wird das Preßluftausgleichsrohr (27 a) an der Vorderseite der Luftfederbeine (22 a, 27 c) angeschlossen und gehalten. Die Auffüllung der Federbeine erfolgt nach der Betriebsanleitung.

Nach diesen Arbeiten wird das Seil (20 c) des Öldruckhauptzylinders (18 c) über die Umlenkrollen (20 a und 20 b) sowie über die Seilführung (24 f) geführt und an dem Bolzen (26 d) des Achsstückes der inneren Luftfederbeine mit einem Spannschloß befestigt.



A l'esquerra, detall del tren d'aterratge d'un He-111H, extret del manual oficial del fabricant. *Vorläufige. Montage und Betriebsanleitung He 111 H mit zwei Motoren (Jumo 211A)*. Seestadt Rostock: Ernst Heinkel Flugzeugwerke, 1939. A la dreta, croquis sobre paper impermeable, de la primera observació del derelict per part de l'autor. Es pot apreciar com estaven ubicats els pneumàtics al fuselatge. Inicialment es va valorar la possibilitat que fos un model *Dornier*. Dibuix: Josep Maria Castellví.



Detall del pneumàtic de l'ala dreta i la part ventral, mirant a superfície. Es poden veure el que semblaven les portelles de sortida de les bombes. L'He-111H-11 però, estava adaptat com a torpediner. Any 1992. Fotografies: Josep Maria Castellví.

CAPTUREU EL SEBASTIAN

Tres dies més tard d'aquell amaratge, el 12 d'octubre, el president italià, Pietro Badoglio, va declarar la guerra a Alemanya. Les represàlies d'aquests contra els antics aliats van ser immediates, amb l'empresonament de tropes italianes en tots els fronts on eren presents i l'enfonsament de les seves naus al mar, però amb el senyal inequívoc que tot prenia un curs irreversible en el desenllaç del conflicte. Tal era aquesta visió per part aliada que des de Londres, el dia 20, es va anunciar l'acord a què havien arribat els aliats per constituir una comissió de crims de guerra de caràcter internacional, preveient un proper acabament de la contesa i la derrota alemanya.

En el context d'aquest inexorable retrocés militar, s'entén la vinguda extraordinària de nombrosos avions alemanys en territori espanyol durant l'any 1943. En total n'arribaren, sencers o accidentats, una trentena, pràcticament la meitat dels que es calcula que van fer cap en tot el conflicte.²⁹³ El teatre d'operacions d'aquell moment en el Mediterrani, obligava la Luftwaffe a servir-se del litoral espanyol i de l'arxipèlag balear com a referència visual o refugi en cas de necessitat durant les seves incursions contra el subministrament militar i logístic dels aliats, que circulava en combois pel nord d'Àfrica i l'estret de Gibraltar.

Britànics i nord-americans, per la seva banda, continuaven emprant la tàctica contra els alemanys de colpejar-los allí on encara disposaven de rutes de proveïment, emparades i organitzades des dels ports i aeròdroms francesos que era on es rebia la mercaderia, i els ports espanyols de llevant, des d'on era embarcada. Ja s'ha esmentat l'entramat nazi que havia de garantir aquest mercadeig, encabit en bona part en empreses del holding SOFINDUS i una d'elles va ser la naviliera COMATRA (Compañía Comercial Marítima de Transportes, S.A.), també coneguda per TRANSCOMAR²⁹⁴ (l'adreça telegràfica) amb seu a Bilbao, constituïda l'any 1941, amb la que els alemanys van adquirir una flotilla inicial de deu vaixells per operar secretament al seu servei, principalment per al transport de minerals fins a Marsella o Itàlia, i en el Mediterrani oriental, per al subministrament dels exèrcits del nord d'Àfrica i a Grècia (pla ordit sota el nom en clau d'Operació Hetze). Els vaixells eren tripulats per espanyols, si bé amb el

²⁹³AHEA i recopilació de fonts diverses.

²⁹⁴NARA. (OSS...). Documents 4101-4145. Document núm. 2, adjunt a un informe del projecte SAFEHAVEN, núm. 442 de 5.03.1945. [Identifica les navilières espanyoles relacionades amb els interessos logístics alemanys].

temps la presència d'alemanys va estar majoritària, contravenint els tractats internacionals. Aquestes maniobres no van passar desapercebudes als anglesos que ben aviat van començar a delmar aquella reduïda flota, obligant a una reposició forçada de les naus seguint les directrius de Berlín, tot i les reticències del Govern espanyol que veia perillar la seva imatge davant dels aliats.

L'any 1942, la necessitat de mercants en el Mediterrani era cada cop més prementora per als alemanys, fet que va decidir-los a seguir utilitzant vaixells espanyols i amb bandera espanyola, a través del control del 50% de la Companyia Naviera Levantina, operació gestionada per la naviliera alemanya Neptun (*Dampfschiffahrts Gesellschaft Neptun*), de Bremen, des de la seu de representació a Barcelona que, recordem era dirigida per la firma Comercial Combalía Sagrera, S.A., propietat d'Emilio Combalía, amb delegació a Tarragona des de l'any 1924, aspecte del qual ja s'ha parlat en el capítol anterior. També, a través de Sofindus, adquiriran el control de la petita naviliera bilbaïna Naviera Bachi-Hijos de Astigarraga, de Bilbao, dels germans Enrique i Eduardo Astigarraga, propietària de sis vaixells, operant en el Mediterrani en el transport de mineral de carbó a ports francesos.²⁹⁵ Com a reacció aliada, en poc més d'una setmana van ser torpedinats dos dels seus vaixells, el *Bartolo* i el *Juan de Astigarraga*, per submarins britànics. El Govern espanyol, davant de la pressió dels anglesos, es va veure obligat a immobilitzar els quatre vaixells restants, passant a finals de 1943 sota l'empara de la Subsecretaria de la Marina Mercant, malgrat els diversos intents alemanys de compra o de control sobre les naus. Com d'angoixant era la pressió exercida sobre aquestes naus al servei de l'Eix ho podem conèixer en un informe²⁹⁶ de desembre de 1944, redactat pel representant de la companyia, Ramon de Arrancudiaga, sobre la situació al Mediterrani dels vaixells de la firma, on explicava així l'abast del bloqueig sofert a l'escenari ebrenc:

«Els vaixells ja no poden fer les rutes mediterrànies tal com l'experiència ens ha demostrat sobradament. Fins i tot si només es fessin recorreguts des de Sagunt a Barcelona, els vaixells serien, o bé capturats o bé torpedinats. És molt difícil d'evadir el bloqueig intensiu aliat de la costa de Tortosa. Cap mariner, ni cap altra persona amb seny, pot esperar que els vaixells d'una mida com els de la

295 NARA. (OSS...). Documents 4551-4600. Annex 5 del despatx núm. 29, 046 de 28.03.1946. Declaració de Wilhelm Plohr, cap del NSDAP a Bilbao, de 17.11.1945. German shipping interest in Spain. Londres 28.03.1946.

296 NARA. (OSS...). Documents 3301-3325, p. 48.

naviliera Bachi, puguin mantenir-se dins del límit de 3 milles,²⁹⁷ veient l'extensió sempre canviant dels esculls sorrencs provocats pel corrent de l'Ebre a la boca del riu. Però fins i tot suposant que els vaixells observessin rigorosament les 3 milles frontereres, i fossin capturats o torpedinats, qui podria demostrar aquest fet i garantir que el Govern espanyol hi fes alguna cosa al respecte? Hi ha prou exemples en aquest sentit, sobretot en la part de la costa de Tortosa triat pels submarins alemanys com a vedats de caça durant la guerra del 14-18, on els combois aliats procedents d'Itàlia i França eren destruïts sense que el Govern espanyol d'aquell moment hagués plantejat cap objecció.»

Un dels deu vaixells gestionats per COMATRA va ser el vapor *Sebastian*,²⁹⁸ construït l'any 1920 per J. Blume & Co. de Sunderland, un vaixell estàndard tipus "C", d'unitats produïdes en sèrie pels britànics des de la Primera Guerra Mundial. Va ser batejat amb el nom de *Daybeam* i venut immediatament a Claymore Shipping Co., de Cardiff. Després de diversos canvis de mans i de ser requisat pel Govern basc,²⁹⁹ amb el nom d'*Itxas-Alde*, el 20 de maig de 1937 va ser capturat pel creuer *Almirante Cervera* a l'entrada de Bilbao i, posteriorment, un cop consolidada l'ocupació franquista d'Euskadi, va recuperar el nom de *Sebastian*, sent tornat a l'anterior propietari, Fernando Sainz de Incháustegui que l'any 1941 el vendrà al Bevollmächtigten für Sonderaufgaben (BFS), un departament polític i econòmic governamental alemany, especialitzat en operacions financeres secretes que, immediatament va transferir la gestió de la nau a COMATRA, incorporant-la a la xarxa de vaixells que operaven amb la naviliera al servei dels nazis.³⁰⁰

El *Sebastian* acabà sent assenyalat³⁰¹ per aquestes activitats i els seus moviments seguits de port en port pels aliats³⁰² esperant el moment de poder-lo neutralitzar. El 22 de setembre de 1943, els anglesos comunicaven que havien rebut un avís,

297 En aquest informe, Ramon de Arrancudiaga, no va considerar que des de la Conferència de la Haia de l'any 1930, sobre Codificació del Dret Internacional, Espanya reivindicava 6 milles de frontera marítima, amb una zona contiguous addicional, postura que va portar a la pràctica pel seu compte, fins a l'any 1982.

298 NARA. (OSS...). Documents 4551-4600. Annex 5 del despatx núm. 29, 046 de 28.03.1946. Declaració de Wilhelm Plohr.

299 EUSKADI. *Euzkadi'ko Agintaritzaren Egunerokoa* (*Diari Oficial del País Basc*) (28.10.1936), n° 20.

300 La compra dels altres nou vaixells feta per COMATRA, havia estat executada per l'Oberkommando der Kriegsmarine (OKW).

301 FRASER. Suplement núm. 7, de 14.01.1942, p. 24.

302 NARA. AWD, 1/1/43 to 1/31/43. ID: 4697018. MSN: K-1-D; MR: A2115. Informe 01.09.1943. [Activitat dels vaixells *Sebastian* i *Bachi*, en ports llevantins].

provinent possiblement del vicecònsol anglès Navarro, que la nau havia entrat al port de Tarragona.³⁰³



El *Sebastian*, rebatejat amb el nom de *Selamet* (període entre 1954 i 1968). Col·lecció de l'autor.

El cert és que en aquella data ja havia salpat, anant cap a València, després d'haver estat a les instal·lacions tarragonines des del dia 13 fins al 18 de setembre, fent descàrrega de carbó, consignat per Marcelino García Blay, que també era consignatari de la goleta *Veiguela*, amb matrícula de Ferrol, propietat de l'armador gallec, Francisco Veiguela Castañeira,³⁰⁴ arribada a Tarragona el dia 12, per càrrega i descàrrega general, d'on salparà dos dies més tard.³⁰⁵ La presència de la goleta gallega podria semblar intranscendent, però el petit veler pertanyia igualment a la trama que operava per als alemanys, noliejada secretament des de 1940, per la Neptun Line,³⁰⁶ si bé no hi ha cap prova documental que relacioni ambdues presències simultàniament, al port. Tot just acabada la guerra i en ple procés de depuracions de responsabilitats per part dels aliats, el vaixell va ser venut apressadament al navilier mallorquí Magí Marquès Fiol.³⁰⁷

303 NARA. AWD, 1/1/43 to 1/31/43. ID: 4697018. MSN: K-16-D; MR: A2170. Informe 22.09.1943. [Seguiment dels vaixells *Bachi*, *Tom* i *Sebastian*, en els ports llewantins i el port de Tarragona].

304 Lloyd's Register of Shipping. Sailing vessels. 1943-1944. Núm. 02668. VAL-VEN. Londres.

305 Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT - Registre de Vaixells - (1928-1944).

306 NARA. AWD, 12/28/39 to 3/7/40; 3/8/40 to 4/30/40. ID: 4697018. MSN: K-2-A; MR: A2118. Comunicat de 19.03.1940, del vicecònsol de Xixón. [Informa de la compra a través d'intermediaris, del veler *Veiguela*, amb la sospita que darrere l'operació hi havia interessos alemanys].

307 Lloyd's Register of Shipping. Sailing vessels. 1945-1946. Núm. 02601. VAL-VER. Londres.

El 27 d'octubre de 1943, el destructor britànic *HMS Tynedale*, comandat pel tinent de navili James John Simon, tot just arribat d'una missió d'escorta a un comboi a prop de Gibraltar, rebé instruccions³⁰⁸ de navegar fins al cap de Tortosa, on s'havia calculat que el *Sebastian* arribaria pel voltant de les 03.00 de la matinada del dia 29, provinent de València, d'on havia de salpar el dia 28, a les 13.00, amb destinació a Seta amb una càrrega de 5.000 tones de mineral de ferro.³⁰⁹



El destructor britànic de la classe Hunt, *HMS Tynedale*, en una imatge presa el 31 de juliol de 1942. 21 IWM. Ref. FL 1676. (col·lecció número 8308-29).

Les ordres rebudes pel vaixell de guerra anglès, remarcaven que en cas de no haver-hi allí contacte amb el vaixell perseguit, hauria de continuar fins a Barcelona en la seva cerca, seguint una línia recta separat de la frontera marítima espanyola, fins a les 09.08 del matí, en què hauria de tornar a acostar-s'hi. La missió de la nau anglesa es va complir a la perfecció, i el dia 29 va localitzar el vaixell espanyol a l'hora prevista, al sud-est del cap, quan encarava el golf de Sant Jordi. Després de ser aturat, sense oposar resistència, i un cop li va ser revisada la seva documentació i la càrrega, va ser apressat i escoltat pel destructor fins a Gibraltar, on tots dos van arribar la matinada del 31 d'octubre. El vaixell va ser confiscat pel Govern anglès que li va canviar el nom pel d'*Empire Tees*, i sota dependència del Ministry of War Transport (MOWT) del Regne Unit, passà

308 NARA. AWD, 10/1/43 to 10/31/43. ID: 4697018. MSN.: K-18-D; MR: A2172.

309 NA. WR (No. 219) 04.11.1943 a 11.11.1943. Enemy Merchant Shipping, p. 4. Ref. CAB 80/42/28.

a dependre de l'administració de la naviliera Euxine Shipping Co, fins a l'any 1950 en què va ser venut a Marítima Tees S.A. (Arthur Jurgenthal) de Panamà i rebatejat *Tees*. Després de canviar de mans i de ser rebatejat diversos cops, és desguassat a Istanbul, l'any 1968, amb el nom de *Selamet*.

VI



A L'ULL DE L'HURACÀ

Abans d'acabar l'any, però, un ensurt va sorprendre els cubellencs quan l'11 de novembre de 1943, ben entrada la nit, un altre *Junker Ju-88 A-4* va fer un aterratge d'emergència a tocar de la desembocadura del riu Foix,³¹⁰ a la platja de la Mota de Sant Pere.³¹¹ No es coneix els noms dels tripulants,³¹² els quals van sobreviure sense patir danys, però l'aparell va quedar destrossat després de fer malbé alguns marges de conreus. La zona va ser encerclada per la Guàrdia Civil i els aviadors alemanys van fer nit a ca l'Arnau, la casa particular de l'antic mestre,³¹³ abans de ser traslladats l'endemà mateix a Barcelona per als protocols previs a la repatriació.



Junkers Ju 88 del III/KG26 en vol sobre el Mediterrani. Data indeterminada. Col·lecció de l'autor.

Els testimonis esmenten que l'aparell tornava de bombardejar la costa africana, camí cap a França i en part tenien raó. L'aeronau era la número 143728,³¹⁴ un avió torpediner pertanyent al III/KG26 i tornava d'atacar el comboi aliat número KM31, amb altres setze *Junker Ju-88 A-4*, juntament amb vint-i-tres *Heinkel*

310 AHEA. Llistes manuals d'aeronaus alemanyes aterrades en territori espanyol durant la Segona Guerra Mundial.

311 MARTÍNEZ i ROGI, Xavier; VIDAL i URPI, Joan. *Els anys de la postguerra i l'auge turístic a Cubelles (1939-1970)*. Cubelles: Ajuntament de Cubelles, 2009, p. 42. [S'esmenten testimonis personals dels fets].

312 Segons els testimonis, eren entre tres i quatre tripulants, si bé pel tipus d'aparell, havien de ser quatre.

313 Vid. cita 311.

314 IWM. Oberbefehlshaber der Luftwaffe Genst. Gen. Qu./6 Abteilung/40.g. Kdos. IC. (Luftwaffe Quartermaster General's Returns of Aircraft Losses 1940/43).

He-111H-11 de l'I/KG26 i setze *Dornier Do217s* del II/KG100, a prop del cap Ivi,³¹⁵ al nord-est d'Orà. L'acció va resultar relativament exitosa, amb l'enfonsament de quatre vaixells mercants³¹⁶ i danys en altres unitats de l'expedició naval. Per contra, van ser abatuts, o avariats amb pèrdua posterior de l'aparell, sis *He-111H-11* i tres *Junker Ju-88 A-4*, un d'ells l'arribat a Cubelles, quan es dirigia a la seva base de Montpeller, i es va veure obligat a aterrar per falta de combustible.³¹⁷ Sense conèixer la relació amb l'aparell sinistrat al riu Foix, el 14 de novembre, el *Diario Español* de Tarragona,³¹⁸ feia saber als tarragonins, fent-se ressò d'un comunicat oficial alemany, de l'atac al comboi aliat. La notícia es completava informant de l'enfonsament de les quatre naus esmentades i de grans avaries en diverses embarcacions i avions d'escorta sense fer esment a les baixes alemanyes.

Simultàniament a aquest fet aïllat, la captura del *Sebastian* va obrir la campanya de bloqueig més intensa contra vaixells de l'Eix de tot el període de la guerra en aigües tarragonines, on la rodalia del cap de Tortosa s'havia convertit en punt de referència geogràfica per als dos bàndols dins del teatre d'operacions que anava des del Llevant espanyol fins al golf de Lleó, accions que es van perllongar fins a la primavera de l'any 1944.

El cert és que el bloqueig aeri i naval dels britànics en el Mediterrani no s'havia aturat mai, i ja es va evidenciar la seva superioritat en aquest escenari tot just a començaments de l'any 1940, quan, amb base a Malta, van delmar significativament els combois italians que, des dels ports de la península itàlica, abastien les seves forces i les alemanyes al nord d'Àfrica. Aquest desgast material va fer que les dues potències damnificades demanessin al règim de Vichy, l'estiu de 1941, l'aportació d'una part de la flota mercant francesa com a reposició del tonatge perdut. Després de llargues negociacions i a través dels acords de Nevers, França va lliurar vint-i-nou naus estrangeres (115.000 tones) que eren als seus ports, però per manca de tripulants, només vuit van ser transferides per operar amb els ports italians abans del 8 de novembre de 1942, moment en què es van precipitar els esdeveniments amb la invasió aliada del nord d'Àfrica.

315 ESTATS UNITS, D.C., *War Diary. German Naval Staff. Operations Division*. Part A, Volum 51, novembre 1943. Washington: Office of Naval Intelligence, 1948-1955, p. 138.

316 WEAL, John. *Junkers Ju 88 Kampfgeschwader in North Africa and the Mediterranean*. Londres: Bloomsbury Publishing, 2012, p. 86. [Els quatre vaixells enfonsats van ser els britànics *Birchbank* (5.151 ton.) i *Indian Prince*, (8.587 ton.) i els francesos *Nivôse* (4.673 ton.) i *Carlier* (7.217 ton.)].

317 IWM. Oberbefehlshaber der Luftwaffe...].

318 BHMT. *Diario Español* (13.11.1943), p. 1.

L'endemà, dia 9, cent cinquanta vaixells mercants francesos (700.000 tones) van ser bloquejats entre Marsella i Étang de Berre. El 20 de novembre, després de l'annexió de la zona lliure francesa, que es va fer efectiva entre el 10 i 11 de novembre (operació Anton),³¹⁹ els alemanys van exigir l'entrega de la flota mercant francesa, preveient el seu ús en una possible operació de reconquesta del nord d'Àfrica.

El president francès, Pierre Laval, va anticipar-se a qualsevol acció repressiva dels alemanys i va lliurar cent cinquanta-nou vaixells (650.000 tones) sense establir-se cap cost per la cessió.³²⁰ El Govern francès va assumir les assegurances de risc de guerra i es va reservar únicament divuit vaixells (50.000 tones) per al tràfic costaner amb l'illa de Còrsega i amb Espanya. Tot això es protocol·litzà mitjançant els acords coneguts com de Laval-Kaufmann, que s'acabaren signant el 23 de gener de 1943. Les naus es van transferir a la naviliera Mittelmeer-Reederei GmbH,³²¹ sota pavelló de la Kriegsmarine, i amb tripulació francesa, preferentment la mateixa del vaixell, o nodrida de personal voluntari, i completada amb dotacions alemanyes.

Mentrestant, els anglesos van replicar ordenant als seus submarins que enfonsessin qualsevol vaixell que navegues en direcció a l'est des de la costa sud de França. Fou l'inici d'un extermini sistemàtic de naus de l'Eix per aire i per mar que es va veure afavorit per la progressió aliada en el control de l'escenari mediterrani, provocant un desgast material i de recursos que els alemanys van intentar compensar amb contínues requisicions de flota francesa.

A l'estiu de 1944, moltes de les naus confiscades seran enfonsades pels mateixos alemanys, per al seu ús com a barreres defensives a les entrades dels ports francesos en el Mediterrani. Finalment, de les 700.000 tones transferides pels acords Laval-Kauffman, només 25.000 sobreviuran a la guerra.

319 El 27 de novembre es va prendre també el control de l'esquadra francesa (operació Lila) que es trobava ancorada a Toló.

320 Finalment s'acordà oferir a França una indemnització en concepte de lloguer d'aquella flota, igual al 5% del seu valor a 31 d'agost de 1939, a més d'una assignació per amortització del 5% del mateix valor pel temps que estigui en ús al servei de l'Eix.

321 Naviliera paraestatal, constituïda el novembre de 1942, a instàncies del comissari del Reich Karl Kaufmann, que reunia onze companyies alemanyes, amb l'objectiu de gestionar i adquirir per qualsevol via, vaixells al servei dels interessos alemanys al Mediterrani.

QUAN EL NICOLINE MAERSK VA TROBAR-SE AMB LE FANTASQUE

Els danesos també van resultar damnificats per les requisicions alemanyes. Un dels vaixells que resultaria afectat va ser el vapor *M/S Nicoline Maersk*, un gran mercant de 113,64 metres d'eslora, tres pals i un registre brut de 4.194 tones, que navegava sota pavelló britànic quan va arribar a Versalles el 5 de maig de 1940, amb un carregament de jute provinent de Calcuta. Una desavinença per unes reparacions entre les drassanes i els agents naviliers, va fer que quedés atrapat en el port en el moment de la capitulació francesa del mes de juny de 1940.³²² Allí, juntament amb altres vapors, també danesos, va ser requisat pel Govern de Vichy coincidint amb l'ocupació alemanya de Dinamarca, passant tots sota el control de la naviliera Messageries Maritimes que els va rebatejar amb noms francesos i, més tard, alemanys.

Això va ser a partir del 25 de novembre de 1942, després de l'ocupació de la zona lliure francesa, quan es forçà els danesos a acceptar unes magres condicions compensatòries perquè cedissin les naus a Alemanya per al transport de subministraments de la Wermatch en la mar Negra, si bé només dos dels vaixells van arribar a actuar en aquell escenari, mentre que la resta van acabar operant en el Mediterrani.

El *Nicoline Maersk*, va ser requisat més tard que la resta de vaixells, el 6 de febrer de 1943, diferiment causat pels dubtes inicials que despertava el seu pavelló, atès que, recordem, navegava sota bandera britànica quan va fer cap a França, el maig de 1940. Si bé els francesos el van rebatejar amb el nom de *Saint Felix*, sense que li fos pintat en el buc, finalment va entrar en servei sota pavelló alemany i tripulació majoritàriament d'aquest país conservant el seu nom original de *Nicoline Maersk*. Immers des d'aquell moment en el tràfic naval en el Mediterrani, fent rutes des de França a la costa italiana, el 6 de desembre de 1943 el vaixell danès va canviar d'escenari i va fer cap al port de Sagunt per rebre un carregament de ferro.

La nova ruta del *Nicoline Maersk* va ser conseqüència que aquell mateix mes els quatre vaixells que restaven operatius de la naviliera espanyola Bachi, controlada pels alemanys des de 1942 a través del holding SOFINDUS, havien estat

³²² LUND, Christian. «Sortehavsskibene». A: *Handels-og Søfartsmuseets. Årbog* 1992. Esbjerg: 1992, p. 104-116.



El vapor *Nicoline Maersk*, a Copenhaguen, entre 1939-1940. Autor desconegut/Col·lecció Hansen & Pedersen / Sjöhistoriska museet. Ref. Fo10521C.

immobilitzats pel Govern espanyol i posats sota l'empara de la Subsecretaria de la Marina Mercant, en accedir a les pressions aliades, atès que la navegació d'aquelles naus sota pavelló espanyol amb carregament per Alemanya, feia perillar l'estatus de neutralitat del règim franquista (veure Capítol V).

Aquest imprevist i la intensa campanya militar aliada contra la navegació de l'Eix, va obligar al Comissionat del Reich per al Transport Marítim (*Reichskommissar für die Seeschifffahrt*) a cercar alternatives per salvar el bloqueig i poder continuar amb els subministraments d'interès estratègic. Pel que fa als embarcaments de manganès,³²³ aquests només provenien de València i Sagunt i això simplificava als aliats el seguiment de les operacions. Per això els alemanys van estudiar d'efectuar les càrregues des de Cartagena i d'incorporar vaixells d'escorta als transports, acció que es va descartar perquè no hi havia suficients unitats navals. La conclusió del Comissionat del Reich va ser que, en conjunt, els vaixells que carregaven mineral des d'Espanya haurien de fer la ruta exercint l'autodefensa i aprofitant l'empara de les aigües territorials espanyoles, neutralitat que es dubtava que fos respectada pels aliats quan fos el moment de perseguir les naus.³²⁴

³²³ Mineral essencial en el procés de producció de l'acer i del ferro.

³²⁴ ESTATS UNITS, D.C., *War Diary. German Naval Staff. Operations Division*. Part A, Volum 52, desembre 1943. Washington: Office of Naval Intelligence, 1948-1955, p. 124.

Tan aviat el *Nicoline Maersk* va arribar a Sagunt, on va ser atès pel seu representant Baquera, Kusche & Martin, S.A. (BAKUMAR), els agents aliats es van afanyar a comunicar la seva presència, detallant que embarcaria 4.000 tones de ferro i d'allí salparia cap a València per completar la càrrega amb 3.000 tones més del mateix mineral. En una primera estimació, es calculà que la nau roman-dria en aquella ciutat fins a l'11 de desembre,³²⁵ aspecte, el de saber la data exacta de l'eixida, que des del Comandament Aliat del Mediterrani es va remarcar que es convertia en prioritari.

L'estada del vaixell, però, es va perllongar molt més del que s'havia estimat, i el 16 de desembre, des de València, s'atribuí al mal temps l'alentiment de les mani-obres de càrrega. Aquest retard imprevisit va ser la causa d'una dura esbrancada del Comandament Aliat del Mediterrani quan el dia 18 va adreçar un comunicat a l'agregat naval britànic a Madrid, en el qual li retreu que la dubitativa infor-mació tramesa sobre la data de sortida del *Nicoline Maersk* tenia aturades altres unitats navals,³²⁶ que es mantenien en espera d'intervenir en l'operació de captu-ra, i que haurien pogut ser utilitzades, mentre, en altres escenaris, en referència al creuer lleuger de les Forces Navales Françaises Libres (FNFL), *Le Fantasque*, arribat a Alger el 10 de desembre de 1943 després d'acabar una patrulla i re-tingut allí, en estat d'alerta i fins a nou avis, mantenint-se en secret per part del Comandament Aliat del Mediterrani quina seria la seva nova missió, que no era altra que la intercepció del *Nicoline Maersk* quan fos el moment.

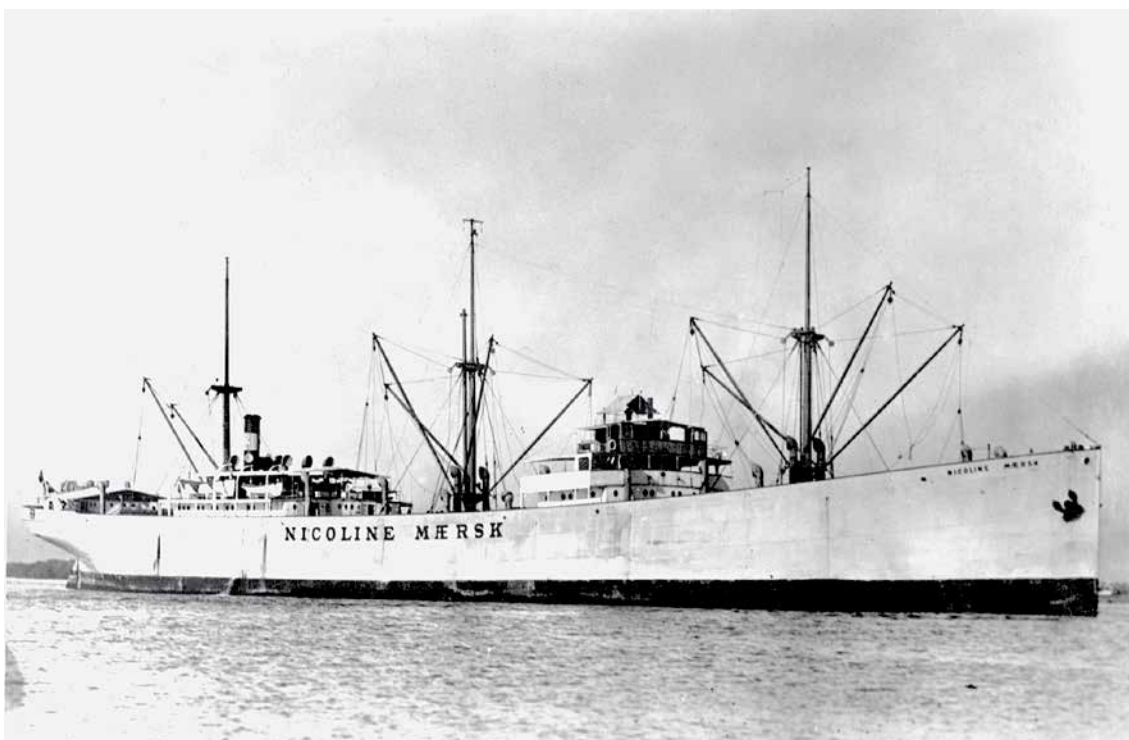
El dia 23, el cònsol de València, advertí que la càrrega semblava estar comple-tada i que la sortida del vaixell era imminent, en direcció cap a Seta, informació que es completà amb les dades de la velocitat màxima que podia assolir el vapor danès, que es va estimar en 12 nusos (en realitat només arribava a 10,5 nusos).³²⁷ Finalment, el *Nicoline Maersk* va sortir del port de València a les 00.25 del dia 24, emparat en la foscor. Quasi simultàniament, el creuer lleuger *Le Fantas-que*³²⁸ va rebre ordres de sortir del port d'Alger en direcció a les Balears, però amb destinació final incerta. Era una veterana unitat construïda a les drassanes de l'Arsenal de Lorient, on va ser avarada el 15 de març de 1934, la qual des de

325 NARA. AWD, 12/1/43 to 12/31/43. ID: 4697018. MSN: K-20-D, MR A2174.

326 NARA. MSN: K-22-D, MR A2176.

327 Handels-og Søfartsmuseets. Kronborg. Registre manual i sense numeració, amb fitxes individuals de la flota danesa, no publicat. Referència: ms *Nicoline Mærsk*. (I). NGFR. / OZEB.

328 Per a un historial detallat de la nau francesa, vegeu: CARRÉ, Paul. *Le Fantasque. L'Odyssée de la 10e DCL*. Nantes: Marines édition, 1996.



El *Nicoline Maersk*, l'hivern de 1943, poc abans de ser interceptat al cap de Tortosa. Fotografia: Knud Fredfeldt. M/S Museet for Søfart, CC-BY-NC-SA. SR-nummer 377:52. Ref. 000007422.

l'inici de la Segona Guerra Mundial havia tingut un paper actiu en nombrosos fronts navals. Després de la caiguda de França, encara equipat com a destructor, va ser transferit a la base naval de Dakar on es va incorporar a la 10a Divisió de Destructors, a les ordres de Vichy. En aquell port patirà l'atac britànic del 23 de setembre de 1940 (operació Menace), del qual podrà escapolir-se. El març de 1943, quan ja s'havia produït el desembarcament aliàt al nord d'Àfrica (novembre del 1942), la nau, com molts altres vaixells francesos, passà al bàndol aliàt. Després d'haver participat en diverses operacions d'escorta de combois, va ser traslladada als Estats Units, a les drassanes de Boston, per sotmetre-la a una profunda remodelació, on li va ser instal·lat el radar, el sistema ASDIC de detecció de submarins, i se li reforçà l'armament antiaeri per equiparar-se a les modernes unitats britàniques i nord-americanes de l'època.

El 15 de juny de 1943, *Le Fantasque*, reclassificat com a creuer lleuger, va ser transferit a la Mediterrània. A quarts de tres de la matinada del dia 24 de desembre de 1943, anant en direcció a les illes Balears, el seu capità, Antoine Sala, va ser informat que l'objectiu assignat era la intercepció del *Nicoline Maersk* en el seu viatge cap a França. El Comandament Aliat³²⁹ havia establert que el vaixell de l'Eix fos capturat

329NARA. AWD, 12/1/43 to 12/31/43. ID: 4697018. MSN: K-20-D, MR A2174.

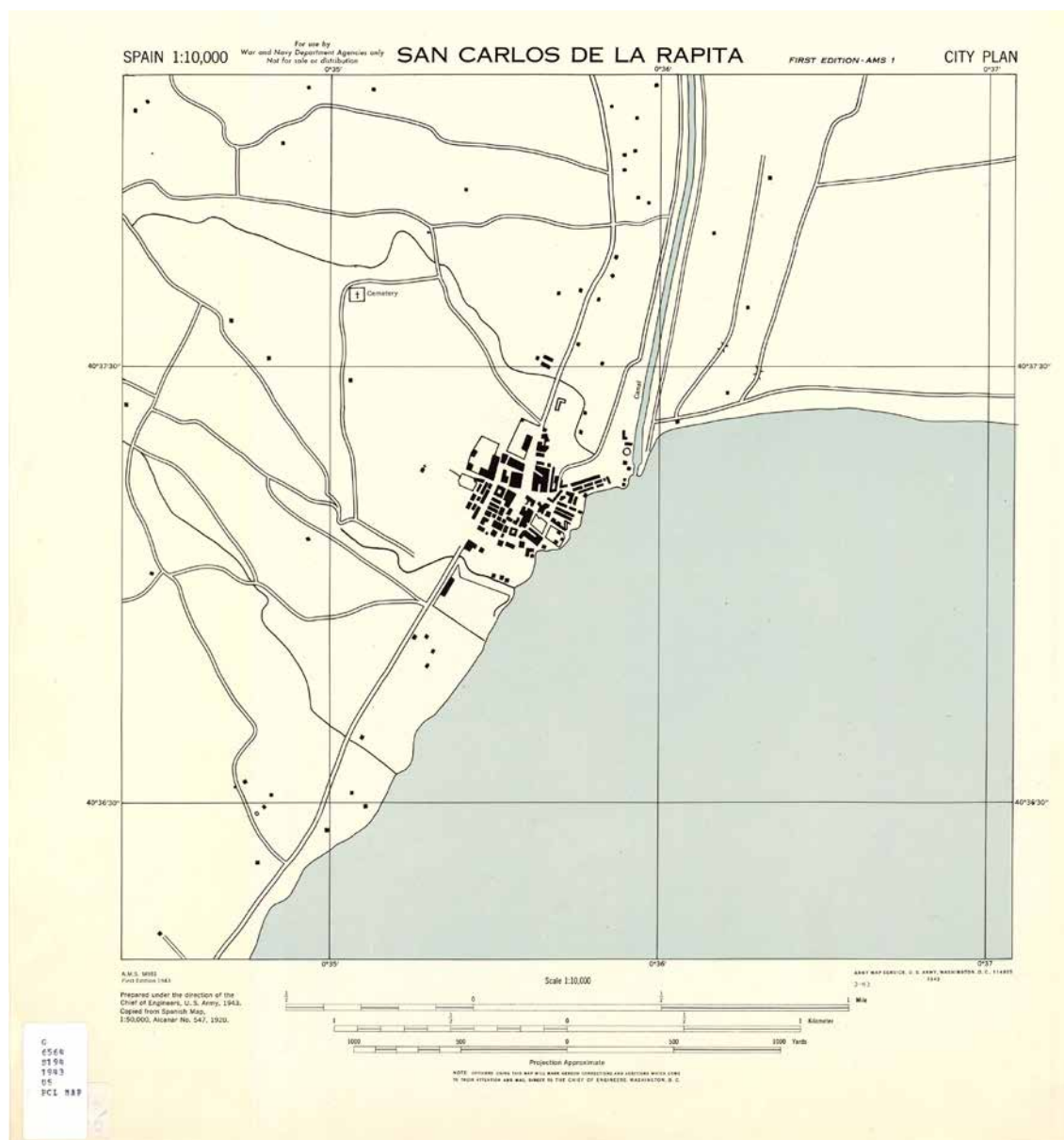


Le Fantasque, navegant en proves a Casco Bay, Estats Units, el 13 de juny de 1943. U.S. Navy.



Le Fantasque, ja convertit en creuer lleuger, el juny de 1943, encara als Estats Units. NARA. Ref. 7321566.

i conduït a Gibraltar, remarcant que no hi hagués violació de les aigües territorials espanyoles en la maniobra i que s'informés urgentment d'altres sortides de vaixells des de València. Des de *Le Fantasque* es va calcular que anant a 26,5 nusos es trobarien amb el *Nicoline Maersk*, al voltant del cap de Tortosa a les 8 del matí tocades.



Plànol militar nord-americà de Sant Carles de la Ràpita i els Alfacs. Any 1943. U.S. Army. Col·lecció de l'autor.

Així, la vigília de Nadal de 1943, *Le Fantasque* arribà al davant de les goles de l'Ebre i, per assegurar-se que el vaixell enemic no s'hagués avançat respecte a l'horari previst, travessà el golf de Sant Jordi fins a arribar a l'alçada de la ciutat de Tarragona. Un cop allí, va fer mitja volta en direcció sud, i a les 13.30, a l'alçada de Sant Carles de la Ràpita, a vuit milles davant seu, va localitzar el *Nicoline Maersk* sense pavelló d'identificació, i es va establir l'ordre de combat. Sent la presa un mercant, el vaixell de guerra francès va hissar la bandera de senyals W.B.A., a la vegada que emetia el mateix missatge amb el projector de llums per tal que els alemanys aturessin tota activitat a bord, amb l'advertència explícita,

segons aquest codi, adoptat internacionalment durant la Segona Guerra Mundial, que de no fer-ho serien canonejats, però la reacció del vapor va ser virar cap a terra, cercant l'empara del litoral fronterer espanyol.

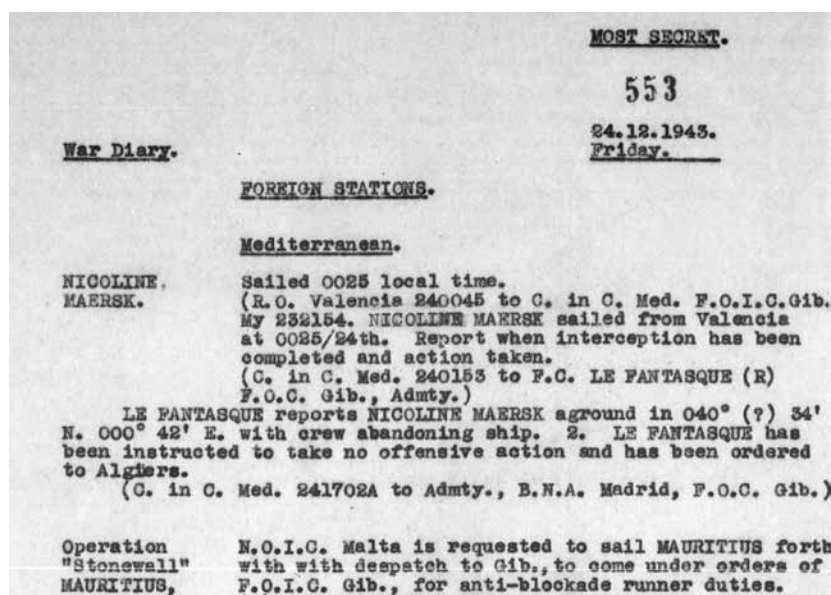
A les 13.38 hores, des de *Le Fantasque* es va disparar un primer tret d'avís que caigué cinc-cents metres davant la proa del *Nicoline Maersk*, que va continuar navegant, mentre que els francesos observaven com a la coberta es maniobraven els bots salvavides. Un segon tret va caure cinquanta metres davant de la nau fugitiva, moments abans que entrés en aigües neutrals davant del desencís dels perseguidors que van veure com la presa se'ls escapava per ben poc. La maniobra semblava haver-li funcionat bé al capità alemany, que ja tenia Sant Carles de la Ràpita a tocar, però no comptava amb la traïdoria dels fons marins sedimentaris que envolten aquell territori, i sobtadament el vaixell va assentar-se en un banc d'al·luvions. Després de diverses maniobres per sortir-se'n, la nau va quedar atrapada, amb la popa més enfonsada que la proa, en un punt que el capità de *Le Fantasque* va posicionar³³⁰ com a 40° 34' 00" N - 0° 42' 00" E.

A quarts de tres de la tarda, amb l'àncora d'estribord tirada, la tripulació del *Nicoline Maersk* abandonà el vaixell amb els bots per anar a Sant Carles. Una hora i mitja més tard, una gran columna de fum es va elevar des del derelict, senyal que els alemanys, abans de desembarcar, havien minat la nau amb dispositius de retard. Fins a mitja tarda, el creuer francès va estar fent tombs per davant del delta de l'Ebre vigilant possibles maniobres de reflatament però tot semblava sentenciat. Només un petit escamot de mariners van tornar al vaixell, possiblement per recollir pertinences, moment que van aprofitar per hissar una gran bandera amb la creu gammada en un dels pals, acció simbòlica que no podia canviar la realitat: el *Nicoline Maersk* havia estat neutralitzat. Acabada la seva missió en aigües tarragonines, a les 17.52 h, *Le Fantasque* va rebre ordres de tornar a Alger, on va arribar el dia de Nadal.

El dia 24, simultàniament a la maniobra d'intercepció del vaixell, l'agregat naval alemany a Madrid emetia un comunicat a Berlín, informant que el *Nicoline Maersk* havia salpat exitosament del port de València sense incidents remarcant, optimista en l'informe, que aquesta era la primera operació que s'efectuava amb pavelló alemany, partint de la costa espanyola mediterrània cap al sud de França, des de la fallida estratègia amb els vaixells de la naviliera Bachi. El vicecònsol

alemany de Tarragona, Fritz Löwe, no va tardar gaire a desinflar les expectatives, quan a les 15.00 va informar que la nau havia quedat varada en un escull sorrenc del delta de l'Ebre, molt danyada, fins al punt de donar-la per perduda arran de l'atac «d'un destructor britànic», dins de la zona de les tres milles neutrals, on se li hauria disparat un tret de canó.

Les informacions recollides posteriorment van aclarir que el mateix capità alemany havia fet esclatar el vaixell per no lliurar-lo a l'enemic,³³¹ acusant els agressors d'haver entrat en aigües espanyoles durant l'operació. La tripulació estava composta per catorze alemanys, un hongarès, quatre senegalesos i vint francesos, que van ser allotjats a Sant Carles de la Ràpita, abans de partir cap a Tarragona, on van ser reclosos i sota vigilància, ja que dos dels francesos, aprofitant la confusió, s'havien escapolit per anar a enrolar-se amb l'exèrcit del general Degaulle.³³²



Comunicat de data 24 de desembre de 1943, confirmant l'èxit de l'operació endegada contra el *Nicoline Maersk*. NARA. Admiralty War Diaries.

El 27 de desembre, dos avions *Beaufighter* van sobrevolar el cap de Tortosa per documentar fotogràficament la situació del naufragi,³³³ operació que va confirmar les previsions dels aliats: que la nau ja no es mouria d'allí. Tot i així, els representants del vaixell, Baquera, Kusche & Martin, SA (BAKUMAR), van

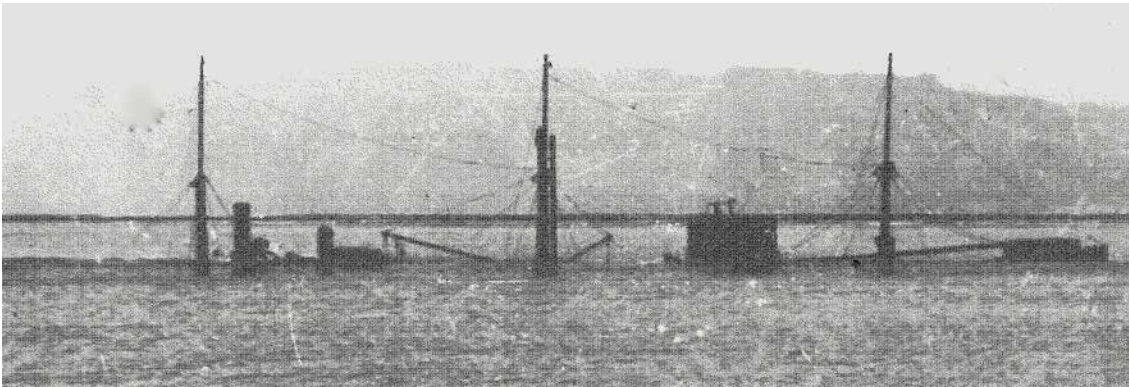
331 NARA. MR 3013, PG-48858-NID. KTB de l'agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Espanya, p. 482-483 i 509. [La pèrdua de la nau i es va atribuir a la voladura amb explosius des de dins, que va provocar un forat de 80 x 100 cm, amb 20 cm de deformació del metall cap a l'exterior].

332 NARA. AWD, 1/1/44 to 1/31/44. ID: 4697018. MSN: K-1-E, MR A2177.

333 NARA. AWD, 12/1/43 to 12/31/43. ID: 4697018. MSN: K-21-D, MR: A2175 i K-22-D, MR: A2176.

provar de fer el rescat,³³⁴ si bé per problemes burocràtics i de descoordinació amb la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques, no van arribar a temps d'actuar en el derelict, ja que el mes de febrer de 1944 una violenta i perllongada tempesta marítima va moure la càrrega de ferro dins de les bodegues, i va fer que la nau s'ensorrés encara més, deixant només visible la part superior del pont de comandament i l'extrem superior dels tres pals del vaixell.

En un informe emès a Barcelona³³⁵ el 24 d'abril de 1944, el cap de l'esmentada comissió lamentava la pèrdua del vaixell, al que qualificava d'esplèndid, avaluant que l'estat de la mar hauria permès treballar en el lloc un mínim de seixanta-dos dies des de l'incident, i el salvament podia haver-se fet en vint, però les tasques van iniciar-se quan ja n'havien transcorregut quaranta-nou, i el mal temps va aturar les operacions. Finalment, davant del desastre total i la renúncia de BAKUMAR a fer-se'n càrrec, les restes del naufragi van ser venudes com a ferralla a l'empresa espanyola Compañía Ildefonso González Fierro y Ordóñez, de Madrid, propietat d'un acabalat empresari i financer afecte al règim, per un preu d'1.350.000 pessetes,³³⁶ import que es va pagar el març de 1945, a Odense Staalskibsværft v/A.P.Møller, els propietaris danesos.



El *Nicoline Maersk*, enfonsat, amb els pals visibles a superfície. Fotografia de la comissió espanyola encarregada de la investigació del naufragi. Publicat per LUND, Christian. «Sortehavsskibene». A Handels-og Søfartsmuseets. Årbog 1992.

Actualment, el derelict del *Nicoline Maersk* es troba totalment desfet, sense cap element estructural, en un fons de vint metres, i que, a causa dels sediments que aboca l'Ebre més al nord, és zona d'aigües molt tèrboles que dificulten força la

334 NARA. AWD, 2/1/44 to 2/29/44. ID: 4697018. MSN: K-2-E, MR: A2178. Comunicat del 5.02.1944, del vicecònsol britànic de Tarragona, Ignacio Navarro- [Adverteix dels preparatius per al salvament del derelict i de l'arribada a la zona, de la logística necessària per executar l'operació].

335 LUND, *op. cit.* p. 113.

336 Handels-og Søfartsmuseets. Kronborg. Referència: ms *Nicoline Mærsk*. (I). NGFR. / 0ZEB.

visibilitat. Si bé la història del seu enfonsament no és gaire coneguda, la seva ubicació sempre ha estat present entre els mariners de la zona que durant anys van evitar acostar-s'hi pel perill que suposaven les restes a prop de superfície.

Nicoline Maersk

- Construcció: Odense Staalskibsværft v/A.P.Møller - Odense.
- Classe: Vapor mercant.
 - 4 bodegues.
 - 3 pals.
- Avarada: 18/08/1925.
- Lliurament: 14/11/1925.
- Desplaçament:
 - 4.194 tones de registre brut.
 - 2.532 tones de registre net.
 - 7.800 tones de pes mort.
- Dimensions:
 - Eslora: 113,64 m.
 - Mànega: 15,06 m.
 - Calat: 7,47 m.
 - Propulsió: 2 motors 4SA de 6 cilindres *Burmeister & Wain*, tipus 6125-P.
 - Potència: 2.300 IHP.
 - Velocitat: 10,5 nusos.
 - Cost de construcció: 2.587.053 corones daneses.

(Fitxa confeccionada per l'autor a partir de diverses fonts)

KILISSI. DE BANANES I TARONGES

El fracàs de l'expedició del *Nicoline Maersk* va confirmar l'efectivitat dels mecanismes de bloqueig aliat de tal forma que el Ministeri d'Economia del Reich (*Reichswirtschaftsministerium*) va considerar imprescindible que els vaixells destinats al transport de ferro des d'Espanya en el Mediterrani anessin artillats,³³⁷ si bé des de la Divisió d'Operacions (*Operationsabteilung, SKL*) es va informar el Comissionat del Reich per al Transport Marítim (*Reichskommissar für die Seeschifffahrt*) i al mateix Ministeri que l'armament de les naus ja s'havia començat a fer des de primers de desembre. La Divisió d'Operacions advertia també que instal·lar defenses en els mercants no els feia infal·libles contra tot tipus d'agressions o incidents, i es feia esment al desafortunat succés del *Nicoline Maersk* com a exemple que els

³³⁷ESTATS UNITS, D.C., *War Diary. German Naval Staff. Operations Division. Part A, Volum 52, desembre 1943.* Washington: Office of Naval Intelligence, 1948-1955, p. 329.

atacs aliats prosseguirien i s'haurien d'assumir. Recomanava, alhora que, per més seguretat, el transport fos efectuat per terra, alternativa que va ser descartada.

Per altra banda, a mitjan febrer de 1944, seguint també les demandes del Ministeri d'Economia alemany, es va contractar la compra a Espanya de 60.000 tones de taronges, per ser embarcades des dels ports llevantins, operació que havia de fer-se en un període de dos mesos, entre març i abril. A l'efecte, COMATRA, la naviliera espanyola del holding nazi SOFINDUS (veure Capítol V), sempre atent a les necessitats del Reich, va adquirir diversos vaixells de tonatge brut d'entre 400 i 1.000 tones, com a solució momentània per al seu transport,³³⁸ mentre s'iniciava la primera expedició naval que havia de servir de prova per l'aplicació de les noves premisses estratègiques, amb dos vaixells mercants capturats als francesos: el *Saumur*, per dur ferro, i el *Kilissi*, per transportar taronges.

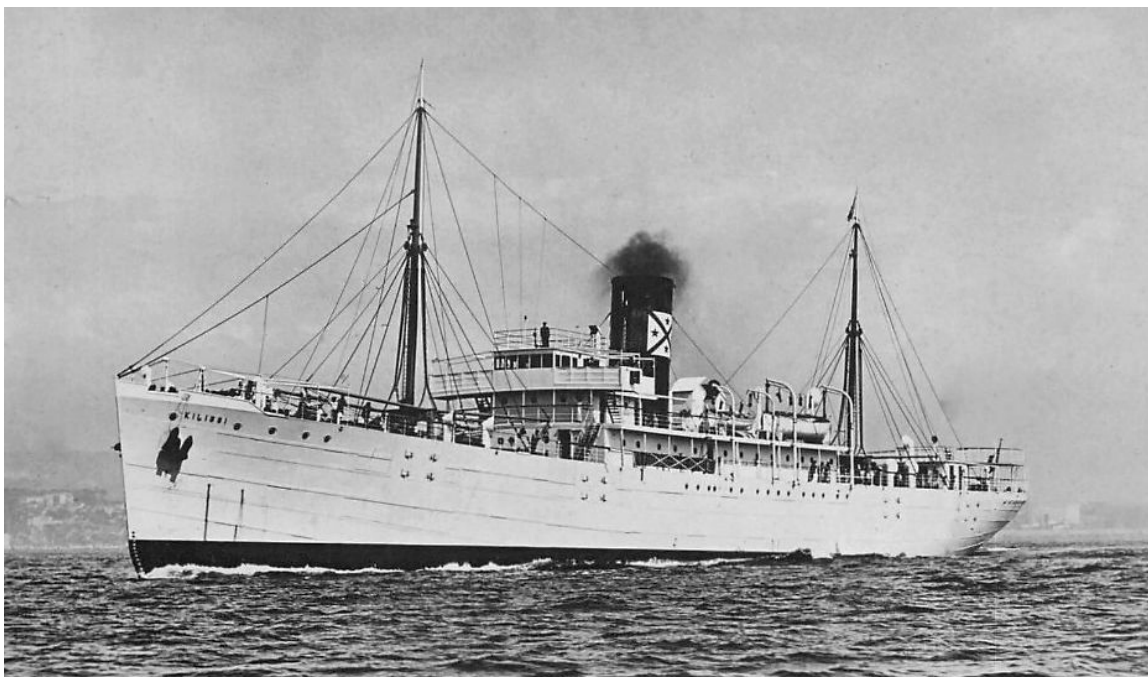
Era una maniobra incerta respecte a la qual, des de Berlín,³³⁹ va arribar a plantejar-se si es podia demanar a l'Armada espanyola que els acompanyés des dels ports valencians fins a la frontera, no tant per evitar un més que previsible atac aliats, tot i ser aigües espanyoles, sinó perquè hi hagués testimoni de la violació en mar neutral quan això passés, plantejaments que van ser rebutjats per raons diplomàtiques i per la consideració que es va fer sobre les restriccions de petroli que patia Espanya, donant-se per fet que l'Armada espanyola restaria a port per no gastar combustible, atès que ni tan sols navegava de forma habitual per les seves operacions a causa d'aquesta mancança.

Així van fer cap a Espanya el *Saumur*, un vell carboner, i el *Kilissi*, un vaixell frigorífic bananer, el primer al port de Sagunt, on va arribar el dia 29 de febrer, presència que va ser immediatament advertida pels agents britànics³⁴⁰ i el segon, el mateix dia a València, igualment vigilat de prop. Del *Saumur* es va conèixer que tenia la missió de recollir 3.850 tones de ferro des del port de València, d'on, inicialment, s'esperava que salpés el 8 de març. Al mateix temps, es va informar que l'armament estava compost per un canó antiaeri i nou metralladores, i que el 3 de març s'esperava també l'arribada a Sagunt del vapor espanyol *Carmen*, provinent de Barcelona, per carregar ferro amb destinació al mateix port, per fer allí l'intercanvi amb vaixells alemanys per transport-lo fins a ports francesos.

338 NARA. AWD, 2/1/44 to 2/29/44. MSN: K-2-E, MR: A2178, p. 441. [Els vapors *Alcora*, *Salvador*, *Polar* i *Antares* i els velers *Atlantida I* i *Atlantida II*. Immediatament de ser formalitzada la transacció, els britànics van establir l'ordre que fossin interceptats i fins i tot enfonsats, si fos necessari].

339 NARA. KTB, de l'agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Espanya, p. 504.

340 NARA. AWD, 3/1/44 to 3/31/44. ID: 4697018. MSN: K-3-E, MR: A2179, p. 25.



El *Kilissi*, en una imatge d'abans de la guerra, possiblement dels primers anys després de l'avarament. Col·lecció de l'autor.

Però malgrat el ferri control, ningú va esbrinar que a bord del *Kilissi* hi viatjava un agent de l'*1.Skl* (*Operationsabteilung*),³⁴¹ sota la falsa identitat de Friedrich Hermannzimmer, simulant ser oficial de la ràdio.³⁴² Era el capità de fragata Hans-Georg Zimmer, de 52 anys, que hi viatjava amb una doble missió: la de comprovar en la pràctica l'aplicació de les noves disposicions per al comerç marítim des de França al Llevant espanyol, i, d'altra banda, aprofitar l'estada del vaixell a port per anar fins a Madrid a reunir-se amb l'agregat naval alemany a la capital, Alfred Menzell, i altres representants de diversos departaments de la legació diplomàtica, ocupats en l'assumpte del tràfic naval.

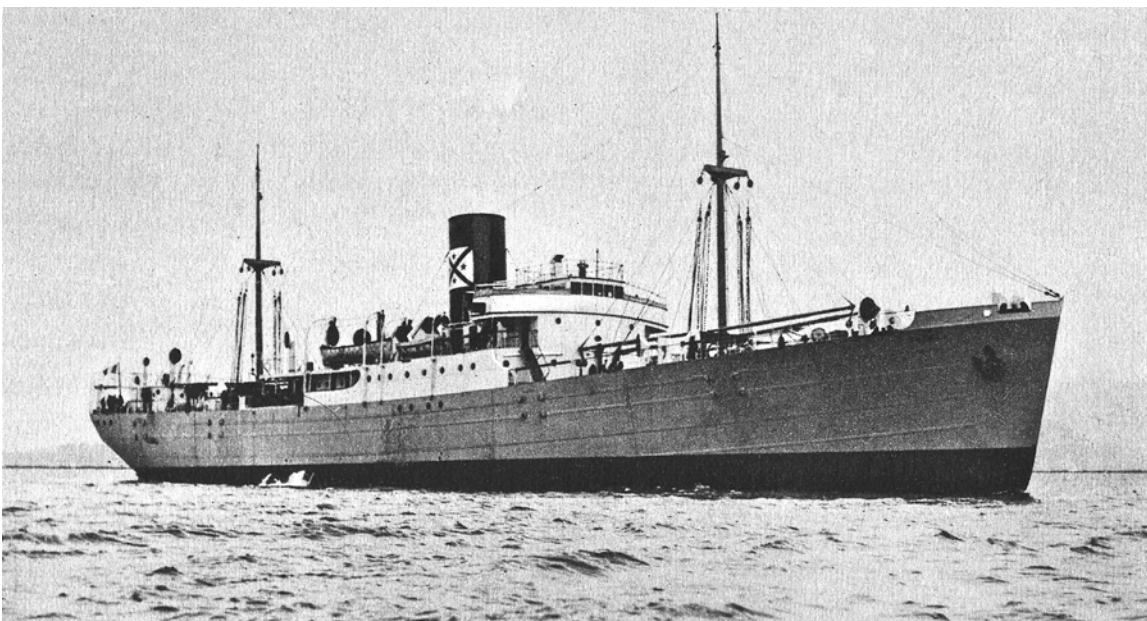
La trobada amb els membres de l'Ambaixada es va produir del 2 al 4 de març i tan aviat com va acabar, Zimmer va tornar a València, al *Kilissi*, esperant el moment adequat de salpar al mateix temps que el *Saumur*, cap a França. Però, si bé una de les mesures preventives proposades a l'esmentada reunió de Madrid, havia estat no comunicar en cap missatge la data de sortida i alentir el procés de càrrega per tal de generar dubtes en els serveis d'informació aliats, tal com ja s'havia fet en el seu moment amb el *Nicoline Maersk*, l'angoixant necessitat de

341L'*1.Skl*, *Operationsabteilung*, o departament d'Operacions, era una secció dins de l'Alt Comandament Naval, OKM (*Oberkommando der Marine*), la màxima autoritat administrativa i de comandament de la Kriegsmarine.

342NARA. KTB, de l'agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Espanya, p. 506.

subministrament de ferro i queviures a Alemanya, va fer que es demanés a Zimmer que accelerés tant com pogués la càrrega i la sortida dels vaixells.

El *Kilissi* era el quart vaixell d'una sèrie dedicada al transport bananer, de la Cie. Française de Navigation des Chargeurs Réunis, de París³⁴³. Iniciada la guerra amb Alemanya, el *Kilissi* va ser mobilitzat per la DTM (*Direction des Transports Maritimes*) el 28 de setembre de 1939, participant en diverses operacions de transport civil i militar a l'Atlàntic, a la costa d'Àfrica i al Mediterrani.³⁴⁴ Arribat el moment de l'armistici, el juny de 1940, la tripulació va fugir amb la nau, però havent arribat a Lisboa, el dia 27 de juny, el vaixell va ser retingut per les autoritats portugueses fins al 18 de novembre, i posteriorment lliurat amb el personal al Govern de Vichy, excepte sis tripulants que van poder escapar a Anglaterra.³⁴⁵ La nau va reprendre les activitats de transport sota el nou règim, fent viatges a les colònies africanes fins que al desembre de 1942, i en aplicació dels acords Laval/Kaufmann, el *Kilissi* passà a mans alemanyes tot i que, inicialment, aquests van cedir-lo un altre cop al Govern francès. En aquesta indefinició, el vaixell va acabar ancorat a l'estany de Berre,³⁴⁶ a 25 km al nord-oest de Marsella, en espera d'ús i de destinació.



El *Kilissi*. Postal publicitària. Col·lecció de l'autor.

343 El precedien, el *Kolente* i el *Kakoulima*. Posteriorment, dins de la mateixa sèrie, es van construir el *Katiola* i el *Kita*. Veure: PEDERSEN, Hans. *La Flotte Frigorifique Française*. Le Havre: Grenet, 1990 i URIOS, Laurent; ASTRIE, Sylvain. *Les trois vies de l'Alice Robert dit le Bananier*. Nîmes: Laurent Urios, 2014, p. 19-39.

344 NARA. AWD. ID: 4697018. Detall de les accions de comboi, efectuades en el període entre 1939 i 1940.

345 Testimoni personal de qui va ser segon capità del *Kilissi*, Jean Recher, des de l'abril de 1940, fins al 5 d'agost del mateix any, data en què va poder escapar de Lisboa a Liverpool, amb cinc altres membres de la tripulació, per incorporar-se a les FNFL. Extret de la seva biografia facilitada pel seu nebot, François Recher.

346 NA. BT 389 - Registry of Shipping and Seamen: War of 1939-1945; Merchant Shipping Movement Cards. Subseries within BT 389 - ALLIED. BT 389/38 - IONNA to LEWANT. Ref.: BT 389/38/163.

Kilissi

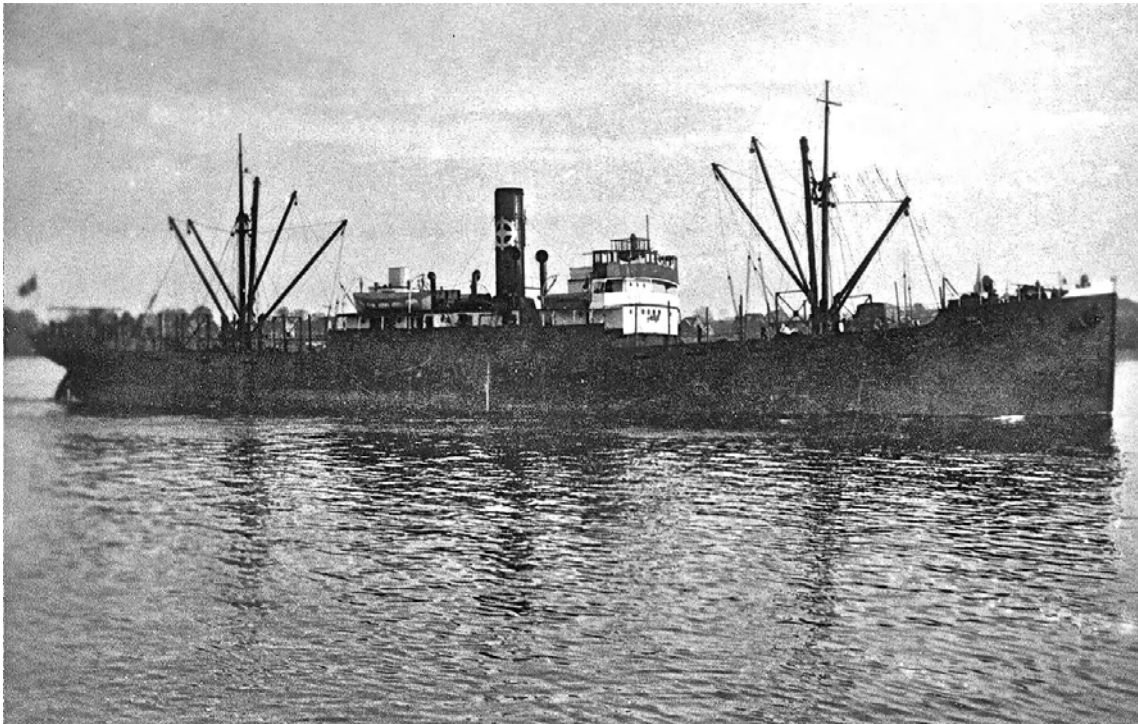
- Vapor mercant amb buc d'acer. Frigorífic bananer.
- Construït per Chantiers & Ateliers De Provence, Port de Bouc.
- Naviliera: Chargeurs Réunis (Cie. Française de Navigation des Chargeurs Réunis), Paris. Posat en servei per la filial Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française.
- Botat el 29 de juny de 1934, matrícula de Bordeus.
- Eslora: 99 m.
- Mànega: 14,82 m.
- Puntal: 6,92 m.
- Capacitat: 3.785,14 m³.
- Registre brut, 3.723 tones.
- Registre sota coberta: 3.383 tones.
- Registre net, 1.751 tones.
- Motor de Triple Expansió.
- Potència de propulsió: 296 nhp.
- Velocitat: 13,5 nusos.
- Autonomia: 3.600 milles a 13,5 nusos.

Com que la Kriegsmarine no disposava de vaixells d'escorta, per suplir aquesta mancança, especialment quan la guerra va començar a canviar de signe, els alemanys van utilitzar vaixells capturats, una miscel·lània de naus habilitades per fer aquella funció de protecció o de suport marítim, ni que fos de forma limitada, conegudes de forma general com *Schnelle Geleitboote* (destructor d'escolta), identificats amb les sigles SG davant la numeració de cada nau. Amb vaixells francesos, es va crear el 16 de desembre de 1942, la 6.*Sicherungsflottille* (6a Flota de protecció), per actuar d'escoltes ràpids al Mediterrani. Dins d'aquesta actuació, al març de 1943, es va estudiar transformar el *Kilissi* en un vaixell d'escorta ràpid, assimilat a una corbeta per defensa antiaèria (*Flakkorvette*), rebatejant-lo SG19 en els registres alemanys.³⁴⁷ Malgrat tot, els treballs de reforma i armament no es van dur a terme fins al 2 de desembre de 1943, a corre-cuita, moment que la nau va incorporar-se al servei de la marina mercant alemanya integrant-se a la 6.*Sicherungsflottille*,³⁴⁸ conservant el nom de *Kilissi*. Arribats al març de 1944, aquesta flota tenia la missió de protegir el tràfic marítim de minerals i nitrats entre Marsella i la costa espanyola i també l'escolta dels vaixells que subministraven el front italià, depenent del *Kommandierender Admiral französische*

³⁴⁷NARA. ID: 3505-3506. Sèrie: T1022. MR 3510-11, PG-73661-678. Sicherungs-Flottille 6. 01/11/1943-15/07/1944.

³⁴⁸Veure: GRÖNER, Erich. *Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*. Koblenz: Bernard & Graefe, 1983 i WENDEL, Marcus. «Kriegsmarine». *Axis History*. Suècia: 1999. <<http://www.axishistory.com/>> [Consulta: 5 juliol 2016].

Südküste (Almirallat en cap de la costa del sud de França), establert a Aix en Provence des de setembre de 1943.



El vapor francès *Saumur* capturat pels alemanys. Col·lecció de l'autor.

L'11 de març, Zimmer va comunicar amb clau xifrada que el *Kilissi* tenia previst salpar l'endemà, diumenge, des de València³⁴⁹ amb 1.400 tones de taronges. A bord hi anaven cinquanta tripulants alemanys, entre civils i militars, set francesos, dos senegalesos, dos marroquins, un somali, dos malgaixos i dos tripulants més descrits com a «francesos colonials» (*sic*) en un dels informes. A València es van incorporar a la dotació tres espanyols, dos d'ells mariners, Carlos Costa González i Agustín Martínez Recart, de vint-i-set i trenta anys respectivament, i el jove fogoner, Miguel Almoracid Yuste, de vint-i-un. El *Saumur* ho faria des de Sagunt, però en el seu cas amb 3.800 tones de ferro. Segons l'agent, l'estratègia de l'expedició es basava a donar prioritat de salvació al *Saumur*,³⁵⁰ atès que aquest duia la càrrega més valuosa per al Reich. Per això, el *Kilissi* aniria davant i a certa distància del *Saumur*, donant-se suport mutu en el trajecte, però un cop arribats al cap de Tortosa, un punt de referència geogràfica on hi havia més possibilitats de rebre un atac, el bananer francès, artillat per la defensa antiaèria,

349 NARA. KTB, de l'agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Espanya, p. 509. Informe de Zimmer del dia 11.03.194.

350 NARA. KTB, de l'agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Espanya, p. 512. Informe de Zimmer del dia 15.03.194. [Detalla l'estratègia de navegació del comboi per salvar el previsible bloqueig britànic].

faria d'esquer si fos necessari, centrant l'atenció dels agressors i donant així la possibilitat de trobar refugi a l'altre mercant que així podria salvar la preuada càrrega.

Finalment, abans de la mitjanit del mateix dia 11, el *Saumur* va salpar del port de Sagunt per emprendre l'incert trajecte fins a França, operació a la qual es va afegir el *Kilissi*,³⁵¹ que va partir de València a quarts de sis del matí,³⁵² del diumenge dia 12, maniobres que, a través dels agents britànics, van activar l'operatiu d'intercepció dels vaixells, missió que va ser assignada als esquadrans 39 i 272, de la RAF, amb base a l'Alguer, a l'illa de Sardenya.³⁵³

COOPERACIÓ DESTRUCTIVA

L'ordre d'enlairament de l'escamot aeri va arribar a les 14.00 h, després que les tripulacions fossin informades de les característiques de la missió, que consistia a localitzar i enfonsar dos vaixells enemics que transportaven ferro cap a França, i que haurien de trobar-los al sud de Barcelona, i dels qui, en aquell moment, encara en desconeixien el nom. L'Esquadró 39, dividit en dues esquadrilles de quatre aparells, a càrrec del comandant d'ala (*Wing Commander*) N.B Harvey, seria l'encarregat de l'atac, en què, prèviament, l'Esquadró 272 els faria de suport antiaeri, també amb dos grups de quatre aparells cada un, manat pel cap d'esquadró (*Squadron Leader*) Charles L. Roman. Ambdues unitats havien estat entrenades per operar conjuntament³⁵⁴ en una nova tècnica combinada de bombardeig, amb el llançament de coets en vol des d'avions (*Rocket Projectils Strike Aircraft*) principalment contra objectius navals, sistema precursor i rudimentari dels míssils guiats actuals.

En pocs dies les tripulacions van ser sotmeses a un entrenament exhaustiu, que incorporava l'ús de càmeres de cinema instal·lades en els mateixos avions per analitzar-ne els resultats. D'aquestes proves va establir-se la formació ideal de vuit avions en patrulla, quatre d'ells donant suport antiaeri amb l'ús de canons

351NARA. AWD, 3/1/44 to 3/31/44. ID: 4697018. MSN: K-3-E, MR: A2179, p. 216. (13/03/1944).

352NARA. KTB, de l'agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Espanya, p. 510.

353El mes de març de 1944, l'Esquadró 39 era enquadrat a l'Ala 328 (328 *Wing*), dins del Grup 242 (242 *Group*). L'Esquadró 272, pertanyia a l'Ala 325 (325 *Wing*), del grup 201 (201 Naval-Cooperation Group). El febrer de 1944 aquest Esquadró va ser destinat a l'Alguer per la coordinació amb el Núm. 39 en la lluita antinavegació a l'oest del Mediterrani.

354NA. AMSOR. No. 39 Squadron. SE; Y. Març 1944. Ref. AIR\27408\5.



Un avió *Beaufighter TF Mk X*, el mateix model amb què es van equipar els esquadrans 39 i 272. El de la imatge pertany a l'Esquadró 404 de la Royal Canadian Air Force (RCAF), del Coastal Command de la RAF, equipat amb coets, l'any 1944. Postal de l'època. Col·lecció de l'autor.

i metralladores i la resta per executar l'atac definitiu amb projectils. L'estratègia³⁵⁵ amb els coets requeria una aproximació a l'objectiu, volant arran d'aigua (*zero peus*) per evitar els sistemes de detecció per radar quan fos el cas. Un cop el blanc era a la vista, l'avió s'havia d'enlairar accelerant al màxim fins a 1.200 peus (366 metres) d'altura, moment en què, mantenint la màxima potència dels motors, havia d'encarar l'objectiu amb un angle de 20 graus per llançar els coets des de 800 peus (243,84 metres) d'altura, quan fos a 800 iardes (731,52 metres) de distància. Fet això, el pilot havia de girar bruscament a dreta o a esquerra per evitar els efectes de l'explosió dels seus propis coets.

L'acció requeria una acció prèvia de neutralització de les defenses antiaèries (*Anti-Flak Cover*) de l'objectiu, tasca específica assignada a un dels esquadrans, que efectuava una o dues onades inicials amb l'ús de canons i metralladores, centrant el foc en les peces d'artilleria que poguessin ser localitzades a bord dels vaixells. Aquesta maniobra, alleugeria la pressió sobre el segon esquadró que, seguint les traces de la primera onada d'atacs, sense donar temps de recuperació als defensors, podia llançar els seus coets més acuradament en els punts precisos del buc per enfonsar-lo.

355 Veure: ESTATS UNITS, D.C., *Aircraft Rockets in Anti-Submarine Warfare*. 01/05/1944. Washington: US Navy Bureau of Aeronautic Special Devices.



Beaufacters atacant un vaixell alemany amb coets, al cap Couronne, a l'oest de Marsella, França. Probablement entre l'estiu i la tardor de 1944. NARA. Ref. 342-FH-3A26435-50412AC.

El tipus de projectil més comú en el bombardeig de vaixells i submergibles era el model *RP-3*. El cos era un tub d'acer, amb propel·lent³⁵⁶ de cordita i activació elèctrica, amb un diàmetre de 152 mm, i una càrrega explosiva de 27 kg, amb una instal·lació habitual de 4 projectils en sengles rampes instal·lades sota les ales, que podien ser disparats individualment, per parells o tots d'un cop. Si bé els primers dies de l'aplicació tàctica els informes britànics van atribuir-los una gran proporció de naus destruïdes, al cap de poques setmanes es va veure que la valoració havia estat massa optimista i molts dels vaixells malmesos havien estat reparats, malgrat les destrosses exteriors que no afectaven la seva flotabilitat. A mitjan abril, doncs, es van utilitzar també projectils de cap sòlid, un cop es va provar la seva efectivitat en la perforació de la xapa del buc impactant per sota del nivell de la línia de flotació, gràcies a la trajectòria submarina que podia seguir el coet.

La primera intervenció amb aquella estratègia innovadora es va fer el 10 de març de 1944, quan els dos esquadrons, 39 i 272, van fer un bombardeig coordinat³⁵⁷

³⁵⁶El propel·lent és l'explosiu usat per propulsar el projectil d'una arma de foc.

³⁵⁷NA. AMSOR. No. 39 Squadron. SE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\408\5; RE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\408\6; No. 272 Squadron. SE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\1578\29; RE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\1578\30.

a tres vaixells amb bandera alemanya que navegaven a 20 milles a l'oest de Marsella, sense poder enfonsar-ne cap. El mes de juny de 1943 l'Esquadró 39 havia estat expressament equipat amb el model d'avió *Beaufighter TF Mk X*, tècnicament preparat per a l'ús de coets, versió que la unitat va mantenir en actiu fins al febrer de 1945. Per la seva part, l'Esquadró 272 ja utilitzava el *Beaufighter*, model *Mk IC*, des de novembre de 1940. Durant el novembre de 1942, va ser substituït pel model *Mk VIC*, en ús fins al febrer de 1944 i entre setembre i desembre de 1943, pels models *TF Mk XI* (en actiu fins al maig de 1944) i *TF Mk X* (operatiu fins a l'abril de 1945), unificant llavors accions amb l'Esquadró 39, un cop les dues unitats van compartir aquesta mateixa versió de l'aparell.³⁵⁸

L'INFERN AL MAR

El 12 de març de 1944, els dos escamots, amb vuit avions cada un, es van enlairar des de l'Alguer, entre les 14.00 h i les 14.23 h, horari d'aquella l'illa,³⁵⁹ en missió de *Rover Patrol*, que en l'argot militar descrivia un vol en patrulla d'observació amb armament, a la recerca de vaixells enemics o contra objectius d'oportunitat que poguessin sorgir. Era un dia gris i plujós, amb poca visibilitat, que s'estenia per tota la Mediterrània, el mateix temps que feia a Barcelona, on la primera patrulla va arribar a un quart de quatre, hora local, i des d'allí va girar cap al sud, amb la costa com a referència, maniobra seguida per la segona patrulla vint minuts més tard.

Quan aquesta formació era a l'altura de Vilanova i la Geltrú, deu milles mar endins, va localitzar a través dels núvols un vapor mercant que semblava desarmat, el qual per les seves característiques va ser relacionat amb una de les naus enemigues que estaven cercant. El líder del grup, el capità Charles de l'Esquadró 39, va optar per atacar-lo i els vuit aparells de l'esquadrilla van encarar el vaixell, que navegava sense mostrar senyals de neguit en les seves maniobres, però llavors l'oficial britànic va adonar-se que l'embarcació duia pintada la bandera espanyola en els costats i va advertir de la seva neutralitat. Efectivament, era el vapor *Cabo San Sebastián* (ex-*Rio Segre*; ex-*Santamaña*) de la Compañia Ybarra, de

358 BARRAS, Malcolm.B. «No 36 - 40 Squadron Histories». *Air of Authority - A History of RAF Organisation*. Hornsea, 2001-2016. <http://www.rafweb.org/Squadrons/Sqn036-40.htm> [Consulta: 3 juny 2016]. «No 271 - 275 Squadron Histories». <<http://www.rafweb.org/Squadrons/Sqn271-275.htm>> [Consulta: 3 juny 2016].

359 Les 15.00 h i 15.23 h respectivament, a Espanya que, des de 1940 seguia el model horari alemany, amb una hora avançada. Veure: PLANESAS, Pere. «La hora oficial en España y sus cambios». *Anuario del Observatorio Astronómico de Madrid para el año 2013*. (2013). Instituto Geográfico Nacional - Ministerio de Fomento, p. 373-402.

2.661 tones, construït el 1921 per Echevarría y Larrinaga, de Cadis, que havia salpat de Barcelona amb trenta-cinc tripulants, pel voltant de les 14.00 h, amb destinació inicial a València,³⁶⁰ fent serveis de cabotatge mancomunat.³⁶¹ El *Cabo San Sebastián*,³⁶² quan encara es deia *Rio Segre*, havia deixat un amarg record a Tarragona durant la Guerra Civil, com a vaixell presó. A bord s'hi van celebrar nombrosos judicis, pels quals es calcula que van ser assassinades dues-centes persones, sobretot en els primers dies de la contesa. Ara el destí, semblava passar-li factura.

Conscient de la gravetat de l'error, Charles va avortar el seu assalt mentre emetia un avís desesperat per VHF³⁶³ a la resta de pilots que ja s'havien llençat contra el vapor, per tal que aturessin l'acció. La ràdio però, va fallar en aquell moment crític i el missatge no va ser escoltat per les altres aeronaus que finalment, una darrera de l'altra i en pocs minuts, van descarregar tota la seva potència de foc de canons i coets, contra el vaixell espanyol, que es va veure sorprès en mig d'un inesperat infern de metralla.

Des del *Cabo San Sebastián*, l'atac es va reportar com a protagonitzat per uns avions «de color gris fosc, de nacionalitat desconeguda»,³⁶⁴ en el que quatre dels aparells (l'Esquadró 272) van fer una primera passada metrallant la nau de popa a proa, agressió que van repetir en una segona onada en sentit contrari, sortint per popa i desapareixent definitivament en la llunyania. Tot seguit, tres aeronaus més (l'Esquadró 39, sense la participació del cap de la unitat), iniciaven un altre atac aquest cop amb «bombes torpedineres incendiàries», segons la declaració de les víctimes, que reflectia cruament el que era un atac amb coets, precedit per l'acció de l'escorta antiaèria.

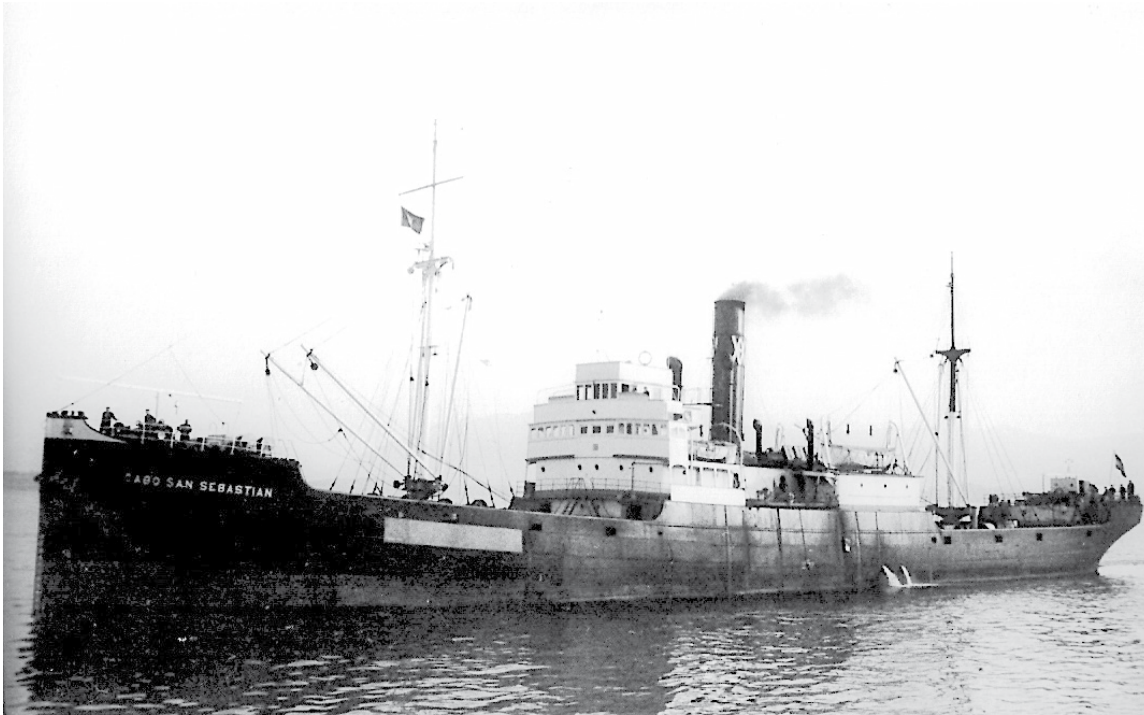
360 AMAE. Lligall R-1250. Expedient 52. Assumpte: Buques Beligerantes. *Cabo San Sebastián*. Registres 085-166 R., B4-E18. [La ruta prevista era: València, i d'allí, fent escales fins a Bilbao, amb càrrega de cabotatge diversa].

361 A partir d'un acord comercial entre les companyies Ybarra y Cia. S.C. i Sota y Aznar, que s'havia iniciat l'any 1923, les dues empreses es repartien els nolis en el comerç de cabotatge a Espanya. Ybarra mantenia un proindivís pel 41,40% del *Cabo San Sebastián* i Sota i Aznar el 58,60% restant, resultant que el vaixell era explotat conjuntament per les dues navilieres.

362 Vegeu: ARXIU DEL PORT DE TARRAGONA. «El Port de Tarragona a la Guerra Civil: els vaixells presó». *ArxiPortus*. El blog de l'Arxiu del Port de Tarragona. Tarragona: 2015. <<http://arxiportus.blogspot.com.es/2016/01/el-port-de-tarragona-la-guerra-civil.html>> (Consulta: 11 juny 2016).

363 *Very High Frequency*, era la banda de radiofreqüència emprada per la RAF en les seves comunicacions.

364 AMAE. *Cabo San Sebastián*. Comunicat del director general de Seguretat, de 28.03.1944. [La policia espanyola trobà inversemblant que els mariners no haguessin identificat la nacionalitat dels avions atacants quan hi havia testimonis que, des de la costa, havien vist passar les aeronaus en direcció al sud, moments abans de l'atac, amb les marques inconfusibles de pertànyer a la RAF. El fet és atribuït a les possibles pressions rebudes pel capità per part de les autoritats de Marina de no revelar dades, tractant-se com era d'un greu incident diplomàtic].



El *Cabo San Sebastián*. Del llibre *La Naviera Ybarra*. Autors: Adolfo Castillo Dueñas; Iñigo Ybarra Mencos. Sevilla: Ybarra y Cia S.A., 2004.

Per la seva part, el capità Charles, que no havia disparat els seus projectils, va posar rumb al cap de Tortosa, seguint la traça del primer grup, mentre la seva unitat es recomponia després d'haver malbaratat el seu arsenal de coets en el vaixell espanyol, i juntament amb els aparells de l'Esquadró 272 emprenien el camí de tornada, en aquest cas a Réghaïa, a Algèria, perquè l'empitjorament de les condicions meteorològiques a la Mediterrània central, no permetien fer-ho a la base de l'Alguer.

Les conseqüències de l'error per al *Cabo San Sebastián* van ser devastadores, amb greus avaries i trencadisses en l'estructura externa de l'embarcació, malgrat que no van afectar la seva propulsió, amb un dramàtic balanç de set mariners ferits, tres d'ells de gravetat.³⁶⁵ El cas més greu va ser el de Casiano Villasuso Peña, de 42 anys, mariner timoner, casat i nascut a Vares (La Corunya), el qual va rebre un tret a la columna vertebral, d'on calgué extreure la bala. De les seqüeles de les lesions, traspassà el 24 de juny de 1946.

³⁶⁵ AMAE. Fitxa de mutualista de la Mutuallidad Naval del Norte. Expedient 29.878.



Bristol Beaufighters de l'Esquadró 272, de la RAF patrullant les costes de Malta. Juny de 1943. Els aparells són del model *Mk VIC*, que al setembre van ser substituïts pel *TF Mk X*. IWM. Ref. TR 1057.

Passats els primers moments de pànic, des del vaixell es va alertar per ràdio a les autoritats de marina, informant que la nau, amb un important incendi a bord, era conduïda fins al petit port de Vallcarca,³⁶⁶ on va arribar agònicament vora les vuit del vespre i es va aturar a quaranta metres de terra, amb els bots salvavides sobresortint per la borda superior, preparats per ser llençats en qualsevol moment. Allí es van prestar els primers auxilis per part dels veïns i els tripulants del vaixell cimiter espanyol *Luis Caso de los Cobos*.

Els ferits greus van ser traslladats per carretera fins a l'Hospital Clínic de Barcelona i la resta va quedar-se al dispensari de la colònia cimitera de Vallcarca. El foc però, no es va donar per extingit fins a quarts d'onze de la nit, poc després que arribessin en el seu ajut el guardacostes *Tetuan*, un vaixell de bombeig i una tercera nau amb material de salvament, propietat de la naviliera Ybarra, que havien salpat del port barceloní poc abans de les vuit. L'aigua de mar inundà algunes de les bodegues, fet que també contribuï a l'extinció de les flames.

A finals de març, un cop el *Cabo San Sebastián* va ser traslladar al port de Barcelona, els britànics van aconseguir dels seus informadors dades dels efectes de l'atac a la nau i en destacaren, entre altres danys de menor transcendència, tres impactes per babord que van deixar sengles forats de 15 cm de diàmetre,

³⁶⁶ AMAE. Diversos comunicats del 13 i 14 de març de 1944, del ministre de Marina espanyol, del ministre d'Afers Exteriors i de la Direcció General de Seguretat. [Es recomanava també una enèrgica protesta davant dels aliats, si bé es fa palès que no hi havia la certesa absoluta de l'autoria de l'atac].

dos dels quals havien travessat netament el buc de costat a costat i un tercer que penetrà per sota de la línia de flotació en direcció ascendent, sense sortida, obrint una via d'aigua, que es va sumar a les que havien generat altres restes de metralla que havien clivellat el mateix costat. L'anàlisi destaca també els danys ocasionats pel foc, com a resultat dels impactes dels projectils entre el pont i la xemeneia, cap a estribord, que van perforar el pont i la coberta superior, incendiant la carbonera, estenent-se les flames a la coberta interior i a les bodegues de proa. L'estudi va emfatitzar el poder de perforació dels projectils i en una darrera valoració es considerava que el vapor no hagués arribat a port si hagués estat atacat lluny de la costa.

Aliens al seguiment a què eren sotmesos, i prudentment separats per vora deu o dotze milles de distància l'un de l'altre, el *Kilissi* i el *Saumur* van arribar a l'alçada del cap de Tortosa, a un quart de cinc de la tarda. Quan el primer ja deixava enrere les goles de l'Ebre, vuit milles mar endins, i mentre en aquell moment el *Cabo San Sebastián* era massacrada més al nord, el primer escamot d'avions britànics, va localitzar el *Kilissi* en la posició 40° 47' 00" N - 1° 00' 00" E. Els pilots van sobrevolar la nau durant un quart d'hora, valorant que fos un dels vaixells perseguits, dubtes que es van esvaïr en descobrir la presència de l'armament defensiu a bord.



Fotografia que l'historiador i reconegut pilot de la RAF Roy Conyers Nesbit (1922-2014), considerava que havia estat presa durant l'atac al *Kilissi*, o al *Cabo San Sebastián*, per part del 39 Esquadró, el dia 12 de març de 1944. No hi ha dades més precises que permetin confirmar-ho. Autor desconegut. Fotografia facilitada per Roy Conyers Nesbit.

En aquests prolegòmens, l'aparell del capità Charles es va afegir al primer grup de l'Esquadró 39, que esperava el moment d'entrar en acció. Mentre l'estol britànic s'agrupava, el capità del *Kilissi*, Ernst Nagel, va ordenar un canvi de rumb per dirigir-se apressadament cap a les aigües espanyoles, que eren només a dues milles de distància del punt on es trobaven, just en el moment en què, a les 16.37, la primera onada d'avions de l'Esquadró 272 començava l'atac per destruir les posicions antiaèries del vaixell, que van resultar pràcticament desmantellades a la primera ronda, excepte els emplaçaments centrals que van continuar disparant, seguit per l'atac dels aparells de l'Esquadró 39, amb el llançament de coets.



Avions *Beaufighter* i *Mosquito*, del RAF Coastal Command, atacant amb coets un mercant alemany a prop de la costa de Noruega, amb la mateixa estratègia emprada contra el *Cabo San Sebastián* i el *Kilissi*. Entre 1944 i 1945. NARA. Ref. 342-FH-3A26467-B57628AC.

L'agent Zimmer va detallar, en el seu informe posterior, la destrucció de les bateries de proa i de popa i els danys soferts per la nau, resultants de l'escomesa de nou avions (eren els vuit del primer grup, dels Esquadrans 39 i 272, als quals s'havia afegit l'aparell del capità Charles) que van efectuar un total de sis rondes d'atacs sobre el vaixell, que es van perllongar durant onze minuts, temps que el

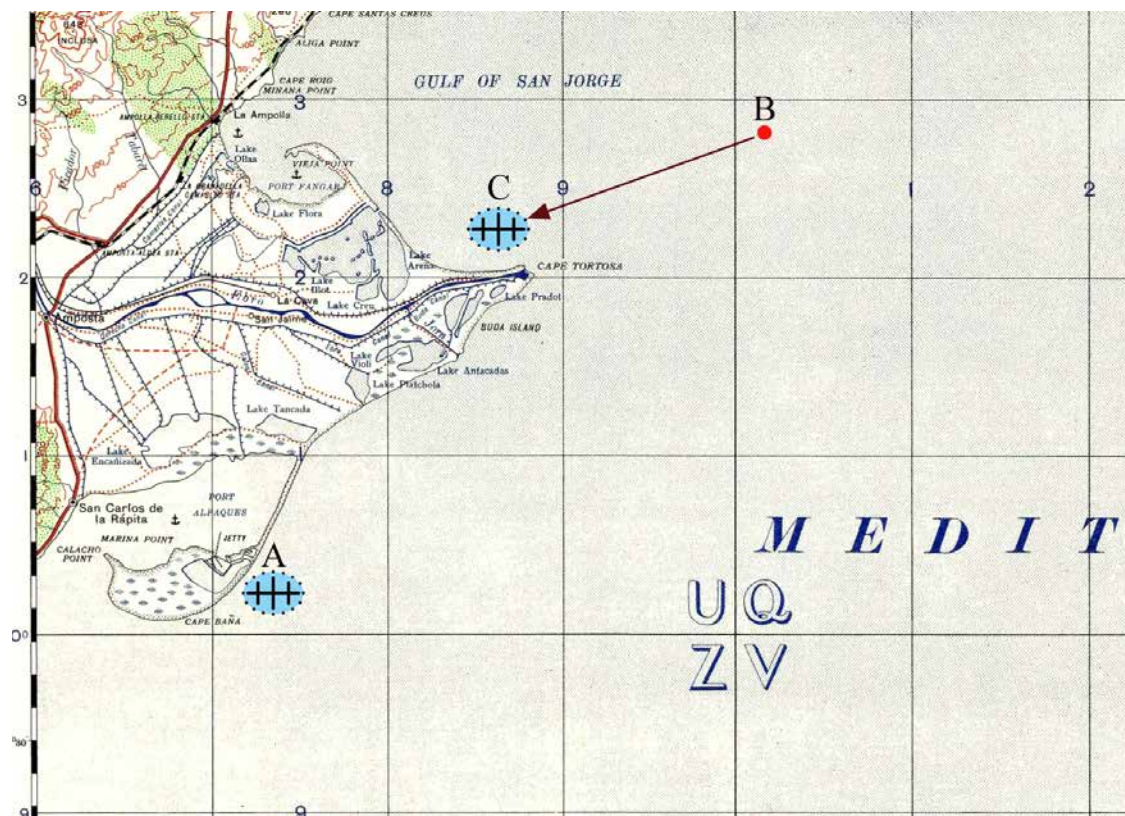
vapor va poder recórrer les dues milles que el separaven de la frontera marítima. Els britànics, tan aviat com vam veure que el vaixell s'incendiava i es dirigia cap a la costa, van donar per acabada la incursió i van enfilat cap a Réghaïa, tal com ho havia fet el segon grup.

En la tasca de neutralització de les defenses antiaèries del vaixell, el líder de l'Esquadró 272, Charles L. Roman, que va destruir un canó de popa en el primer atac, va destacar en els informes la seva pròpia actuació i la del tinent Rideout, tots dos amb quatre rondes, i dues més efectuades pels avions dels sergents Smalles i Powell. Per part alemanya, Zimmer va descriure les explosions dels projectils com un atac fet amb «bombes coet de 80 mm», desconixedor com era de les característiques reals d'aquell armament. Un d'aquests projectils va entrar fins a la sala de màquines, va trencar les canonades auxiliars del vapor i va obligar els maquinistes a evacuar el recinte i que atuessin el servomotor, deixant al vaixell sense potència.

Per altra banda, la gran quantitat de fusta i suro, materials altament combustibles, amb què estaven construïdes les cambres frigorífiques destinades a la conservació de la fruita, va fer que el foc s'estengués per tota la nau i el *Kilissi* va acabar convertit en una torxa que navegava cap a terra sense govern i per això el capità va donar ordres de tirar les àncores, a la posició 40° 44' 30" N - 0° 52' 30" E, quan eren a una milla de la platja, a prop de la desembocadura del riu Ebre, per intentar apagar el foc. L'incendi però, estava totalment estès i res podia aturar-lo, de forma que, a quarts de sis de la tarda, la nau va ser abandonada a corre-cuita per seixanta-cinc dels tripulants en dos bots salvavides metàl·lics, que van dirigir-se a l'illa de Sant Antoni, a la mateixa desembocadura del riu, on van arribar després de remar una hora i mitja, esgotats i atemorits i molts d'ells ferits de diversa consideració, després d'haver sobreviscut al brutal atac i a l'enfonsament d'un dels dos bots a prop de la platja. Durant l'atac van desaparèixer quatre dels tripulants, recuperant-se posteriorment només un dels cossos.

El bombardeig no va passar desapercebut des de la costa, com va ser el cas de l'Ametlla de Mar, on coincidint amb la sessió de tarda de diumenge del cinema Gurrera,³⁶⁷ molts veïns del poble van veure i escoltar les evolucions dels avions i les explosions que ressonaven per tot el golf. També a prop de la desembocadura

³⁶⁷ Testimoni visual de Josep Figueres Labòria, veí de l'Ametlla de Mar, facilitada pel seu fill, l'historiador Xavier Figueres Frasnado.



Posició dels dos vaixells alemanys enfonsats al voltant del cap de Tortosa. A: *Nicoline Maersk*; B i C: Trajectòria seguida pel *Kilissi* des del punt de l'atac B, fins al lloc de l'enfonsament C.

del riu Ebre, a tocar del succés, on els pescadors de l'angula esperaven la caiguda de la tarda, es recorda l'arribada de la nau en flames i que va estar cremant tota la nit. Des de la Cava es va organitzar un primer rescat dels naufragats, molts d'ells amb cremades i ferides greus, que van ser recollits de l'illa de Sant Antoni i transportats riu amunt, fins al poble on, a mitjanit, van quedar provisionalment aixoplugats al cinema d'*Arturet*³⁶⁸ (el Montecarlo, també anomenat cine *de baix*). El *Kilissi*, es va anar consumint pel foc durant quinze hores i el dia 13, de matí, els vents de llevant, van acabar d'enfonsar-lo a vint metres de profunditat, quedant a la vista els dos pals, que sobresortien dos metres per damunt de la superfície.

368 Testimoni visual de Joan Bardí, pescador jubilat, veí de Deltebre.



El cap d'Esquadró, el belga Charles L. Roman, que liderava la primera esquadrilla de l'Esquadró 272, que va atacar al *Kilissi*, al mig de la imatge, flanquejat a l'esquerra pel comandant d'ala, D.H. Lowe i per la dreta, pel tinent de vol, Rene Jean Ghislain Demoulin, també belga. Lowe i Demoulin no van participar en els fets del cap de Tortosa. Fotografia de 1944, sense data determinada, d'abans del 6 d'abril d'aquell any, quan Demoulin va morir en una missió davant de Port Vendres, a 23 anys. Arxiu familiar d'Allen i Eryl Powell.



L'Esquadró 272, a la base de l'Alguer. Arxiu familiar d'Allen i Eryl Powell.

Rang i equivalències dels tripulants que van participar en el succés.

Abreviatura	Rang	Equivalència
W/C.	Wing Commander (Comandant d'ala)	Tinent coronel
S/L	Squadron Leader (Cap d'esquadró)	Tinent comandant
F/L.	Flight Lieutenant (Tinent de vol)	Capità
F/O.	Flying officer (Oficial de vol)	Tinent
P/O.	Pilot officer (Oficial pilot)	Subtinent
W/O.	Warrant officer (Oficial ajudant)	Suboficial
F/S.	Flight Sergeant (Sergent de vol)	Sergent
Sgt.	Sergeant (Sergent)	Sergent

Aeronaus i pilots que van participar en l'atac del 12 de març de 1944 (en horari britànic)

Esquadró 39 - Esquadrilla 1

Model i No. Beaufighter	Codi	Graduació	Nom	Enlaira- ment	Aterratge
TF Mk X - NE.466.	A	W/C.	N.B. Harvey	14.08	18.46
		F/L.	W.H. Wheeler		
TF Mk X - LZ.143.	S	W/O.	W.K. Paterson	14.08	18.46
		F/O.	W.H. Armstrong		
TF Mk X - NE.322.	T	F/L.	T.G. Pearse	14.08	18.46
		F/S.	W.G.G. Shaw		
TF Mk X - LZ.486.	X	F/O.	A.T. Paterson	14.08	18.46
		F/S.	H.W. McDonald		

Esquadró 39 - Esquadrilla 2

Model i No. Beaufighter	Codi	Graduació	Nom	Enlaira- ment	Aterratge
TF Mk X - NE.412.	F	F/L.	I.D. Charles	14.23	19.03
		F/O.	J.P.J. Browne		
TF Mk X - LZ.154.	N	F/S.	J. Cuthbertson	14.23	18.45
		F/S.	H. Nuttall		
TF Mk X - LZ.460.	I	P/O.	R.H. Pitman	14.23	18.45
		F/S.	N.W. Mitchell		
TF Mk X - NE.410.	K	F/S.	S. Goodyear	14.23	18.45
		F/S.	R.A. Lacey		

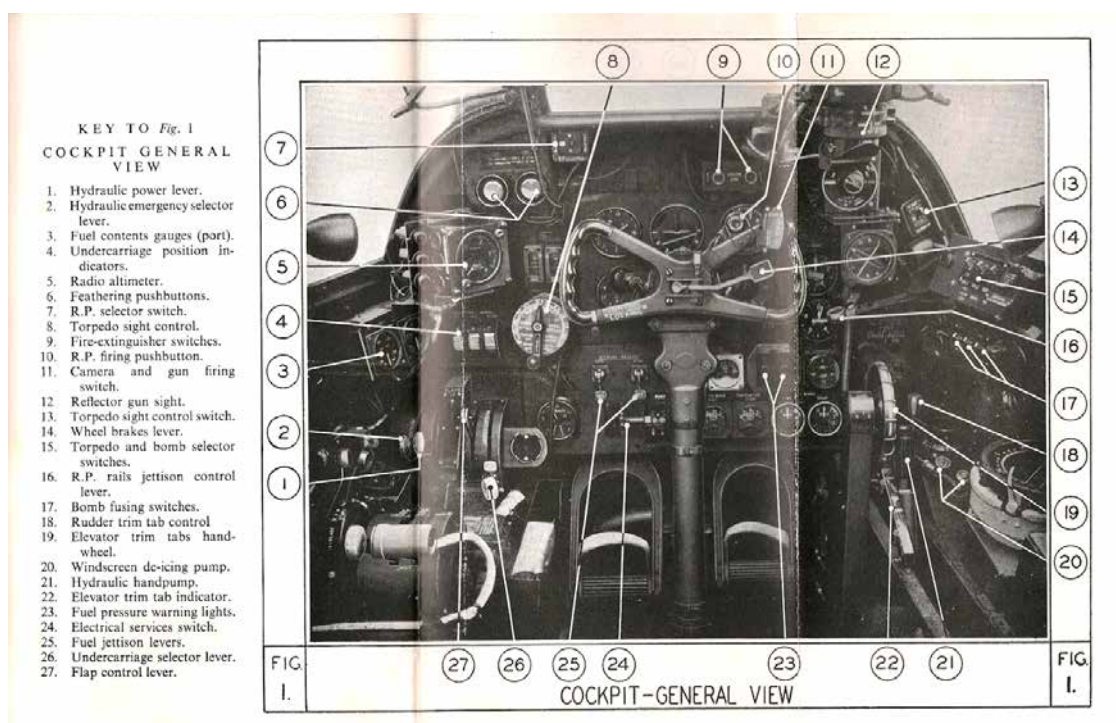
Esquadró 272 - Esquadrilla 1

Model i No. Beaufighter	Codi	Graduació	Nom	Enlaira- ment	Aterratge
TF Mk X - LZ.121.	J	S/L.	C.L. Roman	14.00	18.50

		W/O.	C.A. Falkland		
TF Mk X - LX.900.	M	F/O.	C.F. Rideout	14.00	18.50
		F/S.	C.C. Chambers		
TF Mk X - LX.999.	N	F/S.	A. Smales	14.00	18.50
		F/S.	M.H. Rogers		
TF Mk XI - JM.229.	K	Sgt.	A. Powell	14.00	18.50
		Sgt.	J.C. Watson		

Esquadró 272 - Esquadrilla 2

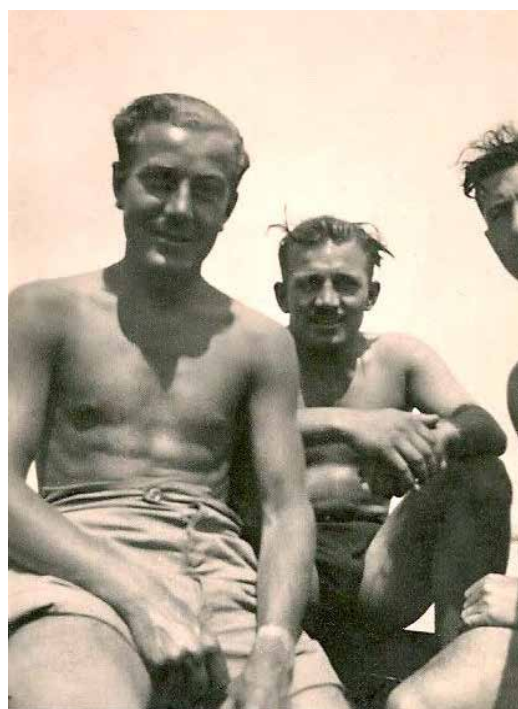
Model i No. Beaufighter	Codi	Graduació	Nom	Enlaira- ment	Aterratge
TF Mk X - JM.402.	E	F/O.	P.C. Tipple	14.10	18.40
		F/S.	F.M. Polden		
TF Mk X - LX.810.	G	F/S.	J.A. Bollen	14.10	18.40
		F/S.	C. Sutherland		
TF Mk X - LZ.488.	H	F/O.	R. Kukura	14.10	18.40
		F/O.	T.W. Hulme		
TF Mk X - JM.382.	B	F/O.	H. Scholefield	14.10	18.40
		F/O.	P.J. Baker		



Tauler de pilotatge del *Beaufighter* TF Mk X. Manual de l'aparell, març de 1946. Arxiu familiar d'Allen i Eryl Powell.



A l'esquerra l'oficial de vol, Richard Kukura, pilot de l'aparell *TF Mk X - LZ.488*, de l'Esquadró 272. Fotografia del seu casament, al Caire, Egipte, el juliol de 1943. Arxiu familiar Kukura. A la dreta, l'oficial de vol, Tom Watson Hulme, navegant de l'aparell pilotat per Richard Kukura. Arxiu familiar Rothwell.



A l'esquerra, el pilot del *Beaufighter TF Mk XI - JM.229*, de la primera esquadrilla de l'Esquadró 272, sergent Allen Powell. A la dreta, en primer terme el sergent John Krockatt Watson, navegant de l'aparell pilotat per Powell, a la base d'Alguer, l'any 1944, possiblement març o abril. Arxiu familiar d'Allen i Eryl Powell.

A CORRE-CUITA

Les urgències amb què va ser artillat el *Kilissi* podria ser la causa de la pèrdua del seu expedient, sense el qual no es pot avaluar objectivament quina era la seva veritable capacitat defensiva en el moment del seu enfonsament.

Malgrat tot, es pot fer un exercici d'aproximació prenent com a referència les configuracions d'armament documentades d'altres unitats similars, com la del vapor danès *Felix-Henri* (SG10), convertit com a nau d'escolta i dotat amb dos canons de 105 mm, un a proa i l'altre a popa, quatre més de 37 mm i divuit peces de 20 mm, probablement dues d'elles quàdruples i simples la resta;³⁶⁹ o l'*Alice Robert* (SG11), un bananer francès també transformat per a funcions d'escorta, armat amb tres canons de 105 mm, dos de 37 mm (en muntatge doble) i dos més, del mateix calibre, en muntatge simple i setze peces de 20 mm, dues d'elles quàdruples i vuit simples.³⁷⁰ Encara més proper a les funcions d'escolta antiaèria del *Kilissi* fou l'*Ampere* (SG24), artillat amb quatre canons de 105 mm, quatre més de 37 mm i catorze peces de 20 mm.³⁷¹ És a partir d'aquestes combinatòries, i reforçat per la seva tasca antiaèria, que el *Kilissi* devia estar equipat a corre-cuita, i amb caràcter provisional, per afrontar el que acabaria sent el seu darrer viatge, per al qual, segons el testimoni dels pilots de la RAF, es confirma que anava fortament armat.³⁷² A l'informe dels fets, emès el 16 de març de 1944,³⁷³ per l'ajudant militar de Marina de l'Ayudantia de Marina de Tortosa, Lorenzo Estrader, un dels primers a acostar-se al vaixell aturat i en flames, explicava haver vist «dos peces d'artilleria i sis metralladores antiaèries», sense esmentar-ne el calibre, ni si aquestes armes eren peces individuals o instal·lades en muntatges múltiples, si bé tot fa pensar que seria una combinatòria de les dues. Aquest testimoni, el corroboren els mateixos tripulants durant els interrogatoris a què alguns van ser sotmesos per part de les autoritats militars espanyoles, coincidint tots ells en el fet que la nau anava artillada amb dos canons i sis metralladores.³⁷⁴ D'aquestes darreres

369 GRÖNER, *op. cit.* p. 114-119.

370 URIOS, *et al.*, *op. cit.* p. 56. [Descripció de la configuració de les peces d'artilleria a partir de l'observació directa dels autors, de les restes del naufragi].

371 GRÖNER, *op. cit.* p. 118-119.

372 NA. AMSOR. No. 39 Squadron. SE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27408\5. [«...the vessel was heavily armed but accurate bursts of cannon and R.P.s. hits on the superstructure, silenced most of the guns...»].

373 AMAE. Assumpte: Buques Beligerantes. *Kilissi*. Informe emès per l'ajudant militar de Marina de l'Ayudantia de Marina de Tortosa, el 16/03/1944, adreçat al comandant militar de Marina de Tarragona.

374 AMAE. Interrogatoris practicats per l'Ayudantia Militar de Marina de Tortosa, als naufrags del *Kilissi*, el cuiner francès, Jean Ende, i el fogoner espanyol, Agustín Martínez Recart.



Artilleria antiaèria alemanya, *Flak C/30*. 20 mm. Col·lecció de l'autor.

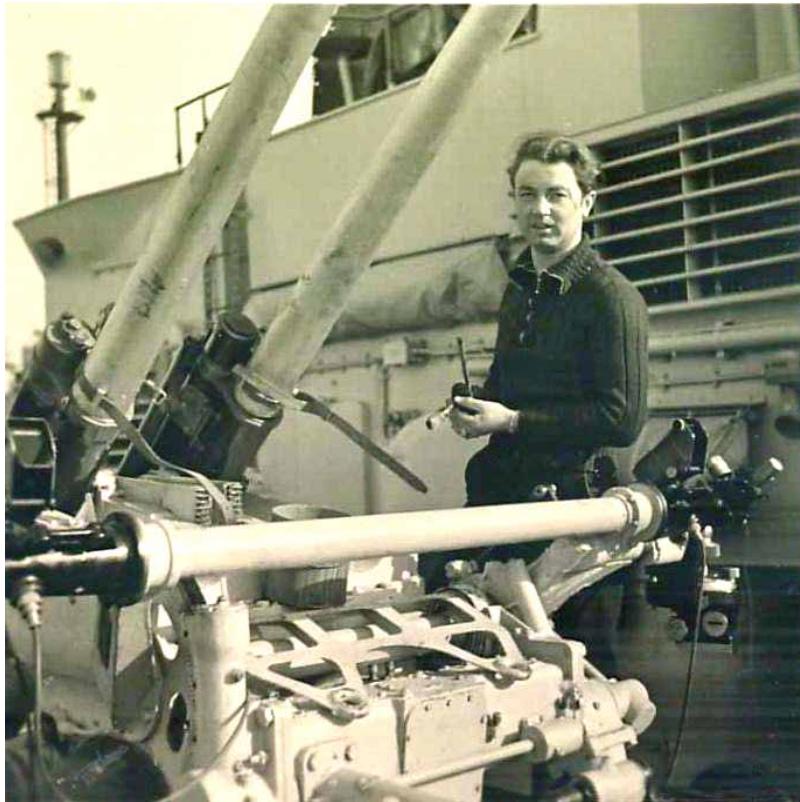
armes en tenim constància del seu ús en el *Kilissi*, per la referència que fan els pilots britànics, que un dels *Beaufighter* de l'Esquadró 39, havent tornat de la missió, presentava un forat en una de les ales, produït per una arma de petit calibre,³⁷⁵ amb tota probabilitat de 20 mm, d'ús generalitzat en tots els bàndols contendents en la defensa contra avions. A la marina alemanya, aquest enginy podia anar en muntatge individual (*Flak C/30*) o bé quàdruple (*Flakvierling 38*), una versió que des de 1940 va anar substituint la versió individual.

És de suposar, per tant, que alguna estructura quàdruple devia anar instal·lada a bord, combinada amb alguna peça individual i amb un parell d'estructures amb canons de 37 mm, del tipus *SK C/30* de muntatge doble (*Doppellafette C/30*), o l'*SK C/34* individual (*Einheitslafette C/34*),³⁷⁶ si bé des de la tardor de l'any 1943 aquests models van ser reemplaçats per les versions *Flak 42* i *43*, que multiplicarien per cinc la cadència de foc, però no hi ha dades per saber si les noves versions van arribar a ser instal·lades al *Kilissi*.

La presència genèrica de les peces de 37 mm sembla confirmar-se per l'existència d'una baina d'aquest calibre, extreta fa anys amb les xarxes de les barques de pesca, però no en el mateix derelict, sinó directament del llit marí a menys

375 NA. AMSOR. No. 39 Squadron. SE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\408\5.

376 Calibre 37 mm. Abast efectiu de 2.000 metres. Màxim 8.500 m. Elevació: -9°/+85°. Cadència de tir: 30 bales/minut.



Canó alemany de 37 mm, del tipus SK C/30 de muntatge doble (*Doppellafette C/30*). Col·lecció de l'autor.

d'una milla del vaixell, en una zona que s'estén al voltant i al llarg d'una traça rectilínia, de quasi cinc milles de longitud, seguint el recorregut que va efectuar el *Kilissi* fins a les aigües espanyoles. La munició prové del fabricant alemany Polte,³⁷⁷ de Magdeburg, el major productor de l'època a l'Alemanya nazi.³⁷⁸



Obús de 37 mm gastat, extret per les xarxes dels pescadors, a la zona de l'enfonsament del *Kilissi*. Fotografia: Santiago Martínez.

³⁷⁷Polte Armaturen und Maschinenfabrik A.G.

³⁷⁸NA. Ref. WO 309/1318. Polte Ammunition Factory, Magdeburg, Germany: ill-treatment of allied nationals. Maig 1946-gener 1947.



Detall del mateix obús, mostrant el fabricant Polte, de Magdeburg. L'erosió soferta no permet veure els detalls de l'any de fabricació. Fotografia: Santiago Martínez. A dalt, imatge corporativa del fabricant. Col·lecció de l'autor.



Baina gastada de projectil de 20 mm, d'origen britànic, del fabricant R.H. (Hersteller Raleigh Cycle Co. Ltd. de Nottingham) extreta per les xarxes dels pescadors a prop del derelict del *Kilissi*. Fotografia: Josep Maria Castellví.

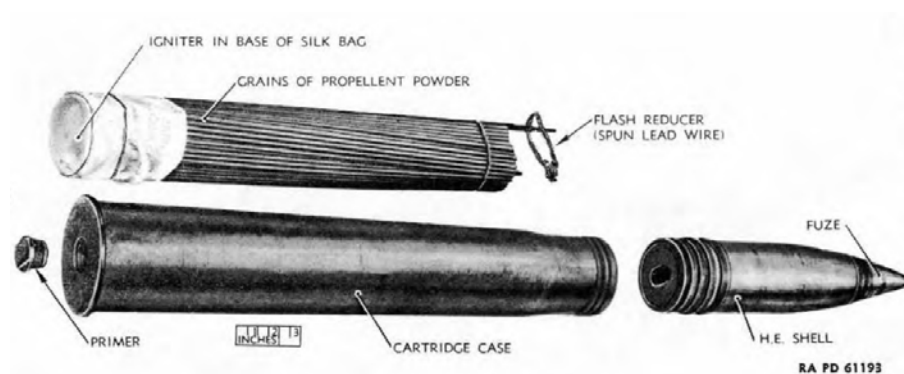
Curiosament, en el mateix escenari les arts de pesca també han hissat, durant anys, baines de 20 mm però d'origen britànic, del fabricant R.H.,³⁷⁹ utilitzades pels avions *Beaufighter*, entre altres models de la RAF, per a canons *Hispano Suiza*, provinents dels projectils disparats per les aeronaus atacants, que reforçaria la tesi que

³⁷⁹Hersteller Raleigh Cycle Co. Ltd. de Nottingham.

l'atac va arribar fins a les aigües territorials espanyoles. A banda, s'ha confirmat l'existència a bord d'un considerable estoc de baines sense projectil, però contenint propel·lent, extretes pels bussos de desballestament quan treballaven en el derelict a mitjan segle XX. Malgrat el seu estat molt degradat pel pas dels anys fora de l'aigua, fet que dificulta un mesurament acurat, semblen correspondre al calibre 40 mm, possiblement per al seu ús en el canó antiaeri *Flak 28* (*Flugabwehrkanone 28*) que complementaria els de 37 mm esmentats. Tot i així, la producció d'aquest model va ser molt limitada i fa pensar que les peces instal·lades en el *Kilissi* fossin tal vegada d'un model *Bofors* de 40 mm de fabricació noruega, capturat de l'arsenal d'aquest país ocupat. Els informes britànics³⁸⁰ avalarien la possible presència d'aquesta peça quan en les conclusions finals de l'atac descriuen l'existència de, com a mínim, sis torres d'artilleria en el vaixell, armades amb el que consideren que podrien ser canons de 20 i de 40 mm.



Beines sense projectil i sense gastar, extretes de les restes del *Kilissi* pels bussos que van desballestar-lo als anys 50-60. Són visibles algunes restes de les barretes del propel·lent altament inflamables. Fotografia: Josep Maria Castellví.



Interior d'un projectil alemany de 88 mm, amb el detall del propel·lent en forma de barretes. ESTATS UNITS. «German 88-Mm Antiaircraft Gun Materiel». 29/06/1943. Washington: War Department.

380NA. AMSOR. No. 39 Squadron. SE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\408\5. [«...carrying at least 6 gun platforms (probably mounting 20 mm, and 40 mm, guns...»)].

Pel que fa a artilleria de més gros calibre, en els interrogatoris als naufragats, i també a l'informe de l'ajudant militar de Marina de Tortosa, es fa esment a la presència de dos canons i en canvi en un dels informes fets pels pilots se n'identifiquen quatre de 75 mm,³⁸¹ dels que només un hauria sobreviscut al primer atac,³⁸² reportant aquells haver fet blanc directe en el de popa. No hi ha la certesa, doncs, del nombre de peces grosses instal·lades a bord, ni del seu calibre, atès que, per altra banda, els únics models antiaeris alemanys d'ús naval, principalment costaner, de 75 mm, el *Flak L/59* i el *L/50*, no van arribar a instal·lar-se en unitats de la seva marina de guerra.

Quan va començar el bombardeig del *Kilissi*, el *Saumur* va fer mitja volta per cercar refugi a la badia dels Alfacs, on va aturar-se, a la vista de Sant Carles de la Ràpita, i va alertar les autoritats del port, expectants per les explosions que s'havien escoltat de l'altra banda del delta de l'Ebre, i també per les primeres informacions de la batalla lliurada. Un pràctic i un agent de la policia marítima van acostar-se per esbrinar la seva identitat i el perquè de la seva presència. Aclarit amb el capità que només esperaven que es fes fosc per tornar a navegar, la informació va ser comunicada a la Comandància de Tarragona. Efectivament, a les deu del vespre els alemanys van deixar el port en direcció cap a Tarragona, on van arribar a trenc d'alba,³⁸³ i es van esperar a una milla de l'entrada del port, lluint de forma ben visible el pavelló alemany amb la creu gammada.

L'autoritat portuària, informada de la situació i a l'aguait dels fets del *Kilissi*, va autoritzar al vaixell a aixoplugar-se a la part sud del moll, paral·lel al de la costa, maniobra que va executar pel voltant de quarts de vuit del matí, just en el moment que un avió aliat, identificat per les autoritats del port com un *Liberator*, passava volant a poca altura, per la banda de fora de l'escullera del dic de Llevant, rumb cap al sud, presència de l'aeronau que posteriorment va ser confirmada també des de Sant Carles de la Ràpita des d'on es va reportar que s'havia escoltat el soroll d'un motor d'avió, molt a prop del lloc del succés del dia abans.³⁸⁴

381 No hi ha la certesa del nombre de peces instal·lades, ni del seu calibre, atès que els únics models d'ús naval i antiaeri alemanys de 75 mm, el *Flak L/59* i el *L/50*, no van arribar a instal·lar-se en unitats de la seva marina de guerra.

382 NA. AMSOR. No. 272 Squadron. ORB del març de 1944. Ref. AIR\27\1578\.

383 NARA. AWD, 3/1/44 to 3/31/44. ID: 4697018. MSN: K-3-E, MR: A2179, p. 216. Comunicat del 13.03.1944, del vice-cònsol britànic de Tarragona, Ignacio Navarro. [Informa de l'arribada del *Saumur*].

384 AMAE. *Kilissi*. Lligall R-1250. Expedient 52. Informe emès per l'ajudant militar de Marina de l'Ayudantia de Marina de Tortosa, el 16.03.1944 i Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT - Registre Històric de vaixells - (1928-1944).

A les deu del vespre del mateix dia, el *Saumur* va salpar de nou, ara amb rumb a Barcelona per fer allí una nova escala diürna, on es va valorar la possibilitat que la càrrega fos canviada a un altre vaixell que no despertés sospites. Desestimada aquesta alternativa, la següent destinació va ser Palamós, on el dia 15, mentre hi era refugiat, quatre *Beaufighters*, un altre cop de l'Esquadró 39 i quatre més del 272 fent-los d'escorta antiaèria, van volar entre el cap de Sant Sebastià i el cap de Salou, d'anada i tornada, a la recerca d'altres dos vaixells mercants enemics que un avió d'observació *Marauder*, de l'Esquadró 14, havia comunicat haver vist.³⁸⁵ L'endemà, dia 16, una nova patrulla dels mateixos esquadrans va volar, aquest cop entre Palamós i el cap de Creus, amb la missió específica d'enfonsar el *Saumur* si el trobaven, sense saber que ja havia arribat a Port Vendres abans de sortir el sol.³⁸⁶ El *Saumur* però, ja estava sentenciat i pels britànics només va ser qüestió de temps trobar el moment d'enfonsar-lo.³⁸⁷

UN TRÀGIC BALANÇ

Tornant a l'escenari de l'atac al *Kilissi*, la primera alarma oficial pels fets la va donar l'agent de Policia Marítima de l'Ampolla, quan a les 16.45 h informava telefònicament a la Comandància Militar de Marina de Tarragona de l'atac i que hi havia un vaixell que estava cremant i avançava cap a la costa, sense poder precisar detalls. Davant la gravetat dels esdeveniments, i atès que a l'Ampolla no es disposava d'embarcacions de motor, des de la Comandància Militar es va instruir a l'ajudant militar de Marina de Tortosa, Lorenzo Estrader, que es traslladés urgentment a l'Ametlla de Mar, i des d'allí es van mobilitzar dues barques de pesca³⁸⁸ que van salpar a quarts de nou del vespre en direcció al lloc del sinistre, proveïdes de material mèdic i d'assistència, i portant a bord les autoritats de Marina i el metge local, Josep Balcells Escolà. Simultàniament, s'havia ordenat al governador civil que fes arribar ambulàncies des de Tarragona a l'Ametlla de Mar, convertida, provisionalment en el centre operatiu de la crisi. També s'avisà

385 NA. AMSOR. No. 39 Squadron. SE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\408\5.; RE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\408\6.; No. 272 Squadron. SE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\1578\29; RE; Y. Març de 1944. Ref. AIR\27\1578\30.

386 NARA. KTB, de l'agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Espanya, p. 513. Informe del 17.03.1944. [Confirmació de l'arribada a port el dia abans].

387 NARA. AWD, 3/1/44 to 3/31/44. ID: 4697018. MSN: K-3-E, MR: A2179, p. 421.

388 Per més referències de les personalitats i de les entitats rapitenques esmentades. Vegeu: MILLAN ROCA, Lluís. *Pescadors i navegants als Alfacs. Crònica de la Ràpita marinera*. Sant Carles de la Ràpita: Jordi Dassooy Carcellé, 2003, p. 337, 344 i 370.

al governador militar de Tarragona i al vicecònsol alemany, Fritz Löwe, que era a la ciutat, el qual va partir directament cap a Amposta acompanyat d'un metge cirurgià.

Arribada l'expedició de les barques al lloc del succés, i després de navegar al voltant del vaixell en flames, l'ajudant de Marina va poder constatar que era alemany i que s'estaven produint moltes explosions, atribuïdes a les municions de les peces d'artilleria, comptabilitzant-ne, entre les flames dos de gran calibre i sis més de defensa antiaèria. No observant presència humana a la zona, Estrader va suposar que la tripulació devia ser a terra, o navegant riu amunt cercant ajut. A l'operatiu, i sense coincidir amb les primeres, hi van participar també dues barques de Sant Carles de la Ràpita, que van salpar a mitjanit. Una era la del president del Pòsit de Pescadors del poble, Lluís José Guzmán, i l'altra, de Francesc Caldach Juan, transportant els agents de la policia marítima i el metge local, Lorenzo Barea, que sense trobar tampoc supervivents a qui assistir, van tornar a port a les tres de la matinada.

Per la seva part, Estrader, un cop desembarcat a mitjanit en el port d'origen, va dirigir-se llavors cap a l'Ampolla, atès que a l'Ametlla de Mar hi havia avaria de la línia telefònica. Pel camí es va assabentar que els primers ferits estaven arribant a la Cava i d'ells es va conèixer la identitat del vaixell naufragat. Amb diversos camions confiscats per l'autoritat militar, es van traslladar els supervivents de la Cava fins a Amposta, a les instal·lacions de l'acabat d'inaugurar Servicio Médico Cooperativo d'Amposta (la popular Clínica Arrossera), on van ser atesos pels metges del centre amb el seu director tècnic al capdavant, el doctor Tomàs Pujol i Font, i pels també metges Josep Balcells Escolà,³⁸⁹ vingut en cotxe des de l'Ametlla de Mar, Secundí Sabaté Barjau, titular de la Clínica Sabaté de Tortosa i Lorenzo Lozano Lorca,³⁹⁰ exercint també a Tortosa, i als quals es va afegir el cirurgià que acompanyava al vicecònsol Fritz Löwe.

Fetes les primeres cures i valoracions mèdiques, amb les ambulàncies mobilitzades els naufrags van ser traslladats de Tortosa a l'hospital d'aquesta ciutat, on van arribar a quarts de sis del matí. Vint-i-dos d'ells van quedar-hi ingressats, dels quals vuit només tenien rascades i contusions i els altres catorze presentaven

389 El doctor Josep Balcells Escolà havia estat metge de l'Ametlla de Mar abans de la Guerra Civil, a l'inici de la qual, per la seva vinculació a la coalició dretana Unió Ciutadana, va fugir a Mallorca per enrolar-se al bàndol franquista, incorporant-se de nou a la seva plaça un cop acabat el conflicte.

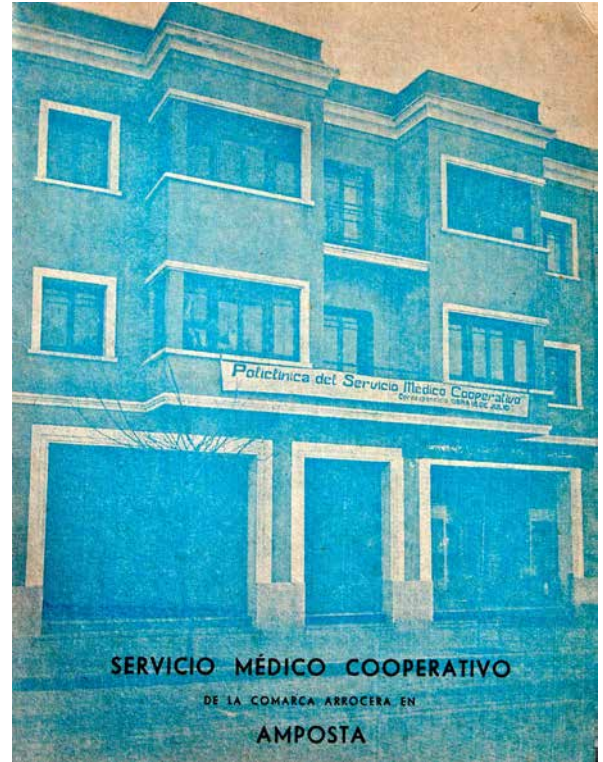
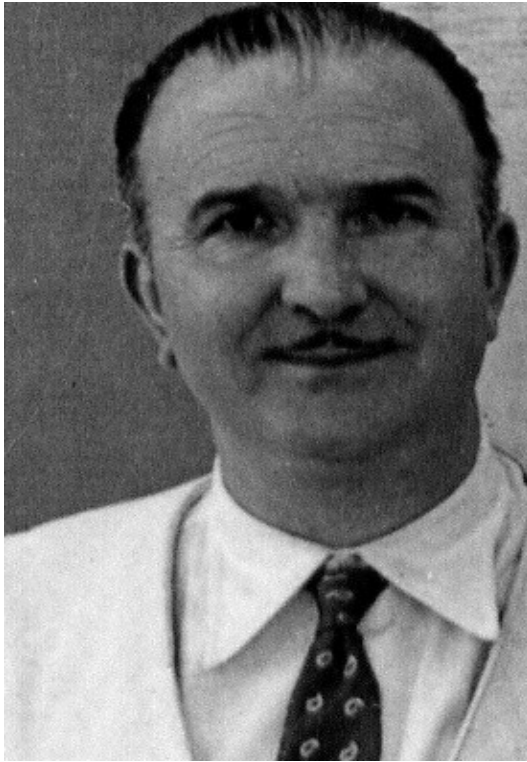
390 Havia estat metge a la Cava, conegut allí per "Metge Pepet".

ferides de diversa consideració. Un d'aquests, el mariner artiller alemany Paul Ossiepow, de 23 anys, morirà poques hores més tard. Alfred Krusse, també mariner artiller i de la mateixa edat, ho farà el 22 de març després d'una llarga agonia, perquè la metralla li havia travessat el pulmó i el ventre, de dalt a baix. La resta de tripulants van ser allotjats en un hotel de la ciutat. Aquests moviments van ser el moment triat per Hans-Georg Zimmer per escapolir-se d'aquella reclusió imprevista en els seus plans.

A les 3.00 h de la matinada, Zimmer havia pogut telefonar al capità de corbeta Alfred Menzell, agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Madrid, per informar-lo del que havia succeït i organitzar la seva fugida de l'escenari, per tal d'evitar una situació compromesa si era descobert. L'alt funcionari nazi va establir contacte immediatament amb l'oficial de guàrdia del Ministeri de Marina espanyol, que era desconexor de la situació i no va poder donar-li més dades del que estava passant. Per no aixecar la llebre i vist el panorama, Menzel en persona va decidir desplaçar-se en un vehicle de l'ambaixada per carretera fins a Tortosa, per recollir l'agent i portar menjar i begudes als naufragats, i diners en efectiu als que eren militars.

Hi arribava el matí del dia 14, comprovant sorprès que Zimmer s'havia escapat pel seu compte a Barcelona, tal vegada amb l'ajut del vicecònsol i agent, Löwe, recolzat per la logística del Consolat d'Alemanya a Barcelona. Des d'allí, Zimmer va trucar a Menzell per donar-li explicacions de la seva sobtada fugida, decisió presa per evitar mals majors si hagués estat descobert, i un cop aclarida la situació, a través del Consolat d'Alemanya a Barcelona, l'agent va poder embarcar el mateix dia 14, en un vol fins a Madrid, on va reunir-se de nou amb Menzell, amb qui a partir del dia 15, i fins al dia 17, tindrà trobades d'aspecte tècnic per analitzar la situació del transport al llarg peninsular i les mesures a prendre per al tràfic naval prioritari per Alemanya, basant-se en les experiències recents. Finalment, Zimmer (àlies Hermannzimmer) tornà a incorporar-se al grup de naufragats per poder sortir del país sense despertar sospites.

El tràgic balanç de l'atac al *Kilissi* deixà un total de sis morts, tres dels quals van ser donats per desapareguts. A l'enterrament de les dues primeres víctimes, el francès Antoine Lombardo mort a bord del vaixell durant l'atac i posteriorment trobat el seu cos a la platja, a prop del lloc del naufragi, i l'alemany Paul



El doctor Tomàs Pujol i Font (1905-1989). Portada de la Memòria de l'any 1945, del Servicio Médico Cooperativa d'Amposta, a l'avinguda Alcalde Palau (conegut per la Clínica Arrossera). Memòria de l'any 1945 del Servicio Médico Cooperativo d'Amposta. Col·lecció familiar d'Anton Pujol Bertran.

Ossiepow, fet el dia 14 de març al cementiri de Tortosa,³⁹¹ hi van assistir el cap del partit nazi a Espanya, Hans Thomsen, i l'agregat naval de l'Ambaixada d'Alemanya a Madrid, el capità de corbeta, Alfred Menzell que, com sabem, no era allí només per qüestions humanitàries. També hi van ser presents les autoritats locals, l'ajudant militar de Marina de Tortosa, Lorenzo Estrader, en representació de la Comandància de Tarragona, el vicecònsol alemany a Tarragona, Fritz Löwe, el secretari del Consolat d'Alemanya a Barcelona, i personal del de València.

³⁹¹ VIOLAT, *et al.*, *op. cit.* p. 157, 231. [Tots dos van ser enterrats en el cementiri civil de Tortosa. Paul Ossiepow en el nínxol núm. 2, i Antoine Lombardo en el núm. 5, ambdós en el segon pis. L'any 1982, les restes de Pau Ossiepow van ser traslladades al cementiri militar alemany de Cuacos de Yuste, Càceres, pati A, tomba 026].

Relació dels tripulants que van ser hospitalitzats i van sobreviure.

Cognom, Nom	Edat	Funció	Origen
Roden, Kurt	22	Mariner	Alemanys
Füller, Otto	19	Mariner	Alemanys
Rudolf, Theo	21	Mariner artiller (*)	Alemanys
Wagner, Josef	21	Mariner	Alemanys
Müller, Theo	20	Mariner artiller	Alemanys
Kilian, Erick	20	Mariner	Alemanys
Schulten, Josef	23	Mariner	Alemanys
Friedmann, Friedrich	20	Mariner	Alemanys
Koch, Ernest	21	Mariner artiller	Alemanys
Yhfe, Walte	25	Mariner	Alemanys
Kerl, Heinrich	22	Mariner	Alemanys
Blanke, Karl	21	Mariner	Alemanys
Barth, Ludvirg	20	Mariner	Alemanys
Deuner, Heinz	22	Mariner	Alemanys
Hilscher, Karl	19	Mariner artiller	Alemanys
Martin, Willi	24	Mariner	Alemanys
Tsimery, Francoais	31	Mariner	Madagascar
Mahameed, Hamnid	28	Mariner	Francès marroquí (sic)
Silva, Dione	30	Mariner	Senegalès
Costa Gonzalez, Carlos	27	Mariner	Espanyol

(*) No hi ha dades que identifiquin els mariners que feien la funció d'artillers, excepte els que van resultar morts i alguns ferits, però és probable que la major part dels que tenien nacionalitat alemanya i d'edat inferior als 30 anys, devien estar prestant el servei d'armes. Un fet que reforça aquesta hipòtesi és que dels vint-i-tres mariners coincidents amb aquestes dues característiques, setze van resultar ferits i dos van morir durant els atacs, fet que els situaria físicament a prop de les peces d'artilleria, especialment castigades pels avions britànics.

Relació dels tripulants que van morir en el mateix succés, o bé estaven hospitalitzats. (*)

Cognom, Nom	Edat	Funció	Origen	Defunció	Enterrament
Janine, Jean	40	Greixador	Francès	A bord	Desaparegut
Mats, Berg	40	Mariner civil	Alemanys	A bord	Desaparegut
Shröder (No consta nom)	28	Telegrafista	Alemanys	A bord	Desaparegut
Lombardo, Antoine	52	Fogoner	Francès	A bord	Tortosa
Ossiepow, Paul	23	Mariner artiller	Alemanys	Hospital de Tortosa	Tortosa
Kruse, Alfred	23	Mariner artiller	Alemanys	Hospital de Tortosa	Tortosa

(*) El cap de l'Ayudantia Militar de Marina de Tortosa, Lorenzo Estrader, va redactar una llista nominal dels tripulants, civils i militars del *Kilisi* en data 14 de març de 1944. Els noms que van ser transcrits als documents oficials per les autoritats espanyoles difereixen sovint dels que consten en els registres alemanys. En el cas de Paul Ossiepow, s'ha mantingut la denominació registrada als documents de l'enterrament que difereixen dels documents de l'OKW on consta com Ossierpow, el que sembla un error d'escriptura.



Quirófano. Las intervenciones en él practicadas implican un cuantioso ahorro. La enfermedad ya no representa la fatal ruina para los hogares humildes de las familias aseguradas

El quiròfan de la Clínica Arrossera d'Amposta. Memòria de l'any 1945 del Servicio Médico Cooperativo d'Amposta. Col·lecció familiar d'Anton Pujol Bertran.

Durant tot el temps, l'assistència i cura de la tripulació sinistrada, l'estat de la qual el capità Nagel havia de passar informes a Berlín de forma regular, va estar atesa constantment per l'aparell nazi des d'Alemanya que, a través de l'NSDAP, va enviar un equip de l'NSC (*Nationalsozialistische Volkswohlfahrt*) el Benestar Nacionalsocialista Popular,³⁹² per donar suport als damnificats del vaixell, i, a més, una tramesa de queviures. Però l'atenció als naufragats no va fer oblidar al Comandament d'Informació Territorial (*Kommando des Meldegebietes* o KDM) que a bord del *Kilissi* hi viatjava una documentació d'alt secret que havia de tenir-se sempre localitzada, i en el pitjor dels casos ser destruïda abans de caure en mans alienes al Reich. Es tractava dels llibres de claus del codificador mecànic Enigma,³⁹³ informació classificada i altre material que eren custodiats pel capità

³⁹² Entitat d'assistència social alemanya, sota control de l'NSDAP, creada l'any 1933, dissolta en els processos de desnazificació al final de la Segona Guerra Mundial.

³⁹³ L'Enigma era un enginy creat pels alemanys per a encriptar i desencriptar missatges. Emprat inicialment per l'empresa privada, el sistema va ser posteriorment adaptat per a ús militar, ja durant la Gran Guerra.

Nagel, al qual se li va exigir un informe per escrit, per tal que expliqués que se n'havia fet. L'oficial va reportar telegràficament la destrucció de tot aquell material sensible que, d'acord amb la normativa per a situacions com la viscuda, amb l'abandonament precipitat de la nau havia estat llençada per la borda perdent-se en el mar, per a l'alleujament del neguit de la intel·ligència alemanya.

El dia 23, els ferits més greus, els mariners artillers Ernst Koch, Karl Hilscher, Theo Rudolf i el mariner marroquí, Hamnid Mahameed i el dia 25, el també artiller Theo Müller van ser traslladats a un centre privat de Barcelona, la clínica quirúrgica del Dr. José Soler-Roig i Elizaicin (Barcelona, 1902 – 1999), al carrer Carril, 177 (l'actual Via Augusta), per continuar amb la seva recuperació. La resta de ferits no es van moure de Tortosa, i serien donats d'alta al llarg de les dues setmanes següents. El prestigiós metge català, José Soler-Roig, era el propietari d'una clínica familiar heretada l'any 1933. A l'inici de la Guerra Civil va refugiar-se a Alemanya i posteriorment es va incorporar al bàndol franquista, servint com a oficial mèdic.³⁹⁴ Per l'assistència prestada als naufragats del *Kilissi* va ser guardonat amb la Creu de l'Ordre de l'Àliga alemanya.³⁹⁵

L'HORA DELS HEROIS

D'entre els que van socórrer els naufragats, destaca la figura del doctor Tomàs Pujol i Font³⁹⁶ (El Perelló, 19/09/1905 – Amposta, 27/12/1989), reconegut metge i membre fundador del partit Esquerra Republicana de Catalunya,³⁹⁷ que havia participat activament en la proclamació de la República Catalana al Prat, el 14 d'abril de 1931, durant l'adveniment de la II República Espanyola, secundant els fets de Barcelona. L'any 1933, el doctor Pujol va ser fundador de l'Aeronàutic Club del Prat de Llobregat, atès que era pilot. Va protagonitzar una intensa campanya perquè l'aeroport de Barcelona, inicialment de Muntadas, fos construït al Prat.

394 Veure: MARÍ i BALCELLS, Víctor. «Apunts per a una biografia del Dr. Josep Soler-Roig. (1902-1999)». Gimbernat, 2000, XXXIV, p. 225-238. [En el text, però, la procedència dels naufragats i les lesions sofertes s'atribueixen erròniament al bombardeig sofert per un submarí alemany a prop de Tarragona].

395 Condecoració creada l'1 de maig de 1937 per Hitler, recompensant especialment els mèrits d'estrangers que haguessin protagonitzat fets o accions favorables a la causa alemanya. Vegeu: ANGOLIA, John R. *Political & Civil Awards of the Third Reich*. San José, Califòrnia: R. James Bender Publishing, 1989.

396 PUJOL BERTRAN, Anton; PUJOL BERTRAN, Josep Maria. «Tomàs Pujol i Font (1905-1989). Apunt biogràfic d'un metge singular». Gimbernat, 1995, XXIII, p. 191-206. I Memòria de l'any 1944 del Servicio Médico Cooperativo.

397 POBLET, Josep Maria. *Història de l'Esquerra Republicana de Catalunya 1931-1936. El partit de Francesc Macià i Lluís Companys*. Barcelona: DOPESA, 1976, p. 25-41.

greu manca d'infraestructures sanitàries. Arran d'això va ser un dels impulsors de la creació del Servicio Médico Cooperativa, d'Amposta, inaugurat el 16 de gener de 1944, després de nombroses gestions i entrebancs, formant-ne part tots els socis dels sindicats arrossers, les Hermandades Sindicales de Labradores d'Amposta, de Sant Carles de la Ràpita i de Sant Jaume d'Enveja, i els afiliats a la Cámara Arrocería Nacional Sindicalista d'Amposta, amb un total de 3.882 famílies, amb el mateix Dr. Tomàs Pujol com a director tècnic.

En els fets del *Kilissi*, el doctor Pujol va rebutjar el cobrament d'honoraris per les assistències prestades als naufragats en considerar que era una acció humanitària, fet pel qual va rebre una condecoració del Reich,³⁹⁸ alhora que la clínica va ser obsequiada amb un microscopi de la marca Zeiss, que va desaparèixer abans d'arribar a Amposta, perdut en alguna trama burocràtica del règim o entre les xarxes del mercat negre i de l'estraperlo. Paradoxalment, el lluitador republicà i independentista Dr. Pujol va rebre, sense pretendre-ho, un reconeixement atorgat per la ideologia contra la qual havia lluitat i per la qual va ser ferit i represaliat, però que va servir, aquest cop, per reconèixer la seva exemplar actuació.

Per part alemanya, els reconeixements van adreçar-se al capità Ernst Nagel, de 35 anys, i a la unitat de defensa antiaèria de la nau, als que Hans-Georg Zimmer, l'agent de l'*1.Skl.*, va qualificar d'exemplars en el seu comportament durant i després del bombardeig, fent especial esment als servidors de les peces d'artilleria centrals, que haurien repel·lit tres atacs aeris. L'informe de Zimmer va arribar a atribuir-los un avió abatut, que creien haver vist caure al mar fumejant d'un motor, fet que no era cert, però que creava una expectativa triomfalista que des del *Saumur* van alimentar declarant que només havien vist marxar vuit aeronaus enemigues de l'escenari, de les nou que havien iniciat l'assalt (comptant la del capità Charles), observació difícil de ser precisa, considerant la distància que separava ambdues embarcacions.

Així, el dia 18 de març va iniciar-se el procés per concedir condecoracions a alguns mariners, principalment els servidors de les unitats antiaèries, principals damnificats durant el bombardeig en els primers moments de l'atac. D'altra banda, el dia 23, de part de l'almirall en cap de la Costa Sud de França (*Kommandierende Admiral der Französischen Südküste*), s'instruí al capità Nagel per tal

³⁹⁸ Per les característiques del succés i de l'actuació del Dr. Pujol, possiblement fos la Creu de l'Àliga alemanya, la mateixa que va rebre el Dr. José Soler-Roig.

que comuniqués als mariners artillers Alfred Kruse, Karl Hilscher i Theo Rudolf, que havien estat reconeguts amb la Creu de Ferro de 2a classe i alhora amb la Insígnia de Plata (*Verwundetenabzeichen*), la primera condecoració en reconeixement a la seva “valenta actitud en la defensa contra els atacs aeris enemics”, i la segona per les ferides de guerra sofertes, versió de Plata, instituïda per Hitler el maig de 1939, que es concedia quan s’havien patit tres o quatre ferides, la pèrdua de mans, peus o ulls pel foc enemic i posteriorment també s’hi van incloure les lesions de la capacitat auditiva, els desfiguraments facials i danys cerebrals soferts en combat. Malauradament, Kruse havia mort el dia abans per les lesions rebudes i la comunicació dels seus guardons va arribar un cop havia estat enterrat.³⁹⁹ El dia 25, Ernst Koch i Theo Müller també van ser reconeguts amb les mateixes distincions.

DIPLOMÀCIA A DOBLE BANDA

El dia 13 de març, i com a conseqüència de l’atac al *Kilissi*, el Comissionat del Reich per al Transport Marítim, va interrompre temporalment el tràfic de fruita i mineral provinent del llevant espanyol⁴⁰⁰ per analitzar la situació. El transport de mineral es va reprendre el dia 15, si bé unes noves mesures disposaven que el port de Barcelona pogués utilitzar-se com a port d’intercanvi de la càrrega quan fes falta, per a ser traspassada a vaixells espanyols. Per altra banda, Port Vendres es convertia en un punt de pas, on totes les naus havien de fer escala, tant d’anada com de tornada d’Espanya, i el recorregut des d’allí fins a Barcelona, o a la inversa, s’havia d’efectuar sempre de nit, tot i que s’advertia que s’entrava en el període estacional en què els dies es feien més curts. Tot plegat quedava sota la tutela organitzativa de la *6.Sicherung Flottille*.⁴⁰¹ En aquell moment, l’objectiu del Reich era obtenir del llevant espanyol fruita i un subministrament mensual de 10.000 tones de ferro, que amb l’ús de petits vaixells podia fraccionar-se en partides de 2.000 tones, i també disposava que els transports haurien de poder navegar a una velocitat mínima de deu nusos.⁴⁰²

399 VIOLAT *et al.*, *op. cit.* p. 159-161. [L’any 1982, les restes d’Alfred Kruse van ser traslladades des del nínxol número 8 del cementiri de Tortosa, fins al cementiri militar alemany de Cuacos de Yuste, pati A, tomba 027].

400 NARA. KTB, de l’agregat naval de l’Ambaixada d’Alemanya a Espanya, p. 510-511.

401 ESTATS UNITS, D.C., *War Diary. German Naval Staff. Operations Division*. Part A, Volum 55, març 1944. Washington: Office of Naval Intelligence, 1948-1955, p. 221.

402 NARA. KTB, de l’agregat naval de l’Ambaixada d’Alemanya a Espanya, p. 513.

El 15 d'abril de 1944, i després d'insistents reclamacions alemanyes, es va rebre el permís perquè la tripulació del *Kilissi*, a excepció dels tres que encara estaven ingressats en centres hospitalaris, pogués tornar a Alemanya a través de la frontera de Port Bou-Cervera. A l'efecte, per part de la Direcció General de Seguretat es van cursar les ordres oportunes adreçades al governador civil de Tarragona perquè s'efectués el trasllat del grup de seixanta persones. A banda de vetllar pels tripulants, els alemanys, com era lògic, van protestar i pressionar tant com van poder al règim franquista per l'agressió al seu vaixell,⁴⁰³ que ells denunciaven que havia succeït en aigües espanyoles. Tothom donava per cert que els avions atacants havien envaït territori espanyol, fins i tot els britànics en els seus informes portes endins, en què també preveïen una dura resposta espanyola. La prova que allò era una pràctica habitual, la trobem quan el 5 d'abril es van donar instruccions a totes les unitats aèries aliades per tal que s'aturessin les incursions en el mar territorial espanyol en la persecució de vaixells enemics, si no hi havia una ordre concreta que ho autoritzés. Oficialment però, davant d'Espanya, i contradiant la versió alemanya, els britànics van rebutjar totes les protestes, acusant els alemanys d'haver provocat l'entrada del vaixell en flames en territori espanyol.⁴⁰⁴

Les protestes contundents en la forma, però sense transcendència, es van anar succeint⁴⁰⁵ i van quedar diluïdes entre moltes altres queixes dels dos bàndols, ja fos per les repetides aparicions d'avions, submarins i vaixells alemanys que arribaven a territori espanyol cercant refugi, com per les continuades violacions del territori aeri i naval per part de les aeronaus i embarcacions aliades. El desenllaç de la guerra i els interessos del règim per no enfrontar-se obertament als contendents, i en especial amb els angloamericans, van anar deixant els fets del *Cabo San Sebastián* i del *Kilissi* a la categoria d'expedient econòmic. Després d'un llarg procés de reclamacions i regatejos entre els governs britànic i espanyol i la naviliera Ybarra, aquesta va presentar una reclamació inicial de 8.232.762,21 pessetes, comptant reparacions materials del vaixell i les pèrdues de la càrrega. Els anglesos van saldar-ho oferint 1.942.170,65 pessetes per la nau i 3.100.000 pessetes més per les pèrdues de les mercaderies, imports que van ser acceptats

403 NARA, p. 514 i AMAE. *Kilissi*. [Hi ha reclamacions mensuals a través de notes verbals, des de maig fins a novembre de 1944, per part de l'Ambaixada d'Alemanya a Madrid, les quals són ignorades sistemàticament per la diplomàcia espanyola].

404 NARA. AWD, 3/1/44 to 3/30/44. ID: 4697018. MSN: K-4-E, MR: A2180, p. 72 i K-3-E, MR: A2179, p. 344.

405 AMAE. *Cabo San Sebastián* Notes verbals 399 i 422 del MAE i nota verbal 860 de l'Ambaixada Britànica.

pels naviliers espanyols, recelosos de com es dilatava en el temps el cobrament, que finalment es va fer efectiu el mes de març de 1948.⁴⁰⁶

Per altra banda, les negociacions van contemplar també la tramitació de les pensions i indemnitzacions per part de l'Instituto Nacional de Previsión i de la Mutualidad Naval del Norte, per al mariner mort durant l'atac al *Cabo San Sebastián*, Casiano Villasuso Peña. El Govern britànic va efectuar un pagament de 10.000 pessetes a la vídua i als tres fills petits, a més de proveir amb 47.355,82 pessetes a l'Instituto Nacional de Previsión, a descomptar de l'import a rebre per Ybarra, de forma que li fos abonada mensualment una pensió complementària de 300 pessetes, a banda de la pensió de viudetat que li corresponia per part espanyola, de 3.590,40 pessetes l'any, a més d'una prima única de 41.915,49 pessetes. Al mateix temps, els britànics es van fer càrrec de les despeses d'hospitalització i trasllat dels ferits durant l'atac aeri per un total de 80.596,65 pessetes. Respecte al derelictes del *Kilissi*, com en el cas del vapor *Nicoline Maersk*, la concessió per l'explotació de les restes es va donar inicialment a Baquera, Kusche & Martin, S.A. (BAKUMAR), que davant les dificultats tècniques que presentava el projecte i per la pressió exercida pel nou Govern francès, va fer que renunciessin als drets en favor de la naviliera Chargeurs Reunis. Aquesta els va vendre posteriorment al prohom alacantí, antic polític conservador, Manuel Curt Amerigo.⁴⁰⁷ Més tard, s'inicia un procés de desballestament per recuperar el metall del vaixell i el d'altres derelictes del golf de Sant Jordi, tasca que es va perllongar fins a principi dels anys seixanta, amb la base d'operacions a l'Ametlla de Mar. Els alemanys van seguir provant totes les vies possibles per obtenir fruita i metall, sense poder aturar el degoteig d'enfonsaments, fins a arribar al moment del desembarcament aliat al sud-est francès, el 15 d'agost de 1944, l'operació Anvil Dragoon, que serví per alleugerir la pressió dels fronts oberts a Normandia després de la invasió aliada iniciada el juny d'aquell any, alhora que s'alliberava la costa mediterrània francesa fins a la frontera italiana, campanya que es donaria per tancada el 27 d'agost, tot i que al continent europeu la guerra encara estava lluny d'arribar al seu final.

406 AMAE. *Cabo San Sebastián*. Notes verbals i comunicats relacionats entre 1944 i 1949.

407 AMAE. *Kilissi*. Diversos comunicats verbals entre l'Ambaixada de França i el MAE, entre octubre de 1944 i juny de 1945.



El final d'una atzarosa vida al mar. Ferralla extreta dels derelictes del golf de Sant Jordi pels bussos, dipositada al moll de l'Ametlla de Mar. Col·lecció familiar d'Isabel Blay.

VII



EL COSTAT MÉS FOSC

De res van servir, doncs, les reclamacions espanyoles als atacs de vaixells nacionals i estrangers en aigües territorials pròpies i això va ser en bona part degut a la fermesa que van mantenir els alts funcionaris de l'Ambaixada britànica a Madrid, tant en els fets en qüestió, com en conjunt, durant tot el temps que va durar la guerra, davant l'hostilitat de les autoritats franquistes. La responsabilitat diplomàtica en els moments més àlgids del conflicte internacional, va recaure principalment en l'ambaixador Samuel Hoare, que va ocupar el càrrec entre 1940 i 1944, recolzat per la figura del ministre Plenipotenciari, Arthur Ferdinand Yencken. Hoare, però, havia de seguir les directrius del primer ministre Winston Churchill que considerava Franco l'alternativa més vàlida per mantenir la neutralitat d'Espanya i sempre va evitar tensar les relacions entre ambdós països, fins i tot limitant les accions dels seus serveis d'espionatge en territori espanyol.⁴⁰⁸

El revers de la moneda va ser Arthur Yencken, el seu segon, crític de forma oficial i a títol personal⁴⁰⁹ amb tot allò que representava el franquisme i els seus dirigents, amb els que va haver de negociar i enfrontar-se, ja fos com assessor de l'Ambaixada, des de 1939 fins a 1941, com en el càrrec posterior de ministre Plenipotenciari, que va ocupar fins al moment de la seva tràgica mort el 19 de maig de 1944, que analitzarem tot seguit. Yencken era un home rodat, nascut a Melbourne, condecorat a la Gran Guerra que abans d'arribar a Madrid havia estat destinat com a diplomàtic a Roma i a Egipte i anteriorment a l'Ambaixada Britànica de Berlín, motiu pel qual va convertir-se en un bon coneixedor de l'estructura política i militar alemanya, havent treballat en la recollida d'informació sobre el programa de rearmament d'aquell país, en els anys previs a la Segona Guerra Mundial.

A Espanya, en les freqüents absències oficials de l'ambaixador Hoare, Arthur Yencken era l'encarregat de substituir-lo i estava, per tant, al corrent de tots els entramats de la política espanyola. Entre els seus contactes habituals s'hi trobaven també nombrosos alts caps militars, com el capità general de València, Antonio Aranda; l'alt comissari d'Espanya al Marroc, Luis Orgaz, o el que va ser capità general de Catalunya, entre 1941 i 1942, Alfredo Kindelán, entre d'altres,

⁴⁰⁸SMYTH, Denis. *Diplomacy and Strategy of Survival: British Policy and Franco's Spain, 1940-41*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986, p. 32

⁴⁰⁹NA. FO 371/31234. Political situation in Spain. Codi 41 Expedient 220. Fins al document 3121. Informe de l'Ambaixada Britànica sobre les relacions hispano-britàniques en els anys 1940-1941, de 05.01.1942. [Yencken atribueix a Serano Suñer «...les males maneres que freqüentment eren deliberades, la rancúnia femenina, la ment estreta, del fanàtic, impetuós, petit i malaltís cunyat del Generalíssim...»].

molts d'ells oposats a Falange i enfrontats, sovint, amb el ministre d'Afers Exteriors, i cunyat de Franco, Ramón Serrano Suñer.

El 2 de maig de 1944, encara latent la crisi del wolframí que Espanya proveïa als alemanys, enfrontada als interessos dels aliats, els Estats Units van acordar amb el règim franquista que aquest limitaria a 40 tones l'exportació d'aquell mineral a Alemanya fins a finals de juny, i que durant la segona meitat de l'any, el subministrament no depassaria les 240. A canvi, els nord-americans, reprendrien el proveïment de petroli a l'Estat espanyol, sobre el que pesava una contundent acció de bloqueig des del mes de febrer d'aquell mateix any. L'acord anava més enllà i entre diverses condicions imposades, recuperava les pretensions aliades que la División Azul fos retirada del front rus i que es tanqués el Consolat Alemany de Tànger, considerat un cau de l'espionatge al nord d'Àfrica, així com el cessament de les activitats dels serveis secrets alemanys al territori peninsular i l'expulsió dels seus agents.⁴¹⁰

La desconfiança britànica envers l'Espanya de Franco va fer que els representats diplomàtics, especialment Arthur Yencken, supervisessin de ben a prop durant els primers dies de maig el compliment dels pactes, acompanyat de nombroses reclamacions i queixes oficials, fins que el consolat va ser tancat el dia 16 del mateix mes, si bé no es va assolir la sortida immediata dels agents alemanys. Arran de l'exitosa clausura, l'ambaixador Samuel Hoare, va viatjar a Londres a descansar uns dies, moment en què se li va atorgar el títol de vescomte de Templewood, en reconeixement a la seva tasca. Inesperadament, el dijous 18 de maig al vespre, va ser informat que el seu bon col·laborador Arthur Yencken, que el substituïa en la seva absència, havia mort aquell mateix dia, en el que va semblar per a molts, un sospitós accident aeri, en una zona muntanyosa a la Terra Alta, viatjant cap a Barcelona, on havia d'assistir a diversos actes oficials de representació.

LA QÜESTIONADA MORT D'ARTHUR FERDINAND YENCKEN

Un d'aquests actes, que va tenir lloc el 17 de maig de 1944 al port de Barcelona, va ser un intercanvi de presoners de guerra alemanys i aliats, sota la supervisió del Comitè Internacional de la Creu Roja, una operació que ja havia tingut un èxit precedent a menor escala, en el mateix lloc, el 27 d'octubre de l'any anterior. Amb

⁴¹⁰NA. Political situation in Spain: survey of Spanish affairs and Anglo-Spanish relations for 1944. Code 41 File 233, documents 6566-9816.

la presència de les principals agències de notícies internacionals, el règim franquista, com a amfitrió de l'acte, va gaudir per unes hores d'una projecció exterior malgrat l'aïllament a què era sotmès per les democràcies de tot el món.

Així, a les 14 hores, 877 presoners de guerra alemanys, entre civils i militars, provinents de camps d'internament de Nord-amèrica, Canadà, Regne Unit i Algèria, van començar a desembarcar del vaixell suec *Gripsholm*, amb tripulació d'aquest país i metges britànics, que era amarrat al moll est. Simultàniament, des del moll oest, van fer el mateix els 1.042 presos del bàndol aliat, de nacionalitats diverses, abandonant el vapor italià *Grandisca*, provinents de Marsella, punt de concentració on havien estat transportats en quatre trens, des de diferents llocs de reclusió de l'Europa ocupada pels alemanys.



El vaixell suec, *Gripsholm*, amarrat al moll est del port de Barcelona, el dia 18 de maig de 1944, esperant el seu torn per salpar. Imatge presa des del *Grandisca*, camí cap a Marsella, amb els presoners alemanys. ICRC. Ref.: V-P-HIST-00985-24.

Tots dos vaixells van intercanviar els contingents desembarcats, assistits en el procés en els mateixos molls, on van ser atesos els ferits i malalts, tot sota l'atenta supervisió dels membres del Comitè Internacional de la Creu Roja i de les diverses delegacions internacionals, unes bel·ligerants i altres neutrals, amb la presència destacada per part alemanya del representant del Ministeri d'Afers Exteriors, Erich Albrecht. Per part espanyola hi va assistir l'homòleg ministerial,

Buenaventura Caro, Marquès de Berriz i la resta d'autoritats polítiques, civils i militars del territori i els seus seguicis, amb l'influent capità general de la IV regió, tinent general José Moscardó.



La colònia alemanya de Barcelona va oferir un càlid comiat als seus compatriotes, a bord del *Grandisca* el 18 de maig de 1944, després de l'intercanvi de presoners del dia abans. ICRC. Ref.: V-P-HIST-00983-08.

Entre els membres del cos consular britànic, hi havia Mary Joyce Russell, l'esposa del ministre plenipotenciari de l'Ambaixada Britànica a Madrid, Arthur Ferdinand Yencken, el qual s'havia de desplaçar el dia abans des de l'aeroport de Barajas en un avió de l'ambaixada, però el vol es va ajornar pel mal temps. Junts tenien previst assistir a l'intercanvi dels presoners i els dies següents participar en diversos actes oficials a Barcelona. Atès que l'ambaixador Hoare era fora d'Espanya, i per l'absència imprevista de Yencken el dia 17, la responsabilitat protocol·lària de l'acte per part britànica va recaure en el cònsol general de Barcelona, Harold Farquhar.

La ciutat es va despertar amb cel tapat i des del migdia va aparèixer la pluja que es mantingué tota la tarda, conseqüència d'una depressió atmosfèrica que va ennuvol·lar Catalunya, el País Valencià i la vall de l'Ebre,⁴¹¹ deixant un temps força inestable. Acabat l'intercanvi de presoners, a quarts de set del vespre, la normalitat va tornar als molls fins a l'endemà, dia 18, que el *Grandisca* va salpar en direcció

⁴¹¹ *La Vanguardia* 18.05.1944, p. 10. Informe meteorològic del dia 17 de maig de 1944.

a Marsella. La premsa espanyola no ho esmentà però en l'eixida del vaixell italià, en el moment de creuar-se amb el *Gripsholm*, va haver-hi un intercanvi d'insults i gestos ofensius que els respectius passatgers van dedicar als de l'altre bàndol, fins que l'allunyament entre les naus va retornar la pau al port.⁴¹² El vapor suec salpà el dia 19 rumb a Algèria, i d'allí a Belfast i, finalment, als Estats Units.

Des de l'Ambaixada Anglesa s'estava a l'expectativa dels canvis en les condicions climatològiques perquè Arthur Yencken⁴¹³ pogués anar a Barcelona encara que fos més tard del previst, però el dijous, dia 18, aquestes havien empitjorat⁴¹⁴ i no semblava que hagués de remetre, preveient-se núvols entre 300 i 600 metres d'altura, unes cotes crítiques per la navegació aèria quan l'orografia del recorregut és muntanyosa, com era el cas del trajecte entre Madrid i Barcelona.⁴¹⁵ Per a sorpresa dels responsables de les instal·lacions aèries, que donaven per fet que els britànics desistirien de volar després de rebre els informes meteorològics adversos, l'avioneta, una *Percival D.3 "Gull Six" (P.3)*,⁴¹⁶ amb número de registre P5992 i matrícula G-AFVI, cedida temporalment per l'Ambaixada de Lisboa a la de Madrid, va emprendre el vol a les 8.40, després de ser revisada pel seu pilot, Hilary Charles Caldwell,⁴¹⁷ amb funció d'adjunt a l'agregat aeri de l'Ambaixada Britànica, revisió que prèviament ja havia efectuat el mecànic espanyol assignat a l'Ambaixada, Gaspar Martínez López, assistit per un altre mecànic que estava de guàrdia, Segundo Seoane.

A bord, al costat del pilot anava assegut el mecànic Gaspar Martínez, i al darrere, Arthur Yencken. Caldwell, veterà de la Batalla d'Anglaterra, estava avesat al combat aeri i a volar amb boira en la defensa del cel britànic, però en el que havia de ser el seu primer vol en territori espanyol, va rebre instruccions preventives de tots els estaments de l'aeroport, recomanant-li que no romangués per

412 ICRC. Arxius del període de la Segona Guerra Mundial. Correspondència oficial, relacionada amb l'alliberament del mariner John Stephen Mephram. Protocols del procés d'intercanvi de presoners al port de Barcelona del dia 17.05.1944.

413 AHEA. Sig. A10998. L'Auto del jutge, diligències, interrogatoris i protocols. Inclosos en l'expedient tramès pel general cap de l'Estat Major de l'Exèrcit de l'Aire, Eduardo Gallarza, al Subsecretari del Ministeri d'Afers Exteriors, el 31.05.1944, amb el número 541 (212) en relació a l'accident i mort d'Arthur Ferdinand Yencken i els altres tripulants de l'aparell.

414 *La Vanguardia* 19.05.1944, p. 10. Informe meteorològic del dia 18 de maig de 1944.

415 AHEA. Expedient núm. 541 (212). Testimonis dels mecànics, caps i tècnics de l'aeroport de Barajas el dia de l'accident.

416 El model *Percival, Gull Six*, estava equipat amb un motor de Havilland Gipsy Six, amb 6 cilindres, que li donava una potència de 200 hp i una velocitat màxima de 286 km/h, amb capacitat per a tres tripulants. De *Gull Six*, només se'n van construir 19 unitats. Veure; JACKSON, Aubrey Joseph. *British Civil Aircraft Since 1919*, Volum 3. Londres: Putnam, 1974.

417 Hilary Charles Caldwell, va néixer a Quilmes, Buenos Aires (13.07.1900) de pares anglesos. El setembre de 1940, en plena Batalla d'Anglaterra, s'allistà com a pilot a la Reserva Voluntària de la RAF (RAFVR). L'abril de 1944, amb grau de capità, va ser nomenat assistent de l'agregat aeri de l'Ambaixada Britànica a Madrid. Era casat des de 1942 i tenia una filla.

damunt dels núvols si aquests eren persistents i que tornés davant de qualsevol dificultat imprevista. Malgrat això, el pilot va refermar la decisió de volar a Barcelona i va manifestar que reduiria l'altitud un cop arribessin a prop de la costa, preveient l'aterratge a l'aeròdrom de Muntadas d'aquella ciutat, pel voltant de les 13 h. A les 13.50 però, des d'aquesta instal·lació, s'informava oficialment que l'avioneta no havia arribat a l'hora convinguda, i es van encendre les alarmes.⁴¹⁸ Tot s'havia precipitat hores abans, passades les 10 del matí, quan Miquel Jauregui Malràs,⁴¹⁹ un pagès de 25 anys, veí de Prat de Comte, estava treballant en una finca familiar, sota el coll del camí dels Viloubàs, pel costat sud de la carretera que va de Tortosa a Gandesa. De sobte, va escoltar el motor d'un avió que s'acostava, el qual va aparèixer entre els núvols des del nord, descendint des de la serra de la Cova de Cantes, venint de Bot. Era el *Percival*,⁴²⁰ l'avió de l'Ambaixada Anglesa pilotat per Caldwell, totalment desorientat que corregint rumb cercant alguna referència, possiblement el riu Ebre, havia fet cap a l'estreta vall convertida per la nuvolositat baixa en un carreró de menys de 2.000 metres d'amplada, per tant, de difícil maniobra d'on el pilot anglès va provar de sortir girant lleugerament cap a la dreta un cop degué veure, en el darrer moment, les parets de la Serra dels Corralles que s'aixecaven davant seu.⁴²¹



Percival, Gull Six. Postal publicitària. Col·lecció de l'autor.

418 AEHA. Telegrama 257, emès a les 13.50 del 18.05.1944, des de l'Aeròdrom de Muntadas.

419 AEHA. Auto resum del Jutge Instructor. Declaració del testimoni; Miquel Jauregui Malràs, del 18.05.1944.

420 Diversos telegrams i comunicats i la premsa, identifiquen erròniament l'avió com un model *Douglas*.

421 L'avió va haver d'emprar vora un minut i mig per travessar la vall de nord a sud. Càlcul orientatiu, considerant una distància aproximada de 6.000 metres, a una velocitat mitjana que podia assolir el model *Percival D.3 Gull Six (P.3)* de 270 km per hora. Un informe britànic de 1953 va calcular que la visibilitat aquell dia devia arribar a un màxim de 60 peus, poc més de 18 metres.



Trajectòria de l'aparell pilotat per Hilary Charles Caldwell, venint des de Bot que, per salvar la Serra dels Corals que s'aixecava davant seu entre els núvols, va desviar l'aparell més a la dreta, en direcció cap a la punta del Birlot, per estavellar-se finalment a 700 metres d'altura en els crestalls d'Artigó. Fotografia: Joan Chaparro (Chapi).

L'acció però, va conduir irremissiblement l'aparell contra la perllongació del mateix massís, mig amagat pels núvols, que s'estenia en la mateixa direcció del nou rumb, estavellant-se finalment contra les parets dels Crestalls d'Artigó, passada la punta del Birlot, vora els 700 metres d'altura,⁴²² a punt de salvar el cim. Abans del xoc hi va haver una brusca sacsejada de la nau, en el que degué ser una estrebada a la palanca de comandament en un darrer intent tant desesperat com inútil, per superar el sobtat obstacle. A conseqüència del violent impacte, el motor va quedar encastat en una escletxa del massís⁴²³ i va esclatar el dipòsit de combustible, quedant tot envoltat de foc, resultant de tot plegat la mort a l'acte dels tres tripulants. Miquel Jauregui, bon coneixedor del terreny, va ascendir fins al lloc de l'accident, un punt orogràficament força complicat, confirmant allí l'abast de la tragèdia, marxant tot seguit fins a Prat de Comte per informar a les autoritats, que amb l'alcalde i el cap local de la Falange al capdavant, van organitzar immediatament una expedició de socors formada per una quarantena de persones, entre veïns del poble i efectius de la Guàrdia Civil. Confirmada la mort dels tripulants, els agents van organitzar torns de guàrdia en el lloc del sinistre per vigilar les restes, a l'espera de l'arribada del jutge per l'aixecament dels tres

422 AHEA. Informe complementari de 19.05.1944. [El brigada cap de Secció, de la Comandància de la Guardia Civil de Xerta, diu que «...de haber llevado el aparato tres metros más de altura, hubiese rebasado la cúspide de la montaña en que se estrelló...»].

423 AHEA. Informe de la inspecció ocular practicada pel jutge el 19.05.2016. [Es fa esment al fet que el motor estava encastat a l'escletxa de forma inclinada, de sota a dalt, que provaria que l'impacte va ser en maniobra d'ascens].

cadàvers, que com a conseqüència de l'impacte i l'explosió havien quedat estesos en un radi de cinc metres.

LA MISTERIOSA CARTA DE WILHELM FAUPEL

La notícia de l'accident va arribar al vespre a Madrid, i abans de fer-se pública va ser comunicada a l'Ambaixada Britànica i a la vídua del diplomàtic, Mary Joyce Russell. Tot seguit, Franco i el ministre Jordana, van enviar sengles telegrams al rei d'Anglaterra, Georges VI i a Robert Anthony Eden, el ministre britànic d'Afers Exteriors, expressant el seu condol oficial. La premsa ho va conèixer formalment ben avançada la nit, enmig dels rumors i del secretisme⁴²⁴ característic del moment que vivia el país i atesa la magnitud que adquiria el succés, tractant-se de la mort en estranyes circumstàncies d'un alt càrrec diplomàtic del Regne Unit.⁴²⁵

L'endemà mentre els principals diaris se'n feien ressò, el governador civil de Barcelona i cap provincial del Movimiento, Antonio Federico de Correa Veglisson, va posar un vehicle a disposició de la vídua per desplaçar-se a l'escenari dels fets, cap a on va partir acompanyada del secretari de l'Ambaixada Britànica, Brian Wallace, i del vicecònsol i agregat de premsa del consolat a Barcelona, Paul Dorchy.

Traslladat el jutge al lloc de l'accident, amb la presència del metge forense de Gandesa, José Antonio Galván Aguiño, es va fer la primera valoració als cadàvers, sense poder precisar-se qui era qui per l'estat que havien quedat els cossos. Es van recuperar fragments de roba i algun petit objecte personal, com els besons de la camisa i el portacigarrets de Yencken, identificats perquè duïen gravades les inicials A.Y.F. Del motor es va obtenir informació del model, gràcies a una xapa que assenyalava les dades del número de fabricació 4.203, confirmant, doncs, que es tractava de l'avió anglès perdut. Acabada la inspecció ocular, els cossos van ser traslladats al dipòsit municipal de Prat de Comte, la casa parroquial, on se'ls va practicar l'autòpsia que va confirmar que tots tres havien patit greus ferides externes i internes pel violent impacte, que els havia provocat la mort instantàniament.

424 AHEA. Telegrams 264 i 265, emesos a les 21 h del 18.05.1944, pel cap del Sector Aeri de Catalunya, adreçat al general cap de l'Estat Major del Ministeri de l'Aire, Gallarza. [«se sabe con carácter particular y confidencial que dicho aparato se ha estrellado contra una montaña en el término de Prat de Comte (sic)»].

425 BHMT. *Diario Español* 21.05.1944, p. 1. [El *Diario Español* de Tarragona, només va fer esment de la notícia en el moment de l'arribada dels cossos a Madrid, però sense esmentar cap detall del sinistre ni del lloc del succés].

Cap a quarts de cinc, va aparèixer la legació anglesa amb la viuda del diplomàtic, provinent de Barcelona, que van confirmar les identitats dels morts i tot seguit es va iniciar el trasllat dels cadàvers fins a Saragossa, per carretera, on van ser dipositats en una capella ardent, amb guàrdia d'honor, fins l'endemà, dia 20, que van continuar el viatge fins a Madrid. Aquell mateix dia, Franco va voler donar als funerals caràcter d'Estat, concedint honors de general de divisió al diplomàtic anglès, que va ser enterrat el dilluns, dia 22, en el cementiri britànic de San Isidro, de Madrid, costat per costat amb el pilot, Hilary Charles Caldwell, després d'una solemne cerimònia d'homenatge a tots dos, amb la presència de les màximes autoritats polítiques i militars, i els representats diplomàtics aliats, amb desfilada de soldats inclosa i un servei religiós oficiat pel bisbe de Gibraltar en el mateix cementiri.

El mecànic, Martínez, va ser enterrat, la tarda del dia anterior, en una discreta cerimònia en el cementiri de Carabanchel Alto. Era un personatge secundari per al règim, que havia tingut la mala sort d'estar en el lloc i en el moment menys oportú, segellant el seu tràgic destí amb els de Yencken i Caldwell, un assumpte aquest que el Govern espanyol tenia pressa per tancar i del que no volia despertar cap sospita de magnicidi, considerant les qüestionades morts en el seu dia, dels generals colpistes alçats contra la II República Espanyola, José Sanjurjo i Emilio Mola, en sengles accidents d'avió, el 20 de juliol de 1936 i el 3 de juny de 1937, respectivament, dels que es va especular que els aparells sinistrats haurien estat sabotejats, amb intenció d'assassinar ambdós militars, per apartar-los de la disputa encoberta que mantenien amb Franco pel lideratge del bàndol facciós.⁴²⁶

NOMS PER UNA CONSPIRACIÓ

En el succés de Prat de Comte, les facilitats donades per la investigació, l'assistència facilitada a la vídua i al cos diplomàtic, així com els homenatges oferts a les víctimes van servir perquè des de Gran Bretanya no hi hagués reticències a la versió oficial, postura que va quedar refermada amb el discurs que Winston Churchill va pronunciar al Parlament Britànic, el 24 de maig del mateix any,⁴²⁷ recordant la memòria de Yencken, agraint-li els serveis prestats i elogiant tot

⁴²⁶Veure PRESTON, Paul. *Franco*. Barcelona: Penguin Random House. 2015.

⁴²⁷REGNE UNIT. «HANSARD 1803–2005». Foreign Affairs. Londres: UK Parliament. HC Deb 24 May 1944 vol 400 cc762-829. [Discurs de Winston Churchill, a la Cambra dels Comuns]. <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1944/may/24/foreign-affairs#column_771> (Consulta: 16 març 2016)

seguit el règim franquista per la seva posició de neutralitat, per l'actitud tinguda amb el tema de Gibraltar i pels acords i expectatives favorables als interessos aliats, que hi havia en aquell moment en el tema del wolfram.

Certament, de les dades que es coneixien, res podia fer pensar que la mort del diplomàtic i els seus acompanyants no hagués estat altra cosa que un desgraciat accident. El cas semblava, doncs, que es donava per tancat. Amb els anglesos conformats, el pas del temps es va aliar amb la censura i la repressió quotidiana per esborrar de la memòria local als protagonistes i als escenaris de l'accident, però l'any 1952 el periodista anglès John Scott Peet,⁴²⁸ autoexiliat l'any 1950 a l'Alemanya Oriental (República Democràtica Alemanya), va fer públic que s'havia localitzat una comprometedora carta redactada quatre dies després de l'accident d'Arthur Yencken, suposadament escrita pel que havia estat ambaixador alemany a l'Espanya "Nacional", entre febrer i octubre de 1937, Wilhelm Faupel, adreçada a l'Instituto Ibero-Americano⁴²⁹ (Ibero-Amerikanisches Institut) de Berlín on es donava a entendre que el sinistre havia estat provocat per un sabotatge ordit pel mateix Faupel, amb la finalitat d'assassinar al diplomàtic anglès, en resposta a la persecució que aquest estaria fent de les activitats clandestines de l'antic ambaixador, i per les traves posades al comerç del wolfram d'Espanya amb Alemanya.

El general alemany Wilhelm Theodor Faupel (1873-1945?) va ser l'enllaç d'Alemanya amb el bàndol franquista com a encarregat de negocis a l'inici de la Guerra Civil Espanyola, i a través seu es canalitzaven les peticions d'ajuda militar. Faupel, també era el responsable de la comptabilitat dels enviaments i de l'administració de les dades i comunicacions amb Alemanya, a través de l'Instituto Ibero-Americano de Berlín, sota la tapadora de ser una institució cultural, per no despertar sospites fora d'Espanya, entitat de la qual Faupel en va ser director, en un primer període entre 1934 i 1936. Posteriorment es convertirà en ambaixador a l'Espanya franquista. Les diferències que mantenia amb Franco, i la seva participació en els enfrontaments interns del règim, donant suport a Manuel Hedilla com a nou cap de la Falange per evitar la fusió d'aquesta organització

⁴²⁸ Nascut l'any 1915 i mort l'any 1988 a Berlín Est. Brigadista Internacional a la Guerra Civil Espanyola. Va treballar per Reuters i va cobrir els judicis de Nuremberg. L'any 1950, es va exiliar a la República Democràtica Alemanya (RDA), en senyal de protesta pel rearmament de l'Alemanya occidental. De 1952 a 1975, Peet va ser l'editor d'un fulletó periodístic, *Democratic German Report* (DGR), d'aparició quinzenal, dirigit a l'opinió pública de centre esquerra al Regne Unit, però amb clara finalitat propagandista comunista.

⁴²⁹ Institució científica creada l'any 1930 a Berlín, per al diàleg intercultural d'Alemanya amb Amèrica Llatina i la península Ibèrica. Des que Faupel en va assumir la Direcció l'any 1934, va convertir-se en una eina al servei del nazisme.

amb els tradicionalistes, van provocar la seva destitució l'octubre de 1937, sent rellevat per Eberhard von Stohrer. Va reprendre la direcció de l'esmentat institut entre 1938 i 1945, sense tenir cap altre paper destacat polític o militar, malgrat que va seguir utilitzant la institució cultural com a tapadora de nombroses operacions d'informació a Espanya i a Sud-amèrica. L'any 1945 va desaparèixer a Berlín, en els darrers dies dels combats.

El document autoinculpatori de la mort de Yencken hauria aparegut entre una documentació, presumptament sobreviscuda a la crema dels arxius del mateix Instituto Ibero-Americano durant la caiguda de Berlín, l'abril de 1945. En un fragment que tot seguit es pot llegir de la carta, Faupel informa col·loquialment al secretari general de la institució, Hans-Joachim von Merkat, la forma en què s'hauria ordit l'atemptat i alhora, quins n'haurien estat els autors:

Madrid, 22 de maig de 1944

Wilhelm Faupel. General und Botschfeter a D. Senyor Secretari General;
Dr. Hans von Merkat.

Berlín-Lankwitz.

Instituto Latino Americano.

El meu estimat jove amic:

Finalment hem acabat amb el maleït Yencken, que és el principal responsable de les recents dificultats a Tànger i Ceuta, així com de les dificultats en el negoci del Wolfram. Ha mort literalment arrancat del cel i enviat directament a l'infern pel doctor Panhorst, i el comandant Moreno, sense provocar-li problemes diplomàtics al "Caudillo". Llàstima que el jueu prudent, Hoare, no fos en el mateix avió. El general Moscardó s'encarregarà que el resultat de la investigació sembli un accident...

(la carta segueix en relació a altres temes).

...Heil Hitler. Signat: W. Faupel.

El 25 de gener de 1953, la notícia de l'aparició de la missiva va ser difosa internacionalment per l'agència United Press,⁴³⁰ i va tenir un gran impacte al Regne Unit, on Anthony Eden, que era el primer ministre del país, va haver de respondre per escrit a les preguntes que li féu l'oposició laborista, negant rotundament que el document fos autèntic i ho va atribuir a la propaganda soviètica, mante-

430 ABC 21.05.1944 p. 21.

nint la versió oficial dels fets.⁴³¹ Segons les investigacions ordenades per Eden, Faupel ni tan sols era a Madrid la data que hauria estat confeccionat el document inculpatori, atès que es trobaria malalt a Potsdam.⁴³²

Les autoritats de la República Federal d'Alemanya també van rebutjar que fos cert, i entre les veus d'aquest país que es van afanyar a negar la seva autenticitat hi havia la del destinatari de la missiva quan encara era el secretari general de l'Institut Ibero-Americano de Berlín el Dr. Hans von Merkat, ⁴³³ conegut jurista que l'any 1953 s'havia convertit en un destacat polític del Partit Conservador Alemany (DP, Deutsche Partei), amb el que va exercir diversos càrrecs públics nacionals, i també d'àmbit europeu, i malgrat el seu passat nazi, l'any 1956 va arribar a ser ministre de Justícia, i el representant d'Alemanya Occidental en el consell executiu de la UNESCO.

Tot i que el document hauria estat avalat en la seva autenticitat, l'any 1952, per un jutge de guàrdia, de nom Höne o Hoene,⁴³⁴ de l'Amtsgericht Pankow / Weißensee, un tribunal de jurisdicció general de Berlín, i un cop s'analitzen els noms que hi són esmentats i el paper que cada un d'ells hauria jugat en la suposada conspiració i es contrasten amb els autos judicials i les dades climatològiques del dia de l'accident, el cert és que es desperten força dubtes respecte al que s'exposa en la carta. Faupel, cal recordar que havia estat apartat de càrrecs de responsabilitat diplomàtica l'any 1937, si bé va continuar mantenint contactes amb l'Ambaixada d'Alemanya a Madrid, a través de l'Institut Ibero-Americano que dirigia, ajudat per la seva esposa, Edith. La institució finançava cursos a estudiants espanyols i organitzava intercanvis culturals amb Sud-amèrica, mentre servia de tapadora per canalitzar informació estratègica recollida de tot arreu, però això era el màxim a què podia arribar Faupel en el seu àmbit, l'any 1944. El nivell de decisió que es requeria per arribar a executar un atemptat d'Estat amb implicació de personatges d'alta graduació militar i amb responsabilitat dins del

431 REGNE UNIT. «HANSARD 1803–2005». Spain (British Subject's Death). Londres: UK Parliament. HC Deb 30 January 1953 vol 510 cc159-61W. <http://hansard.millbanksystems.com/written_answers/1953/jan/30/spain-british-subjects-death> (Consulta: 16 març 2016).

432 HERA MARTÍNEZ, Jesús de la. *La política cultural de Alemanya en España en el período de entreguerras*. Volum 50. Biblioteca de Historia/Consejo Superior de Investigaciones Científicas Series. Madrid: CSIC, 2002, p. 338-339. [Faupel, des de la seva destitució com a ambaixador, l'any 1937, només va tornar un cop a Espanya, convidat pel general Moscardó, el 17 de maig de 1943].

433 Hans von Merkat (1905–1982) era doctor en Dret i un reconegut jurista i conferenciant en la dècada dels anys 30 del segle XX. L'any 1938 es va convertir en secretari general de l'Institut Ibero-Americano de Berlín.

434 SANTANDER, Silvano. *Técnica de una traición: Juan D. Perón y Eva Duarte, agentes del nazismo en la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Antyguá, 1955, p. 58 - 60.

WILHELM FAUPEL
General und Botschafter a. D. Madrid, den 22. Mai 1944

Herrn Generalsekretär
Dr. Hans von Merkatz
B e r l i n - L e n k w i t z
Lateinamerikanisches Institut Kurierpost

M.I. junger Freund!

Endlich haben wir den verfluchten Venken, hauptverantwortlich für die neuerlichen Schwierigkeiten in Tanger und Ceuta sowie beim Wolfraugeschäft, zur Strecke gebracht. Er ist tot, von Dr. Panhorst und Comandante Moreno buchstäblich vom Himmel herunter geholt und direkt zur Hölle geschickt, ohne den Caudillo in diplomatische Schwierigkeiten zu verwickeln. Schade nur, daß der Stinkjude Mosca nicht im gleichen Flugzeug gesessen hat. General Moscardó trägt Sorge dafür, daß das Untersuchungsergebnis auf "Unfall" frisiert wird.

"Inminente el intento de una invasión" lautet eine mir soeben von Moreno durchgegebene Information aus London. Der Empfang wird heiß bereitet werden.

Aus Argentinien sehr erfreuliche Nachrichten. Ramirez und Anhang völlig ausgeschaltet, unser Freund Perón der unbestritten starke Mann in der Regierung, und die Folgen des Januar-Zwischenfalles praktisch beseitigt. Reichsleiter Bormann, im Besitz zweier Berichte von Leute und General Pistarini, drängt auf Wiederaufnahme der Beires-Transporte. Ersuchen Sie General Galland, sofort zwei Maschinen (nur für Nachtflüge) bereitzustellen, sowie Rudel und Hanna Reitsch zu verständigen. Der Überbringer ds. sowie Küster sollen sofort mit den Vorbereitungen beginnen. Kohn soll mit der ersten Maschine nach hier kommen, zur vorübergehenden Unterstützung von Sandstedt, den ich für morgen herbeordert habe. Dr. Panhorst befindet sich bereits auf dem Wege nach Mallorca.

Die Lotschaft hat heute drei Briefe für Therman von Tjarks, General Fertinó und Dr. Sanchez Borondo an das AA weitergeleitet. Verständigen Sie Rohle.

Benachrichtigen Sie meine Frau, sie möge Kapitän Niebuhr davon verständigen, daß ich in 8 bis 10 Tagen zurück bin.

Heil Hitler!

W. Faupel

La carta autoinculpatori, atribuïda a Wilhelm Faupel. Publicat a, SANTANDER, Silvano. *Técnica de una traición: Juan D. Perón y Eva Duarte, agentes del nazismo en la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Antyguia, 1955.

règim, com el general Moscardó, no semblaria estar al seu abast,⁴³⁵ quan ja feia anys, des de la seva etapa diplomàtica a Espanya, que havia caigut en desgràcia als ulls del partit.⁴³⁶

A l'escrit, la responsabilitat de preparar el crim és atribuïda al Dr. Karl Heinrich Panhorst (1899-1986), àlies "Montenegro",⁴³⁷ un intel·lectual estudiós de les

435 NARA. Interrogation records prepared for War Crimes proceedings at Nuernberg, 1945- 1947. OCCPAC ID: 647749. M1270. Grup: 238. MR: 0016, p. 9. Interrogatori a Joachim von Ribbentrop del 24.09.1945.

436 HERA, *op. cit.* p. 339.

437 NARA. (OMGUS...)1945-1949. ABWEHR. ID: 2990221. M1922. Rotllo 0001, p. 2.

cultures sud-americanes i dels processos de colonització d'aquell continent,⁴³⁸ membre abans de la guerra de l'Instituto Ibero-Americano a Berlín i poc procliu a la disciplina del partit nazi,⁴³⁹ motiu pel qual, l'any 1938, va ser apartat de la institució acadèmica i l'any següent enviat al servei militar actiu com a oficial de Comunicacions de l'Aire, d'on va passar a l'OKW, a Barcelona, l'any 1940, al servei de l'ABWHER, des d'on gestionarà diverses societats tapadora de l'entramat econòmic nazi,⁴⁴⁰ dirigint un equip d'agents, entre ells, els germans Wilhelm i Fritz Löwe (veure Capítol IV). Si bé Panhorst serà repatriat i empresonat pels aliats al final de la guerra⁴⁴¹ al camp de detenció número 76, d'Asperg, la seva voluntat de col·laborar durant els interrogatoris i la poca transcendència, als ulls dels investigadors aliats, del seu paper durant el conflicte, li permetrà recobrar la llibertat l'any 1946 i la reincorporació al món polític i acadèmic de l'Alemanya Occidental, assolint diversos càrrecs diplomàtics de caràcter tècnic a Sud-amèrica pel coneixement que tenia d'aquells països, arribant l'any 1964 a ser ambaixador de la República Federal d'Alemanya a Guatemala.⁴⁴²

Per afegir més confusió, un dels noms que apareixen a la carta, un presumpte comandant de l'exèrcit, anomenat Moreno, del que no es donen més detalls, semblaria voler identificar-se amb l'home de confiança de Moscardó, el tinent-coronel d'Infanteria Rafael Moreno Garrido, ajudant del general franquista des dels anys de la Guerra Civil Espanyola, sense que hi hagi, però, res en ferm que el relacioni amb el sinistre.

Per la seva banda, al tinent general José Moscardó se li atribueix l'encobriment del fet a través de la manipulació de les investigacions i de presentar-ho com un accident. Si bé tampoc hi ha cap prova concreta que demostrï la participació del militar espanyol en l'assumpte, cal dir que en un dels nombrosos interrogatoris practicats per l'OMGUS a alemanys repatriats d'Espanya, el comerciant

438 TOVAR ZAMBRANO, Bernardo. *La historia al final del milenio: ensayos de historiografía colombiana y latinoamericana*. Volum 2. Bogotá: Editorial Universidad Nacional, 1995, p. 699 i WILGUS, A. Curtis. *History and Historians of Hispanic America*. Oxon i Nova York: Frank Cass, 1965, reimprès 2006, p. 86.

439 BEHRENDT, Ralf. *Die Kabinettsprotokolle der Bundesregierung: 1956-1957*. Munich: Oldenbourg Verlag, 1999, p. 571 i CIA. NWCD. Wartime Activities of the German Diplomatic and Military Services during World War II. DN: 519cd819993294098d515ce6, p. 55.

440 CIA. NWCD. Preliminary Report: Recovery of Official Assets of the German Secret Service (ABWHER) in Spain. DN: 519cd81e993294098d5166e2. Informe SAFEHAVEN Núm. 408, de 06.02.1946, de l'Ambaixada dels Estats Units a Madrid. Annex; ABWHER personnel in various cities of Spain, p. 5 i Annex núm. 4 del 10.10.1945. Informe de Karl Zimmer.

441 NARA. (OMGUS...)1945-1949. Repatriates: Spain-Flight X (General). ID: 2990221. M1922. MR 43. Annex 1, al despatx 29242. 10.04.1946 i NARA. Spain (Interrogations). MR 75.

442 Bundesarchiv. GND: 117684449 [{Panhorst, Karl Heinrich}].



Karl Panhorst, cap de la delegació comercial alemanya a Venèçuela, a la fotografia, el tercer per la dreta. Imatge datada el 27 d'agost de 1951, en una recepció al cos diplomàtic veneçolà en el castell de Kronberg, a Hessen, Frankfurt, amb motiu de la celebració del 5 de juliol, dia de la Independència d'aquell país sud-americà. AHMPPRE. Foto Jors. Archivo Fotográfico de la Casa Amarilla. Ref. BI/M12/LA/T9/C5/0386.

Hermann Lohmann, sospitós d'activitats econòmiques encobertes i d'haver treballat en favor dels nazis, va declarar que en el curs d'un sopar amb Karl Heinrich Panhorst, va sentir com aquest, en estat d'embriaguesa, deia tenir un compte bancari camuflat que era operat pel General Moscardó,⁴⁴³ circumstància que, en cas de poder provar-se, vincularia directament el militar espanyol amb l'agent alemany, un fet que l'interrogat hauria denunciat al Consolat Britànic de Madrid un cop acabada la guerra, sense més diligències per part d'aquells, alimentant encara més el mite de la mort del diplomàtic Arthur Ferdinand Yencken en una muntanya de la Terra Alta, el 18 de maig de 1944.

⁴⁴³NARA. (OMGUS...)1945-1949. Repatriates: Spain - Flight Y. ID: 2990221. M1922. MR 0043, p. 18 – 38. Interrogatori a Hermann Lohmann.

EL GRUPPO "BUSCAGLIA"

Tot just feia tres setmanes de l'accident de l'agregat Yencken a Prat de Comte i amb el Govern franquista encara trasbalsat per la transcendència i les possibles conseqüències de l'assumpte, quan un nou succés amb el territori ebrenc d'escenari va tornar a posar a prova les habilitats camaleòniques del règim en les relacions diplomàtiques que mantenia amb les potències en guerra. Per entendre el que va passar, cal rememorar la situació d'Itàlia en aquella primavera de 1944 que, des del mes de setembre de l'any anterior, estava dividida en dos, amb un govern al sud, cobel·ligerant al costat dels aliats, conegut en el seu moment pel Regno del Sud, sota la forma d'una monarquia força qüestionada⁴⁴⁴ pels mateixos italians, amb el rei Vittorio Emanuele III, i per l'altra banda, el govern la Repubblica Sociale Italiana amb Mussolini al capdavant, el govern titella de Hitler, instal·lat a la meitat nord del país, sota el control ideològic del creat de nou Partit Feixista Republicà.

Immediatament de proclamar-se aquest nou estat feixista, que ja no va rebre el reconeixement d'Espanya, el dictador italià va tornar a alinear-se militarment amb Alemanya i Japó, amb les disperses i diverses forces que havia pogut mantenir sota el seu control, dirigides pel mariscal Rodolfo Graziani, a partir de soldats fidels al règim feixista provinents de l'antic exèrcit regular italià, enrolats des d'aquell moment en el nou Esercito Nazionale Repubblicano (ENR), si bé la realitat és que la seva participació en accions de guerra durant aquella curta etapa va ser molt limitada, centrant la major part de la seva activitat en tasques repressives i en la lluita contra els partisans.

L'actuació de la Regia Marina, encara va ser menys transcendent, sota el nom de Marina Nazionale Repubblicana (MNR) amb la presència de comptades unitats navals destacant la coneguda Decima Flotiglia MAS, la unitat de capbussadors de combat, una de les poques que va decantar-se majoritàriament per adherir-se al nou ordre polític sorgit al nord d'Itàlia.

L'aviació, convertida en l'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) va quedar molt delmada a causa de la confiscació feta pels alemanys de molts dels aparells. Tot i així, algunes formacions van tenir un destacat paper en accions bèl·liques

⁴⁴⁴ Vittorio Emanuele III, davant del desprestigi de la institució monàrquica, va designar Regent (amb el títol de Lloctinent General del Regne d'Itàlia) al seu fill Umberto di Savoia, que finalment va ser proclamat rei el 9 de maig de 1946, si bé només va exercir en el càrrec fins al 2 de juny de 1946, moment de la instauració de la República a Itàlia.

puntuals, com les protagonitzades pel grup d'avions torpediners, Gruppo Aerosiluranti “Buscaglia”,⁴⁴⁵ també conegut per “Buscaglia-Faggioni”, equipat de trimotors *Savoia Marchetti SM.79 III Sparviero*. Aquesta unitat, reconstruïda l'octubre de 1943 sota el nou ordre feixista, estava especialitzada en missions de torpedinament i bombardeig, agafant renom entre març i abril de 1944 quan, sota les ordres del capità Marino Marini, participà en l'obstaculització dels desembarcaments aliats a les platges d'Anzio, malgrat que sense especial efectivitat i patint nombroses baixes humanes i materials.

A primers de juny el “Gruppo” va protagonitzar un cop d'efecte per la RSI, en forma d'atac sorpresa a la base naval de Gibraltar, tenint com a objectiu els vaixells aliats que es trobaven dins la protecció de la rada. L'operació militar va començar el dia 3 d'aquell mes, quan dotze SM.79 van enlairar-se de la base de Lonate Pozzolo per fer escala obligada a Istres, a prop de Marsella, atès que els aparells no disposaven de suficient autonomia per volar des d'Itàlia i tornar d'una tirada.

Per adequar els aparells per a l'operació, s'havien modificat els motors i reforçat el blindatge dels llocs laterals de metrallador, prescindint d'un dels sis membres de la tripulació i de bona part de l'armament defensiu, mantenint només un canó a bord i encabint 6.000 litres més de combustible. Dos dels avions van quedar-se a terra com a reserva, mentre que els altres deu⁴⁴⁶ es van anar enlairant l'endemà, dia 4, per complir amb la seva missió a 2.700 km de distància, la qual es va executar de nit, entre les dues i les set de la matinada del dia 5, precisament la jornada que Vittorio Emanuele III designava regent d'Itàlia al seu fill Umberto.

Aliens a les maniobres de supervivència de la reialesa, i de ben segur més pendents de la seva pròpia seguretat, un cop a Gibraltar cada pilot de l'escamot va actuar de forma independent, efectuant diverses incursions sobre la badia aprofitant el desconcert inicial de les defenses antiaèries,⁴⁴⁷ tot i que diversos problemes mecànics en el llançament dels torpedes va malbaratar l'avantatge adquirit, perquè la major part van ser aturats per les xarxes de defensa desplegades al voltant dels vaixells ancorats. Així, malgrat el factor sorpresa favorable als italians,

⁴⁴⁵ Sobre la unitat en concret i les seves accions, veure: MATTIOLI, Marco. *Savoia-Marchetti. S.79 Sparviero Torpedo-Bomber Units*. Londres: Bloomsbury Publishing, 2014; AICHNER, Martino. *Il gruppo Buscaglia. Aerosiluranti italiani nella seconda guerra mondiale*. Milà: Ugo Mursia, 2008.

⁴⁴⁶ Pilots: Marino Marini; Irnerio Bertuzzi; Carlo Chinca; Francesco Pandolfo; Vito Tornese; Franco Monaco; Domenico De Lieto; Luigi Morselli; Francesco Del Prete i Adriano Merani, si bé aquest darrer va haver de tornar per una avaria.

⁴⁴⁷ Durant la resta de la nit, van ser vistes i escoltades de l'altre costat de la frontera, les bateries antiaèries espanyoles obrint foc sobre les aeronaus italianes quan en la foscor s'intuïa que aquestes evolucionaven sobre l'espai aeri espanyol.



Un bombarder torpediner italià, *Savoia-Macchetti S-79*, en una base sota control nord-americà a l'illa de Sicília. Datada el 23 d'octubre de 1943. NARA. 342-FH-3A27021-54926AC.

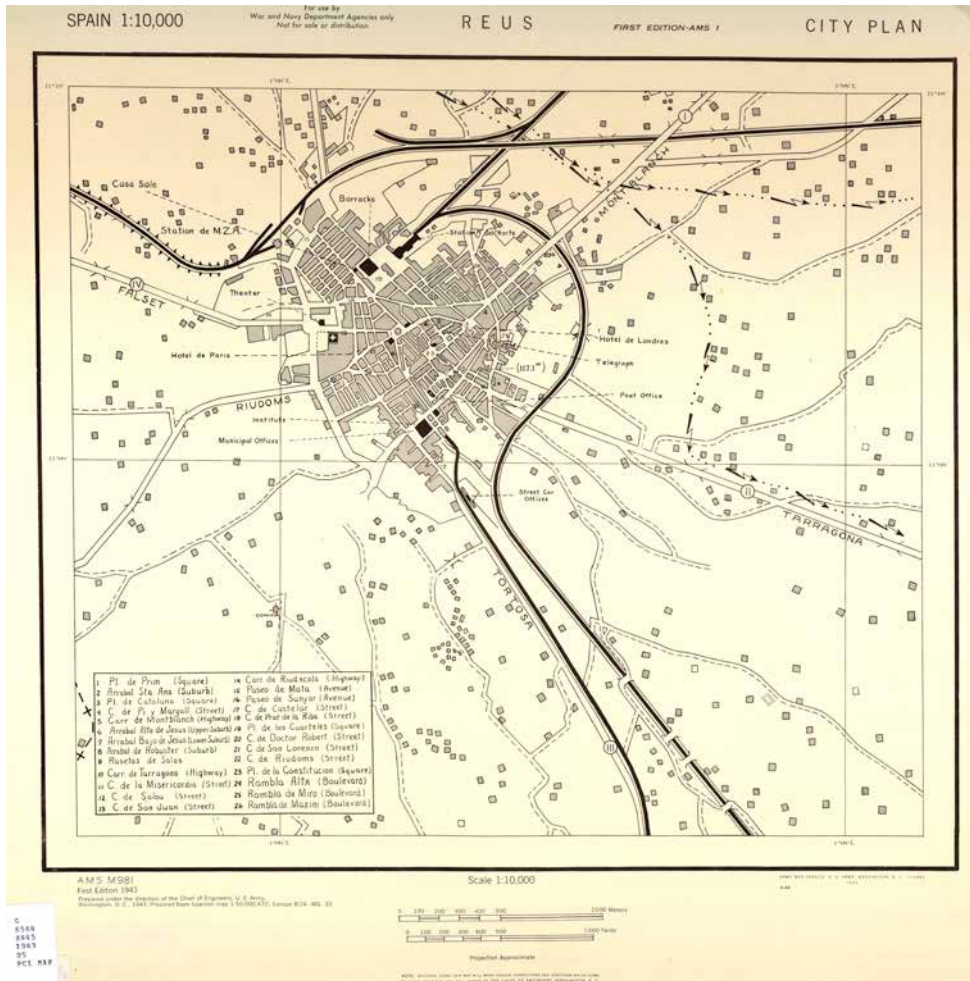
el balanç final en xifres va resultar decebedor atès que només van danyar un dels molls on hi va haver cinc ferits, forçant el tancament del port durant dotze hores, el temps que van tardar els anglesos a fer l'avaluació dels desperfectes.

Si l'acció militar no va tenir conseqüències, sí que va suposar un èxit propagandístic per al règim de la República de Salò davant dels seus aliats alemanys, motiu pel qual els tripulants dels SM.79, van ser condecorats i elevats a la categoria d'herois⁴⁴⁸ de l'efímer Estat. Les seves reivindicacions d'haver fet blanc sobre quatre vaixells ancorats a la rada van magnificar-se en els diaris italians que van donar a entendre l'enfonsament de vaixells per un total de 40.000 tones, pèrdues que mai van existir.⁴⁴⁹

Acabada l'operació, els avions van anar tornant cada un pel seu compte al punt de partida, recorregut que es va convertir en la part més difícil de l'arriscada acció. En el trajecte, i per estalviar combustible, els pilots van apagar el motor frontal, cosa que va permetre al capità Marini i el sotstinent Francesco Del Prette, aterrar sans i estalvi a Perpinyà, mentre que Irnerio Bertuzzi, Luigi Morselli, Francesco Pandolfo i Carlo Chinca, ho feien a Istres.

⁴⁴⁸ Tots els tripulants van rebre la Medalla de Plata al Valor Militar atorgada per la RSI i nombroses distincions individuals, destacant les Creus de Ferro de Primera i de Segona Classe per al capità Marini, concedides pels alemanys.

⁴⁴⁹ NARA. AWD, 6/1/44 to 6/30/44. ID: 4697018. MSN: K-6-E; MR: A2182. Diversos comunicats, entre els dies 5 i 8 de juny de 1944, informant dels fets.



Plànol militar nord-americà, de Reus. Any 1943. U.S. Army. Col·lecció de l'autor.

sofertes pel tinent Vito Tornesse. Finalment, el darrer S-79, número MM24339 i matrícula militar B2-09 conduït pel tinent Domenico De Lieto, va acabar la seva aventura a l'aeròdrom de Reus, aterrant amb normalitat, un cop esgotades les reserves⁴⁵⁰ de combustible. Els dos aeroplans accidentats, respectivament al Delta i a Castelldefels, davant l'estat de sinistre total que presentaven, van acabar sent desmuntats i enviats en peces a l'aeròdrom de Sabadell en espera de rebre instruccions sobre què fer amb el que es pogués aprofitar, atès que el canvi d'escenari polític i militar succeït a Itàlia, deixava els avions de la RSI irremissiblement condemnats a l'internament.

La premsa espanyola va fer-se ressò de l'atac sobre Gibraltar, però va silenciar la vinguda de les aeronaus, just en el moment que Roma era ocupada pels aliats i el dia 6 començaven els desembarcaments de Normandia. S'imposava, per

450 AHEA. Relació, escrita a mà, d'avions italians arribats a Espanya. Sense data, ni número de registre del document.

tant, una postura prudent en el tracte del succés, i en aquesta línia es va actuar quan en successius correus durant el mes de juny l'Ambaixada d'Itàlia a través del seu agregat aeri, Ferri Folte, desconixedor de l'estat de ruïna de dues de les aeronaus, s'adreçava a l'Estat Major de l'Aire⁴⁵¹ per deixar constància que els tres avions eren propietat de la Regia Aeronautica i que havien de ser considerats com a usurpats del territori italià per elements rebels de la RSI, interessant-se també pel lloc on eren dipositats i pel seu estatus jurídic. La reivindicació va ser acceptada pel Govern espanyol que en va donar complida resposta i va permetre, a l'octubre, que el gabinet de l'agregat aeri d'Itàlia visités l'avió que havia aterrat intacte i les deixalles dels altres,⁴⁵² materials en conjunt que seran tornats al seu país un cop unificat, al final de la guerra.

BERLÍN A L'HORIZÓ

Durant l'estiu de 1944 la pressió militar sobre la Wehrmacht es va incrementar de tal manera amb l'obertura de nous fronts que, a finals d'estiu, els seus exèrcits es trobaven reculant de forma irreversible en tots els teatres d'operacions. Entre abril i maig, l'Exèrcit Roig havia expulsat al 17è Exèrcit del Grup d'Exèrcits Sud de la península de Crimea, que es va retirar a Sebastopol, d'on foren desallotjats el 9 de maig. Simultàniament a aquella ofensiva, durant la primavera els soviètics havien iniciat l'assalt sobre Romania, que resoldran victoriosament a finals d'agost. Com hem vist, el 4 de juny els aliats entraven a Roma i la declaraven ciutat oberta, mentre que els alemanys en la seva retirada d'Itàlia cercaven una nova línia defensiva als massissos muntanyencs.

Dos dies més tard de l'alliberació de la capital, es van iniciar els desembarcaments de Normandia, l'Operació Overlord. Si bé el desembarcament va resultar exitós, la posterior resistència alemanya va demorar l'avenç dels assaltants fins a finals de juliol, moment en què la progressió aliada va accelerar-se fins a arribar a París el 25 d'agost, però amb l'horitzó fixat a Berlín. Mentrestant, el 20 de juliol es va produir el fallit intent d'assassinar Adolf Hitler, dut a terme per un grup d'oficials alemanys coordinats pel comte Claus von Stauffenberg, en la coneguda Operació Valquíria.

451 AHEA. Referència 39. Comunicats 0448R; 0620 i 0750/R, de dates 17 de juny, 1 de setembre i 17 d'octubre de 1944, respectivament.

452 AHEA. Referència 30. Sig. A10806.



Ju 88 de l'I/KG 77. Setembre de 1943. Col·lecció de l'autor.

Amb aquest panorama, la Luftwaffe havia de dividir els seus efectius entre els diversos escenaris en una cada cop més precària situació d'efectius humans i materials. Les unitats establertes al sud-est de França continuaven peregrinant per l'escenari Mediterrani i seguien fustigant els combois aliats que no cessaven de travessar per Gibraltar. El mes de juny, el Kampfgeschwader 77 (Ala 77 de bombarders), tenia els grups I i III operant des de Salon-Provence i Orange-Caritat, respectivament, tot i que el grup I va transformar-se en I./KG26 (Ala 26 de bombarders) a partir de juliol.

A una d'aquestes dues unitats, en constant activitat aquells mesos al llarg del llevant espanyol, devia pertànyer, sense fonts que ho confirmin, un Ju-88 A-17 que va aterrar a l'aeròdrom de Reus el 12 de juliol de 1944, sense cap incidència en la maniobra. No hi ha dades contrastades dels noms dels tripulants, ni de les causes de l'aterratge, ni tampoc de la matrícula, si bé de la poca documentació existent es pot deduir el número de sèrie de l'aparell, 822601,⁴⁵³ que va ser traslladat en vol a la Mestrança d'Albacete, el 16 d'agost de 1944.⁴⁵⁴

Des d'aquestes dates, amb els enfrontaments cada cop més a prop d'Alemanya i en conseqüència directa, més lluny d'Espanya, van deixar de produir-se a Tarragona successos relacionats amb la guerra que no fossin les intrigues econòmiques del capital nazi, que ja hem analitzat anteriorment.

453 AHEA. Sig. M2655. Carpeta No. 15. Apartat A. Grup 1-29.

454 AHEA. Llistes manuals d'aeronaus alemanyes aterrades en territori espanyol durant la Segona Guerra Mundial.

VIII



EPÍLEG / REFENT FERIDES



El dia 30 d'abril de 1945, Adolf Hitler es va suïcidar en el seu búnquer sota terra, a Berlín, acorralat pels exèrcits aliats i just l'endemà, mentre el Tercer Reich agonitzava, l'almirall Karl Dönitz, anunciava oficialment per la ràdio la mort del dictador. Aquell mateix dia, u de maig, a les 8.30 del matí, un bombarder alemany *He-111H-16* aterrava sense cap incidència a l'aeròdrom militar de Reus, transportant a bord el capità i pilot de l'aparell, Rolf Susemihl; el sergent Kurt Gruschke, ràdio operador, i el mecànic Karl Manyalach, i amb ells un visitant inesperat, Theodore Shade, l'agregat aeri de l'Ambaixada d'Alemanya a Espanya.⁴⁵⁵



Assemblatge d'un *He-111P-4* (l'NA+IU, Núm. 2922) a les instal·lacions de Heinkel, a Rostock, l'any 1939. Bundesarchiv, Bild-101I-774-0011-34/Hubmann, Hanns/CC-BY-SA3.0.

L'aparell provenia de Rostock, al nord del país, a tocar de la mar Bàltica, on eren les plantes d'assemblatge de les aeronaus del fabricant Ernst Heinkel A.G. L'enlairament s'havia produït a les dues de la matinada, previ a l'ocupació de la ciutat per part de les tropes soviètiques, i era el primer lliurament, llargament esperat, d'una comanda feta pel Govern espanyol de quatre unitats del mateix tipus d'avió, dels quals els altres tres aparells no van arribar mai a la seva destinació, atesa l'evolució final del conflicte i el col·lapse que va sobrevenir al règim

⁴⁵⁵NARA. OSS. ID: 4504574. Category: WASH-SPDF-INT-1: Documents 526-550. 7 annexos. Informe SAFEHAVEN de l'Ambaixada dels Estats Units a Madrid, 11.05.1945.

nazi. L'aeronau anava plena de components mecànics i recanvis per als altres aparells comprats de forma recurrent a Alemanya pel règim franquista, reblats amb els acords del pla Bär (veure Capítol V) i incloïa elements per ser entregats a la planta d'assemblatge que CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.) el fabricant espanyol, tenia a Sevilla, on només s'havia pogut completar un aparell *He-111* des de l'inici de la producció, l'any 1942, per manca de recanvis en els trens d'aterratge i per les dificultats tècniques per trobar-hi una solució.⁴⁵⁶

La vinguda de l'avió a Reus va ser informada el 5 de maig de 1945 pel ministre espanyol de l'Aire, general Eduardo González Gallarza, als agregats aeris britànic i nord-americà, posant a la seva disposició la inspecció de la nau i la càrrega que transportava, que es va efectuar el dia 7 de maig, a partir de l'inventari inicial efectuat pel comandant en cap de l'aeròdrom reusenc. Des de l'aterratge, la porta d'accés a l'avió va estar precintada amb uns precaris fulls de paper, havent-se permès, segons va manifestar l'oficial espanyol, que els tripulants únicament prenguessin la seva roba d'abrigar, per a ús propi en el seu internament. Un cop feta la inspecció, la Comissió d'Investigació Aliada va dictaminar de mantenir l'aeronau immobilitzada, mentre que s'aclaria la titularitat.

La documentació de bord va confirmar que la propietat de l'aparell i el seu contingut eren del Govern espanyol, evidenciant, alhora, el detall del deute que quedava reflectit en les factures número 411/211, corresponent a l'avió mateix, Werk Nummer 4211, xifrat en 314.288,25 reichmarks, i la factura 412/212, per un conjunt de 239 peces de recanvis i components, valorat en altres 345.000 reichmarks.⁴⁵⁷ Espanya comptava liquidar el deute sobre la base del *clearing*, però per la situació de col·lapse d'Alemanya, aquests van exposar que només acceptarien un màxim del 50% del deute per compensació, i que l'altra meitat havia de ser lliurada en efectiu al representant de la firma Hans Friedrich Sturm, a Madrid. Pel que fa als saldos compensatoris, les tensions entre els dos governs s'havien anat acumulant al llarg de la guerra, motiu pel qual entre la documentació del vol aparegué també un atorgament de poders al mateix Sturm, per pledejar en nom de la marca exportadora, Ernst Heinkel Ausfuhr G.m.b.H. davant dels tribunals espanyols en les diferents causes obertes al respecte. Confirmat,

⁴⁵⁶CASA va enviar enginyers a les factories de construcció, a Alemanya durant la guerra, per estudiar els mètodes de fabricació i els alemanys van enviar un tècnic a Sevilla per donar assistència al fabricant espanyol. L'agregat aeri de l'Ambaixada d'Alemanya a Madrid, Theodore Shade, en els interrogatoris a què va ser sotmès pels aliats, un cop acabat el conflicte, considerava que CASA mai seria capaç de construir un *Heinkel He-111* de forma satisfactòria.

⁴⁵⁷NARA. (OSS...). Informe SAFEHAVEN 11.05.1945, annexos 3-4-5-6 i 7. ID: 4504574.

doncs, el deute que tenia Espanya amb el Govern alemany per la transacció, la Comissió Aliada, va instruir al Govern espanyol perquè fes l'ingrés⁴⁵⁸ dels diners en un compte especial restringit a l'Instituto Español de Moneda Extranjera, en el que es canalitzaven les liquidacions de béns alemanys al país.

Pel que fa a l'avió, el mes de maig de 1946 era a Salamanca,⁴⁵⁹ sense haver entrat en servei, moment en què es perd la seva pista i atès que no consta incorporat a l'Exèrcit de l'Aire, tal vegada per ser una unitat força atrotinada,⁴⁶⁰ devia acabar desmuntat a peces i convertida en proveïdor de recanvis per als altres aparells. D'entre els tripulants internats, es va demanar la repatriació de Theodore Shade, l'agregat aeri de l'Ambaixada d'Alemanya a Madrid,⁴⁶¹ després de ser sotmès a nombrosos interrogatoris pels diversos organismes fiscalitzadors de les activitats alemanyes.

L'ESTRANYA CONNEXIÓ TARRAGONINA

Quan l'assumpte de l'*He-111* s'anava tancant, els primers dies de la primavera de 1946, un any després de l'acabament del conflicte, Europa es refeia lentament de les ferides de la que havia estat la guerra més devastadora de totes les conegudes, tant per la seva virulència com per l'abast mundial de la contesa. A Espanya, però, no s'hi albiraven canvis. Els qui confiaven amb la victòria aliada com un primer pas cap a la caiguda del dictador, diluïen les seves esperances convivint amb la misèria quotidiana i la repressió, malgrat que al febrer l'Assemblea General de l'ONU, recentment constituïda, havia condemnat el règim franquista i en vetava l'accés a l'organització.

El tribunal de Nuremberg encara no havia començat les deliberacions, que haurien de condemnar els jerarques i institucions nazi-alemanyes. S'estava jutjant els principals instigadors de la tragèdia col·lectiva que havia representat la Segona Guerra Mundial, acusats, entre altres greus imputacions, de delictes amb responsabilitats més enllà de les seves fronteres, assentant les bases d'una justícia

458Es va estipular un canvi de 4,24 pessetes per Reichmark, tot i que l'inventari de la Comissió aliada donava un valor inicial estimat global de 2.000.000 de ptes., força inferior al preu pagat finalment pel Govern espanyol.

459NARA. (OSS...). Documents 5175-5200. Interrogatori a Hans Friedrich Sturm, p. 8-9.

460NARA. (OSS...). Informe SAFEHAVEN del 11.05.1945, p. 2. [La Comissió Aliada descriu l'aparell com a molt usat].

461NARA. (OMGUS...) 1945-1949. Sèries núm. 245. ID: 2990221. RG: 260. M1922. MR: 0001.

internacional, que jutjarà llavors, conceptes ara tan coneguts com genocidi, crims de guerra, crims contra la pau i crims contra la humanitat.⁴⁶²

Un dels que va eludir asseure's al banc dels acusats i el càstig del tribunal, tot i ser jutjat i condemnat (declarat inicialment en rebel·lia) va estar Martin Bormann, cap de la cancelleria del Tercer Reich, director de l'administració del Partit Nazi i secretari i home de confiança d'Adolf Hitler, a qui gestionava béns i agenda personal. Amb la caiguda en desgràcia de Rudolf Hess, a finals de 1942, Borman va acabar esdevenint l'executor de les ordres de Hitler i el seu col·laborador més influent.⁴⁶³ Ell va ser dels darrers en veure viu al dictador, al seu búnquer, el 30 d'abril de 1945, moment des del qual, durant anys, es va perdre qualsevol pista del seu amagatall i es va endegar la seva recerca d'abast internacional.

L'u de gener de 1946, el *Diario Español* de Tarragona, anunciava, esmentant fonts txeques, la suposada detenció de Martin Bormann, al sector de Berlín controlat pels britànics. La lectura del text,⁴⁶⁴ breu i sense cap comentari, tot i tractar-se del possible successor de Hitler, fa evident l'allunyament públic del règim franquista dels postulats del nacionalsocialisme, un llenguatge ben diferent del triomfalisme i el suport incondicional dels primers anys de guerra a Europa. La notícia de la captura, si bé qüestionada ja des del primer dia pel mateix diari, va tardar dos més a ser desmentida del tot. Durant més de vint anys la primícia de la localització del dirigent nazi, i la corresponent rectificació, va ser habitual a les agències de premsa, mentre que amb el pas del temps el mite s'anava engrandint i la incògnita prenia, cada cop més, caire conspiratiu.

Entre les nombroses teories sobre el destí del lloctinent de Hitler, algunes el van situar a Amèrica del Sud, mitjançant les xarxes d'evasió de les organitzacions secretes nazis esteses per tot el món, activades arran de l'acabament de la guerra.⁴⁶⁵ Alguna hipòtesi més agosarada, però, va ubicar Martin Bormann pel Serrallo de Tarragona, quan transitava cap a l'oblit. Paul Manning,⁴⁶⁶ periodista nord-americà de l'emissora de ràdio CBS, en el seu llibre *Martin Bormann, Nazi in exile*, va donar per fet que, acabant l'hivern del 1946, sense precisar-ne la data exacta, l'alemany, hauria escapat a Àustria, a través del Tirol i d'allí, seguint rutes de

462 TRIAL OF THE MAJOR WAR CRIMINALS BEFORE THE INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL, Vol. I. 14 novembre 1945-1 octubre 1946. Nuremberg: International Military Tribunal, 1947, p. 11 i ss.

463 WISTRICH, Robert S. *Who's Who in Nazi Germany*. Londres/Nova York: Routledge, 2002, p. 17-19.

464 BHMT. *Diario Español*, (01.01.1946), p. 1.

465 STAHL, Daniel. «Odessa und das 'Nazigold' in Südamerika: Mythen und ihre Bedeutungen». A: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas-Anuario de Historia de América Latina*, Vol. 48: Koch Neff & Volckmar, 2011, p. 348-356.

466 MANNING, Paul. *Martin Bormann, Nazi in exile*. Secaucus: Lyle Stuart, 1980, p. 197.

mntanya, sempre ajudat per les xarxes nazis locals, hauria travessat Suïssa i Itàlia, allotjant-se en aquest país en un monestir franciscà de Gènova. Sempre amb l'ajut logístic del general Heinrich Müller, cap de la molt novel·lada, però mai definida en el seu abast i estructura, organització secreta nazi ODESSA,⁴⁶⁷ se li hauria lliurat documentació falsa, abans d'embarcar cap a la península Ibèrica. Així, des de Gènova, viatjant a bord d'un petit vapor americà, Bormann hauria desembarcat de nit al port de Tarragona, sense que el vaixell arribés a fer-hi estada.



La ciutat i el port de Tarragona l'any 1946. Arxiu del Port de Tarragona. Ref. 009166. Autor desconegut.

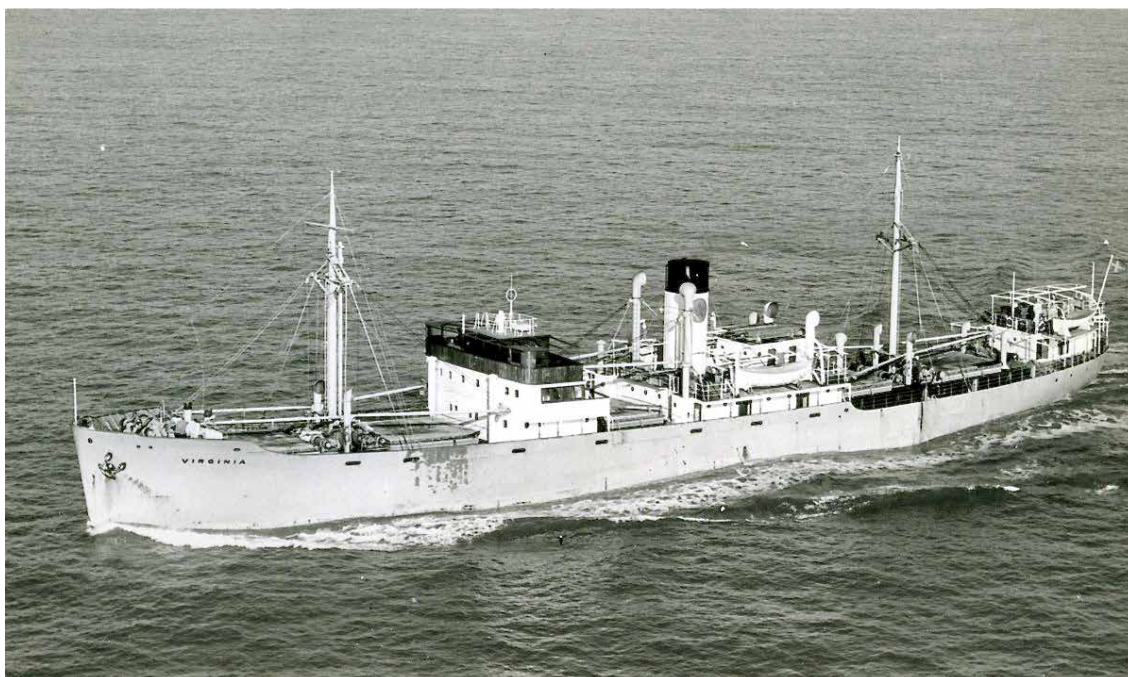
A terra, dos homes de Müller l'haurien conduït en cotxe fins al Vendrell, i posteriorment traslladat a un monestir dominic, a Galícia, abans d'embarcar claudes- tinament cap a Amèrica del Sud, i d'allí a l'anonimat. Manning no fa esment a les fonts que el van dur a exposar aquesta teoria, si més no pel que fa al que hauria pogut estar una curta etapa del nazi fugitiu a l'escenari tarragoní, si bé, de forma general, per fer la investigació, deia haver entrevistat a nombrosos testimonis, dels quals no deixava rastre escrit de les seves dades personals per seguretat. En el moment de la publicació, l'any 1981, ja era, però, coneixedor que l'any 1972 s'havia trobat el cadàver de Bormann a Berlín, en els treballs de construcció d'un

⁴⁶⁷ "Organization der ehemaligen SS-Angehörigen" (Organització dels antics camarades de les SS). Gitta Sereny, a *Into that Darkness: From Mercy Killing to Mass Murder*. Londres: Pimlico, 1974, p. 273-274.

immoble. Manning, malgrat les proves d'ADN practicades posteriorment a les restes, que van confirmar la seva identitat,⁴⁶⁸ sempre va qüestionar que aquell fos el cos del dirigent nazi i sostingué les teories de la fugida, i fins a la seva mort, l'any 1995, continuà denunciant l'existència de connexions econòmiques i de xarxes d'evasió clandestines i de suport als nazis arreu del món, de les que Bormann s'hauria servit per desaparèixer.⁴⁶⁹

ELS VAIXELLS DE LA LLIBERTAT AL PORT

L'estiu de l'any 1945, vençut l'Eix, l'Espanya franquista es trobava aïllada i condemnada internacionalment,⁴⁷⁰ i malgrat això, cap país de l'òrbita europea occidental va rebutjar comerciar-hi, atès que en aquell moment el continent es trobava arrasat i generant demanda d'aliments i matèries primeres de les quals Espanya n'era productor.⁴⁷¹



El vapor suec *Virginia*. Sjöhistoriska Museet, Stockholm, Suècia. Autor desconegut. Ref. Fo219421.

468 ANSLINGER, K.; WEICHOLD, G.; KEIL, W.; BAYER, B.; EISENMENGER, W. «Identification of the skeletal remains of Martin Bormann by mtDNA analysis». *International Journal of Legal Medicine* Vol. 114 (febrer 2001), p. 194-196.

469 EMORY, Dave. *For The Record #125 - Interview with Peter Manning*. The Internet Archive (1998). [Entrevista radiofònica amb Peter Manning, fill del periodista Paul Manning]. <https://archive.org/details/For_The_Record_125_Interview_with_Peter_Manning> (Consulta: 3 març 2016).

470 Espanya va estar exclosa de la Conferència de París, l'any 1947, i del pla Marshall, i més tard dels plans de seguretat d'Occident i de l'Organització del Tractat de l'Atlàntic Nord, l'any 1949.

471 GUIRAO, Fernando. *Spain and the Reconstruction of Western Europe, 1945-1957. Challenge and Response*. Londres: MacMillan Press Limited, 1998, p. 4, 11-13, 16, 19, 21, 28, 35-36, 52, 139, 189, 201.

Fou llavors quan la realitat dels mercats va imposar la seva llei, amb l'arribada al port d'un vapor suec, el *Virginia*,⁴⁷² matriculat a Göteborg, que va tenir el mèrit estadístic d'haver estat el primer vaixell estranger en entrar al port tarragoní per fer negoci des de l'acabament de la guerra a Europa el 8 de maig de 1945. De fet, feia més de dos anys que cap altre vaixell que no fos autòcton no s'acostava al port amb objectius comercials. El *Virginia* doncs, va arribar el 19 d'agost de 1945 i va romandre-hi fins al dia 24, consignat per l'empresa Succs. de Boada Hermanos, per fer càrrega general de fruita seca⁴⁷³ amb destinació a Estocolm. Tot just dues setmanes després, el 8 de setembre, arribava al port el primer vaixell nord-americà. Es tractava del *Joseph A. Brown*, amb matrícula de Wilmington, amb un espectacular registre de 7.183 tones, i no era un vaixell qualsevol. El *Joseph A. Brown* era un veterà de guerra que havent entrat en servei el 7 de maig de 1943, sobrevisqué a 39 accions de transport en comboi i participà, fins i tot, en el desembarcament de Normandia, el juny de 1944. Pertanyia als populars *Liberty Ship*, nom que definia una àmplia llista de vaixells sota la descripció EC2 (Emergency Cargo Size 2), naus construïdes en sèrie, totes sota els mateixos estàndards,⁴⁷⁴ a efecte d'abaratir-ne el cost i accelerar-ne la producció, conseqüència de la “Merchant Marine Act, 1936”, llei impulsada pel president Roosevelt per tal de modernitzar la flota mercant nord-americana, obsoleta i insuficient als anys 30, per situar-la en una posició prominent en el món i crear, allora, llocs de treball, sota la responsabilitat de l'United States Maritime Commission.

El programa de construcció naval i l'impuls afegit de la guerra, va suposar l'augment de 5.500 embarcacions i entre elles, 2.710 del tipus *Liberty Ship*, que van prestar servei en tots els fronts navals. Responent a la situació crítica del transport de mercaderies, tropes i armament que estava generant el conflicte, la premissa estratègica va esdevenir, doncs, construir més vaixells i més de pressa que el temps que tardés l'enemic a destruir-los. Les naus van ser adaptades per satisfer les necessitats operatives de cada branca del servei militar. Unes ho van ser per a càrrega general, com el cas del *Joseph A. Brown*, sota la tipologia, EC2-S-C1, mentre que altres van ser equipades com a cisterna, vaixell-hospital,

472 Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT - Registre Històric de vaixells (1945-1951).

473 Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT - sig. 3720, Llibre Registre d'ocupació de superfície (molls).

474 ESTATS UNITS. “Merchant Marine Act, 1936”. *Congress. Senate. Committee on Commerce*, U.S. Government Printing Office, 1944.

transport de presoners de guerra, transport de tropes o d'armament, vehicles i aeronaus.



Durant els desembarcaments a Normandia, alguns *Liberty Ship* van ser enfonsats per bastir esculleres artificials avançades. En altres casos, com mostra aquesta imatge aèria, tretze *Liberty Ship* formen una pantalla de protecció per als altres vaixells. NARA. Ref.: 342-FH-3A17165-54577AC.

Un cop iniciat el conflicte i sota l'amenaça dels submarins alemanys, els vaixells *Liberty* es van mostrar lents (11 nusos) i alhora insuficients en capacitat de càrrega per l'amplitud dels fronts on havien d'operar. D'altra banda, el buc patia defectes estructurals amb risc de trencament. És per això que l'any 1943 es va iniciar un nou programa per bastir unitats més grans i més ràpides, i amb millors enginyers, amb la denominació de *Victory* i amb la intenció que fossin, un cop acabada la guerra, una part més de la flota mercant regular, ja que es va considerar als *Liberty* com a amortitzables en el temps que durés el conflicte.⁴⁷⁵

⁴⁷⁵Sobre els vaixells, les seves tipologies i classificacions, veure: BUNKER, John G., *Liberty Ships, The Ugly Ducklings of World War II*, Annapolis: Naval Institute Press, 1972; SAWYER, L.A.; MITCHELL, W.H. *The Liberty ships; The history of the "emergency" type cargo ships constructed in the United States during World War II*. Cambridge: Maritime Press, 1970; *Victory ships and tankers; the history of the "Victory" type cargo ships and of the tankers built in the United States of America during World War II*. Cambridge: Maritime Press, 1974; i NARA. WSA, Records of the War Shipping Administration, 1941 - 1950. Press Releases 1941-1945. ID: 575.

Aquestes tipologies de nau, i altres de tipus semblants, tant nord-americanes com canadenques, circularan també pel port de Tarragona durant els anys de la postguerra.



El vapor *Drake Victory*, atracat al Moll de Costa, carregant bidons d'oli amb la grua número 9 a l'alçada del Tinglado 3. Vinguda del 6 de febrer de 1948. Arxiu del Port de Tarragona. Ref. 000407. Autor: Chinchilla.

Acabada la guerra, el *Joseph A. Brown* va ser transferit a la Flota Americana de Reserva i, com molts altres vaixells mercants, van utilitzar-se per al comerç en els escenaris emergents al servei del Govern americà en una primera etapa, i posteriorment venuts la major part al sector privat nord-americà i estranger, moment en què alguns comencen a operar intensament pels ports mediterranis. A Tarragona hi va sojornar dues nits, per embarcar bótes d'oli i també fruita seca del consignatari Hijo de J. Sanromá. El titular, Rafael Sanromá, recuperava així la seva activitat amb aquell país, estroncada per l'escalada bèl·lica a l'inici del conflicte⁴⁷⁶ i ho feia amb una partida realment important, per un total de 1.269,41 tones.⁴⁷⁷ El tipus de càrrega embarcada en aquells vaixells sempre serà la mateixa, amb major o menor incidència de cada producte, amb l'avellana com a producte destacat del moment, acompanyat en menor xifra de l'ametlla (tots

⁴⁷⁶ Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT - Registre Històric de vaixells - (1928-1944).

⁴⁷⁷ Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT - Sig. 2573, Llibre Registre Liquidació Drets. Exportació.

dos productes en gra o amb closca), a més de vi, oli d'oliva, pinyons, arrels de regalèssia i tàrtar.

El primer any i escaig de postguerra, disset vaixells del tipus *Liberty* i equivalents, van treure del port de Tarragona prop de 6.000 tones de productes. Són xifres que, en conjunt, poden semblar poc significatives, però cal valorar el panorama econòmic del territori, desdibuixat des de l'acabament de la Guerra Civil. En la dècada dels anys 40, en ple període d'autarquia, la producció agrícola continuava sent l'únic sector que mantenia una activitat relativament bona,⁴⁷⁸ amb les ciutats de Reus i Tortosa com a grans centres de producció diversificada i que es canalitzava a través del port de Tarragona per a la distribució.⁴⁷⁹



El *George F. Patten* va estar al port de Tarragona el 21 de gener de 1946. En aquesta imatge és al moll de l'Alabama DD & SB Co. a Mobile (Alabama), al novembre de 1946. Arxiu Alabama Dry Dock and Shipbuilding Company (ADDSCO). Autor desconegut.

478 OLIVÉ i SERRET, Enric. *Història del Camp de Tarragona*. Tarragona: Publicacions de la Diputació de Tarragona, 1989, p. 258.

479 Distribució percentual dels principals productes exportats a través de Port de Tarragona a la dècada dels anys quaranta, en comparació als períodes immediats, a MARGALEF, Joaquim. *Una visió econòmica del llarg segle XX al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre*, Quaderns del Camp, 4, Publicacions URV, Tarragona.

Dècada	Vi	Oli	Fruïta seca
1920-1929	47,88%	1,94%	50,18%
1930-1939	25,01%	3,25%	71,75%
1940-1949	39,21%	3,19%	57,60%
1950-1959	64,16%	13,35%	22,50%

Elaboració a partir de; PRADOS DE LA ESCOSURA, Luis. *El progreso económico de España (1850-2000)*. Bilbao: Fundación BBVA, 2003; i HERAS CABALLERO, Pedro Antonio; MAS ARRONDO, Carlos. *Els primers cent anys de la Cambra. Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona*. Tarragona: El Mèdol, 1987.

BUQUES SURTOS EL DÍA 21 DE Enero DE 1946

RESEÑA					SITUACIÓN:
Número de embarque	NOMBRE	Tamaño de registro total	Hora de entrada	Hora de salida	
1	Autónoma Jala	43	3-1-46		
2	Papla	119	3-1-46		
3	George F. Patten	7.173	11	20	
4	Gotal	7.335			
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

Ubicació del George F. Patten en la seva vinguda al port de Tarragona el 21 de gener de 1946. Arxiu del Port de Tarragona, signatura 3976, Llibre de Situació de Vaixells, 1945-46.

Si bé l'exportació del producte local no era pas cap novetat, sí que ho va ser la capacitat de càrrega d'aquells grans vaixells en comparació amb la resta de naus que acostumaven a operar al port, i el que devia suposar en l'abaratiment de les transaccions. La contractació del *Joseph A. Brown*, com era habitual en el comerç marítim, ja havia estat feta molt abans, el mes de juny, quasi dos mesos després de la rendició alemanya, i confirmada el juliol, moment en què els exportadors de fruita seca van començar a dipositar les mercaderies als tinglados. Històricament, per arribar allí, i centrant-nos en l'avellana, el procés de comercialització de la fruita seca s'hauria iniciat, tant per al comerç interior com per a l'exportació, de la mà dels corredors o intermediaris, que haurien negociat amb els majoristes i els pagesos per conèixer-ne l'oferta i quadrar els preus. El mercat requeria diverses opcions de transformació del fruit, amb closca o pelat i per les característiques de conservació, i ja que no requereix manipulació i comercialització immediates, el pagès podia emmagatzemar-lo preveient futures demandes o millors preus.⁴⁸⁰

480 MARGALEF, *op. cit.* p. 128.

L'any 1945, en ple període d'autarquia i d'intervencionisme, les coses havien canviat i la distribució era estrictament regulada per l'Estat a través del "Sindicato Nacional de frutos secos y productos hortícolas". Esborrat tot tipus de cooperativisme pel sistema, si més no fins a la dècada dels anys cinquanta, i per altra banda, sense cap forma pel productor de poder intervenir en el mercat, el negoci de la fruita seca va restar en mans dels organismes oficials i dels comerciants i exportadors privats.⁴⁸¹ Sota el control oficial, tota la producció del territori havia de ser dipositada obligatòriament en els magatzems dels majoristes, a Reus, on es comercialitzava el 90% de la producció de tot l'Estat (i una bona part de la producció d'ametlla). D'allí, era recollida pels exportadors a partir de les quantitats assenyalades per l'ens oficial, que així regulava els coeficients de sortida cap als mercats.⁴⁸²

Per la seva banda, els agents de les navilieres, sovint els mateixos consignataris, d'acord amb els exportadors, gestionaven la vinguda de les embarcacions per a la recollida de les mercaderies, que feien cap als tinglados del port de Tarragona en espera de ser embarcades. La tramesa embarcada al *Joseph A. Brown* és la més gran de totes les que transportaran aquella classe de vaixells, i respon al fet que el producte havia estat acumulat als magatzems en espera de demanda, condicionada els darrers anys per les circumstàncies de la guerra i que els mitjans per al transport fossin de cabuda adequada.

Després de 1947, el tràfic d'aquestes naus a Tarragona s'anirà reduint progressivament, perquè la resta de països aniran refent flotes i economies que condicionaran la poca capacitat exportadora del territori, en regressió durant aquell període. Les mesures intervencionistes del govern en el preu i la distribució, la competència creixent als mercats, lliures de guerra, sumat i alhora com a conseqüència a la incapacitat de produir més i de més qualitat, farà que en el període entre 1940 i 1950 la xifra de tones exportades a través del port de la ciutat, acabi sent inferior, fins i tot a la que es generava a les primeres dècades del segle XX.⁴⁸³

481 SORONELLAS MASDEU, Montserrat. «Les cooperatives agràries del franquisme, Desmantellament institucional i ressorgiment del sentiment cooperatiu, 1939-1964». *Estudis d'Història Agrària*, núm. 16. URV, (2003), p. 72-73.

482 El 21 de novembre de 1947, es va decretar la intervenció de les cotitzacions de l'avellana i de l'ametlla, situació que es va perllongar fins a l'any 1956. *BOE* (21 novembre 1947), núm. 325, p. 6226.

483 Arxiu del Port de Tarragona - Fons JOP-APT.



Càrrega de fruita seca de la casa Cochs de Reus al Moll de Costa. 2 de febrer de 1946. Arxiu del Port de Tarragona. Ref. 000348. Autor: NIEPCE.

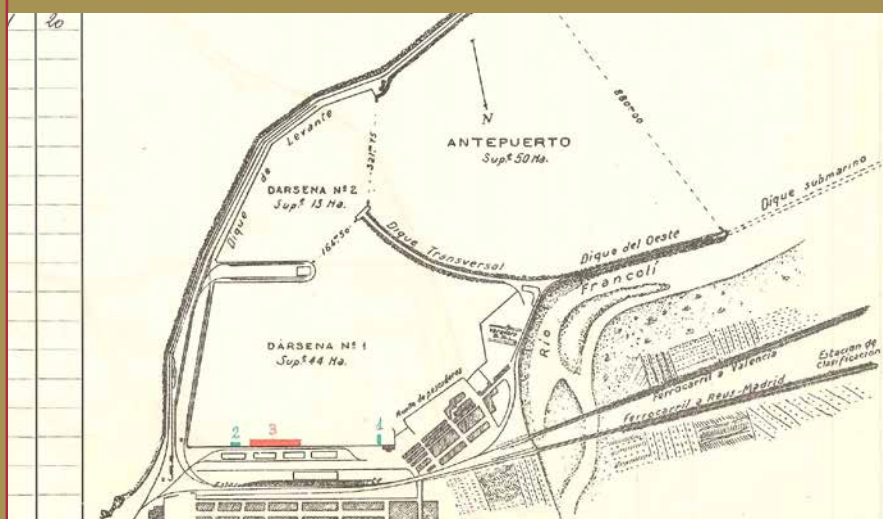
RODA EL MÓN...

Per als tarragonins, la presència dels vaixells de la llibertat al port va estar una finestra al món que el règim negava i tal vegada van despertar més d'una sensació d'alliberament, mentre s'allunyaven mar endins, ni que fos veient-los des de lluny, atès que estava prohibit l'accés dins les instal·lacions portuàries. Les darreres relíquies de la guerra tornaven a casa. Aquest projecte ha començat descrivint un país bombardejat i immolat pels avions italians i alemanys, i s'acaba l'any 1945 quan Berlín, nucli central del poder alemany, s'ensorra i arrossega la població civil amb la desfeta.

Les anades i vingudes d'avions i vaixells aliats lluitant contra els de l'Eix en el cel i les aigües de Tarragona i del mar de l'Ebre, anaven quedant enrere en el temps i el seu record esvaint-se de la memòria de la gent. Molts nazis, fugint de la persecució a què eren sotmesos, vindran a viure al país, i n'hi haurà que ho faran a les comarques tarragonines, on trobaran un retir sense complicacions, restant, fins on els va ser possible fer-ho, en l'anonimat. Mentrestant, la vida quotidiana seguia el seu curs: racionament, estraperlo, mercat negre, serials radiofònics, i els diumenges futbol i cinema. Precisament, el setembre de 1946 s'estrenava en el

primer festival de Cannes, l'explosiva pel·lícula *Gilda*, protagonitzada per Rita Hayworth i Glenn Ford, que a Tarragona es tardaria dos anys a poder-la veure ni que fos censurada. Per la gent del país va ser una ocasió més de fer volar coloms, discretament, davant la pantalla gran, una espurna d'esperança i il·lusió, tanmateix fugissera, com ho va ser la presència dels *Liberty Ship* i altres unitats similars al port de la ciutat.

IX



ARXIUS I FONTS
DOCUMENTALS
BIBLIOGRAFIA

ARXIUS I FONTS DOCUMENTALS

Air Force Historical Research Agency. U.S. Air Force (Maxwell).
Archives Municipales de Nantes.
Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri (Roma).
Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (Madrid).
Archivo General Militar (Àvila).
Archivo Histórico del Ejército del Aire. Villaviciosa d'Odón.
Archivo Histórico del Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores (Caracas).
Archivo Histórico Nacional (Madrid).
Arxiu Comarcal de la Conca de Barberà (Montblanc).
Arxiu Comarcal del Baix Ebre (Tortosa).
Arxiu Comarcal del Baix Penedès (El Vendrell).
Arxiu del Port de Tarragona.
Arxiu documental de la Cámara Oficial Mineira de Galicia (A Coruña).
Arxiu familiar Recher.
Arxiu familiar d'Allen i Eryl Powell.
Arxiu familiar Kukura.
Arxiu familiar Rothwell.
Arxiu Històric de la Ciutat de Tarragona.
Arxiu Històric de Tarragona.
Arxiu Municipal de l'Ametlla de Mar.
Arxiu Municipal de l'Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita.
Autoridad Portuària de València (compren Sagunt i Gandia)
Biblioteca Jaume Figueras. Pavelló de la República (Barcelona).
Biblioteca Nacional de España (Madrid).
Biblioteca-Hemeroteca Municipal de Tarragona (Tarragona).
Bundesarchiv (Koblenz).
Bundesarchiv-Militärarchiv (Friburg).
Central Intelligence Agency (Langley).
Col·lecció Xavier Grinyó Domínguez.
Col·lecció Joan Chaparro (Chapi).
Col·lecció Josep Maria Castellvi Viladegut.
Col·lecció familiar d'Albert i Erika Miquel Loewe.
Col·lecció familiar d'Anton Pujol Bertran.
Col·lecció familiar d'Isabel Blay.
Col·lecció familiar de Fernando Boada.
Col·lecció Hansen & Pedersen / Sjöhistoriska museet.
Col·lecció Roy Conyers Nesbit.
Col·lecció Santiago Martínez.
Col·lecció Xavier Figueres Frasnado.
The Federal Reserve Archival System for Economic Research (St. Louis).
Fundació Catalunya - La Pedrera. (Barcelona-Tarragona).
Imperial War Museum (Londres).
International Center of Photography/Magnum Photos (Nova York).
International Committee of the Red Cross (Ginebra).

M/S Museet for Søfart. (Helsingør).
 Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (Madrid).
 National Archives (Kew).
 National Archives and Records Administration (Maryland).
 National Library of Scotland (Edinburgh).
 Schleswig-Holsteinische Landesbibliothek (Kiel).
 Schweizerisches Bundesarchiv (Berna).
 Service Historique de la Défense. (Château de Vincennes).
 Service Historique de l'Armée de l'Air. (Château de Vincennes).
 Sjöhistoriska museet. (Stockholm).
 St. Matthias-Gemeinde (Berlín).
 United States Navy (Washington).

BIBLIOGRAFIA

- AICHNER, Martino. *Il gruppo Buscaglia. Aerosiluranti italiani nella seconda guerra mondiale*. Milà: Ugo Mursia, 2008.
- ALIÓ FERRER, Joan. *Els Agents Portuaris de Tarragona*. Tarragona: CEMAPT i Arola Editors, 2009.
- ANDREW Selby, Scott, *The Axmann Conspiracy: The Nazi Plan for a Fourth Reich and how the U.S. Army defeated it*. Nova York: Penguin Books, 2012.
- ANGOLIA, John R. *Political & Civil Awards of the Third Reich*. San Jose, California: R. James Bender Publishing. 1989.
- Aracil i MARTÍ, Rafael; VILLAROYA i FONT, Joan. *El País Valencià sota les bombes (1936-1939)*. València: Universitat de València, 2011.
- ARIAS RAMOS, Raúl. *La Legión Cóndor. Imágenes Inéditas para su historia*. Madrid: Agualarga, 2002.
- ARNABAT MATA, Ramon; ÍÑIGUEZ GRACIA, David. *Atac i defensa de la rereguarda, Els bombardejos franquistes a les comarques de Tarragona i Terres de l'Ebre 1936-1939*. Valls: Cossetània, 2013.
- BEEVOR, Anthony. *The Battle for Spain: The Spanish Civil War 1936-1939*. Nova York: Penguin, 2006.
- BEEVOR, Antony. *Berlin: The Downfall 1945*. Londres: Viking-Penguin, 2002.
- BEHRENDT, Ralf. *Die Kabinettsprotokolle der Bundesregierung: 1956-1957*. Munich: Oldenbourg Verlag, 1999.
- BELL, P. M. H. *France and Britain, 1940-1994: The Long Separation*. Abingdon: Routledge, 2014.
- BERTKE, Donald A.; KINDELL, Don; SMITH, Gordon. *World War II Sea War. V. 4. Germany Sends Russia to the Allies*. Dayton: Bertke Publications, 2015.
- BERTKE, Donald A.; KINDELL, Don; SMITH, Gordon. *World War II Sea War. V. 4. Guadalcanal Secured*. Dayton: Bertke Publications, 2015.
- BEUMELBURG, Werner. *Kampf um Spanien. Die Geschichte der Legión Cóndor*. Oldenburg-Berlín: Gerhard Stallen, 1939.
- BOBERACH, Heinz; BOOMS, Hans. *Aus der Arbeit des Bundesarchives: Beiträge zum Archivwesen, zur Quellenkunde und Zeitgeschichte*. Schriften des Bundesarchivs Nr. 25. Boppard am Rhein: Harald Boldt, 1977.
- BOITEN, Theo. *Bristol Blenheim*. Marlborough: Crowood Press, 1998.

- BROUARD, Jean Yves. MERCIER, Guy. SAIBÈNE, Marc. *La Marine Marchande Française. 1939-1945*. Rennes: JYB-Aventures, 2009.
- BUNKER, John G., *Liberty Ships, The Ugly Ducklings of World War II*, Annapolis: Naval Institute Press, 1972.
- BURNS, Jimmy. *Papa Spy: A True Story of Love, Wartime Espionage in Madrid, and the Treachery of the Cambridge Spies*. Londres: Bloomsbury, 2011.
- CABALLERO JURADO, Carlos. *The Condor Legion. German Troops in the Spanish Civil War*. Oxford: Osprey, 2006.
- CARRÉ, Paul. *Le Fantasque. L'Odyssée de la 10e DCL*. Nantes: Marines édition, 1996.
- CASTELLVÍ, Josep Maria; GUARRO, Josep. *La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats a la costa de Tarragona (1914-1918)*. Lleida: Ed. Pagès, 2005.
- CASTILLO DUEÑAS, Adolfo; YBARRA MENCOS, Iñigo. *La Naviera Ybarra*. Sevilla: Ybarra y Cia S.A., 2004.
- CISNEROS, Hidalgo de. *Cambio de Rumbo*, vol. 2. Barcelona: Laia, 1977.
- DUNSTAN, Simon; WILLIAMS, Gerrard. *Grey Wolf - The Escape of Adolf Hitler*. Nova York: Sterling Publishing Co Ltd., 2013.
- EMILIANI, Angelo. *Nei cieli di Spagna*. Milà: Apostolo Editore, 1986.
- FACON, Patrick. *L'Armée de l'air dans la tourmente: la bataille de France, 1939-1940*. Paris: Economica, 1997.
- FOOT, Michael Richard Daniell; LANGLEY, James Maydon. *M19 - Escape and Evasion, 1939-1945*. Boston: Little, Brown and Company, 1979.
- GANDER, Terry. *The german 88. The most famous gun of the Second World War*. Barnsley: Pen & Sword Military, 2012.
- GARATE CÓRDOBA, José María. *Partes oficiales de Guerra 1936-1939*. Tomo II, Ejército República. Madrid: San Martin, 1977.
- GARRIGA, Ramón, *La Legión Cóndor*. Madrid: G. del Toro, 1975.
- GONZÁLEZ ÁLVAREZ, Manuel. *Aspectos militares de la guerra civil: la actuación en España de la Legión Cóndor*. León: Universidad de León, 2006.
- GONZÁLEZ HUIX, Francisco José. *El asedio aéreo de Tarragona 1939-1939*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1990.
- GONZALEZ i VILALTA, Arnau. *Catalunya bajo vigilancia. El consulado italiano y el fascio de Barcelona (1930-1943)*. València: Publicacions de la Universitat de València, 2009.
- GREENWAY, Ambrose. *Cargo Liners: An Illustrated History*. Barnsley: Seaforth Publishing, 2012.
- GRÖNER, Erich. *Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*. Koblenz: Bernard & Graefe, 1983.
- GUIRAO, Fernando. *Spain and the Reconstruction of Western Europe, 1945-1957. Challenge and Response*. Londres: MacMillan Press Limited, 1998.
- GUNSTON, Bill. *World Encyclopaedia of Aircraft Manufacturers: From the Pioneers to the Present Day*. Annapolis: Naval Institute Press, 1993.
- HEAL Syd C. *A Great Fleet of Ships: the Canadian forts & parks*. St. Catharines, Ontario: Vanwell Publishing, 2004.
- HERA MARTÍNEZ, Jesús de la. *La política cultural de Alemania en España en el período de entreguerras*, vol. 50. Biblioteca de Historia/Consejo Superior de Investigaciones Científicas Series. Madrid: CSIC, 2002.
- HERAS CABALLERO, Pedro Antonio; MAS ARRONDO, Carlos. *Els primers cent anys de la Cambra. Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona*. Tarragona: El Mèdol, 1987.
- HIDALGO SALAZAR, Ramón. *La ayuda alemana a España, 1936-1939*. Madrid: San Martin, 1975.
- HIGMAN, Robert. *Unflinching Zeal: The Air Battles Over France and Britain May-October 1940*. Annapolis: Naval Institute Press, 2012.



- HOCKING, Charles. *Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam: Including Sailing Ships and Ships of War Lost in Action, 1824-1962*. Uckfield: Naval & Military Press Ltd., 1994.
- IÑIGUEZ, David. *El vesper de la Gloriosa. L'Aviació Republicana*. Calafell: Llibres de Matrícula, 2002.
- JACKSON, Aubrey Joseph. *British Civil Aircraft Since 1919*, vol. 3. Londres: Putnam, 1974.
- KORDA, Michael. “*Con alas de águila: Una historia de la batalla de Inglaterra*”. Madrid: Akal, 2010.
- LAGANE, Robert. *Cinq ans dans le brouillard, 1940-1945. Le journal d'un midship*. Larmor: Hublot, 2000.
- LAKE, Jon. *Blenheim Squadrons of World War 2*. Londres: Osprey, 1998.
- LAUREAU, Patrick. *Condor The Lutwafe in Spain*. Ottringham: Hikoki, 2000.
- LEITZ, Christian. *Economic relations between Nazi Germany and Franco's Spain 1936-1939*. Nova York: Oxford University Press, 1996.
- LUMSDEN, Robin. *Medals and Decorations of Hitler's Germany*. Marlborough: The Crowood Press, 2001.
- MANNING, Paul. *Martin Bormann, Nazi in exile*. Secaucus: Lyle Stuart, 1980.
- MARGALEF, Joaquim. *Una visió econòmica del llarg segle XX al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre*, Quaderns del Camp, 4, Publicacions URV, Tarragona, 2012.
- MARTÍNEZ i ROIG, Xavier; VIDAL i URPI, Joan. *Els anys de la postguerra i l'auge turístic a Cubelles (1939-1970)*. Cubelles: Ajuntament de Cubelles, 2009.
- MATTIOLI, Marco. *Savoia-Marchetti. S.79 Sparviero Torpedo-Bomber Units*. Londres: Bloomsbury Publishing, 2014.
- MILLAN ROCA, Lluís. *Pescadors i navegants als Alfacs. Crònica de la Ràpita marinera*. Sant Carles de la Ràpita: Jordi Dasso Carcellé, 2003.
- MILLER, Michael. *Leaders of the SS and German Police*, vol. 1. San Jose (CA): R. James Bender, 2006.
- MITCHAM, Samuel Wayne. *Eagles of the Third Reich: Men of the Luftwaffe in World War II*. Mechanicsburg: Stackpole Books, 2007.
- MOLINA FRANCO, Lucas; MANRIQUE GARCIA, José María. *La Legión Condor: La historia olvidada*. Valladolid: QUIRON, 2000.
- MOLINA FRANCO, Lucas; MANRIQUE GARCIA, José Maria. *Las armas de la Guerra Civil Española*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2006.
- MOLINA FRANCO, Lucas; MANRIQUE GARCIA, José Maria. *Los Hombres De Von Thoma: El Ejército Alemán En La Guerra De España (1936-39)*. Valladolid: QUIRON, 2003.
- MORATH, Robert. *Werwolf der Meere*. Berlín: Vorhut-Verlag Otto Schlegel, 1938.
- MURRAY, Williamson. “Battle of Britain”. A: *The Reader's Companion to Military History*. Nova York: Houghton Mifflin Harcourt, 1996.
- OLIVÉ i SERRET, Enric. *Història del Camp de Tarragona*. Tarragona: Publicacions de la Diputació de Tarragona, 1989.
- OLIVÉ, Enric; PIQUÉ, Jordi; RICOMÀ, Francesc Xavier. *Tarragona. La Imatge i el Temps*. Tarragona: Publicacions de l'Ajuntament de Tarragona, 1990.
- PARDO San Gil, Juan, *Euzkadiko Gudontzidia = La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi: (1936-39)*. Donostia: Untzi Museoa, 2008.
- PEDERSEN, Hans. *La Flotte Frigorifique Française*. Le Havre: Grenet, 1990.
- PIQUÉ i PADRÓ, Jordi. *La crisi de la rereguarda. Revolució i Guerra Civil a Tarragona. 10936-1939*. Tarragona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1998.
- PIQUÉ i PADRÓ, Jordi. “Els bombardejos a Tarragona i comarca durant la Guerra Civil (1937-1939)”. DUCH, Montserrat; PIQUÉ, Jordi; SERRALLONGA, Joan. *La Guerra Civil a la comarca del tarragonès*. Tarragona: Arola, 2008.

- PLAYFAIR, Ian Stanley Ord. *The Mediterranean and the Middle East*, vol. 1, *The Early Successes Against Italy to May 1941*. Londres: H.M. Stationery Office, 1964.
- POBLET, Josep Maria. *Història de l'Esquerra Republicana de Catalunya 1931-1936. El partit de Francesc Macià i Lluís Companys*. Barcelona: DOPESA, 1976.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Luis. *El progreso económico de España (1850-2000)*. Bilbao: Fundación BBVA, 2003.
- PRESTON, Antony. *The Royal Navy Submarine Service: A Centennial History*. Londres: Conway Maritime, 2001.
- PRESTON, Paul, *Franco «Caudillo de España»*. Barcelona: Grijalbo-Mondadori, 1998.
- PRESTON, Paul. *Franco*. Barcelona: Penguin Random House, 2015.
- RIES, Karl; RING, Hans. *The Legion Condor: a history of the Luftwaffe in the Spanish Civil War, 1936-1939*. West Chester: Schiffer Military History, 1992.
- RODRÍGUEZ CONZÁLEZ, Antonio. "La base alemana de carros de combate en las Arguijuelas, Cáceres (1936-1937)". Dins: XXXVII *Coloquios Históricos de Extremadura. Dedicados a la Guerra de la Independencia en Extremadura. Trujillo del 22 al 28 de septiembre de 2008*, vol. 2. Trujillo: Asociación Cultural Coloquios Históricos de Extremadura, 2009.
- SALAS LARRAZABAL, Jesús. *Guerra Aérea 1936-1939*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 2003. Tom IV.
- SALES LLUCH, José Miguel; SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos. *Caídos del Cielo. Los aviones internados en el Ejército del Aire*. València: Hélikos, 2015.
- SALVADOR i ANDRÉS, Lluís de. *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937-1939)*. Valls: Cossetània, 2009.
- SALVADOR i ANDRÉS, Lluís de. *Tarragona sota les bombes. Crònica d'una societat en guerra (1936-1939)*. Valls: Cossetània, 2005.
- SANTANDER, Silvano. *Técnica de una traición: Juan D. Perón y Eva Duarte, agentes del nazismo en la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Antygua, 1955.
- SAWYER, L.A.; MITCHELL, W.H. *The Liberty ships; The history of the "emergency" type cargo ships constructed in the United States during World War II*. Cambridge: Maritime Press, 1970.
- SAWYER, L.A.; MITCHELL, W.H. *Victory ships and tankers; the history of the "Victory" type cargo ships and of the tankers built in the United States of America during World War II*. Cambridge: Maritime Press, 1974.
- SCHREINER, Albert. *Hitler treibt zum Krieg: dokumentarische Enthüllungen über Hitlers Geheimrüstungen*. Paris: Editions du Carrefour, 1934.
- SCHÜLER-SPRINGORUM, Stefanie. *La Guerra como aventura: la Legión Cóndor en la Guerra Civil Española: 1936-1939*. Madrid: Alianza Editorial, 2014.
- SERENY, Gitta. *Into that Darkness: From Mercy Killing to Mass Murder*. Londres: Pimlico, 1974.
- SINOVA, Justino. *La censura de prensa durante el franquismo*. Barcelona: Random House Mondadori, 2006.
- SMYTH, Denis. *Diplomacy and Strategy of Survival: British Policy and Franco's Spain, 1940-41*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- STORR, Alan. *RAAF World War 2 fatalities*. Canberra: Kwik Kopy, 2006.
- THOMAS, Hugh. *La Guerra Civil Española*, vol. 2. Barcelona: Mondadori, 2003.
- TOVAR ZAMBRANO, Bernardo. *La historia al final del milenio: ensayos de historiografía colombiana y llatioamericana*, vol. 2. Bogotá: Editorial Universidad Nacional, 1995.
- URIOS, Laurent; ASTRIE, Sylvain. *Les trois vies de l'Alice Robert dit le Bananier*. Nîmes: Laurent Urios, 2014.
- VIOLAT BORDONAU, José Carlos; RUZAFÁ ALMODÓVAR, Agustín; VERDÚ BURGOS, Francisco Javier. *El cementerio militar alemán de Cuacos de Yuste (Cáceres)*. Cáceres: Institución Cultural el Brocense, 2014.
- WARNER, Graham. *The Bristol Blenheim. A complete History*. Manchester: Crécy, 2005.

WEAL, John. *Junkers Ju 88 Kampffgeschwader in North Africa and the Mediterranean*. Londres: Bloomsbury Publishing, 2012.

WEBSTER, Charles; FRANKLAND, Noble. *The Strategic Air Offensive Against Germany: 1939-1945*, vol. IV. Londres: H.M.S.O, 1961.

WILGUS, A. Curtis. *History and Historians of Hispanic America*. Oxon i Nova York: Frank Cass, 1965, reimprès 2006.

WISTRICH, Robert S. *Who's Who in Nazi Germany*. Londres/Nova York: Routledge, 2002.

ALTRES RECURSOS BIBLIOGRÀFICS

ABELLAN, Estanislao, «Los Heinkel HE-112 O/B españoles», *Aeroplano Revista de Historia Aeronáutica*, (1993), núm. 11.

ANSLINGER, K.; WEICHHOLD, G.; KEIL, W.; BAYER, B.; EISENMENGER, W. «Identification of the skeletal remains of Martin Bormann by mtDNA analysis». *International Journal of Legal Medicine*, vol. 114 (febrer 2001).

ARNABAT, Ramon; VALCÁRCEL, Antoni. «Sang vessada. Les víctimes dels bombardeigs franquistes sobre la ciutat de Tarragona». *Kesse*. (2015), núm. 48.

ARRAEZ CERDÁ, Juan, «Rodolphe de Hemricourt de Grunne», *Aeroplano Revista de Historia Aeronáutica*, (2001), núm. 19.

ARRAEZ CERDÁ, Juan. «Los aviones de l'Armée de l'Air internados en España a la caída de Francia» *Aviación Ligera*. (Gener 1997), núm. 29.

BERNECKER, Walther L., «La intervención alemana en la guerra civil española», *Espacio, Tiempo y Forma, Serie V, Hª Contemporánea*, t. V, 1992.

CAMPANERA i ROVIRA, Albert. «Los submarinos que pudieron ser españoles (1918-1985)». *Revista general de Marina*. Tom 250 (Maig 2006).

DAVISON, Roderic H. «Where is the Middle East?». *Foreign Affairs*, vol. 38, núm. 4, Nova York: Council on Foreign Relations, 1960.

DOMÍNGUEZ MÉNDEZ, Rubén. «Eugenio Morreale, el último fascista en España (1943-1945)». *Historia Contemporánea*, núm. 47 (2012).

DRUM, Karl. *Die Deutsche Luftwaffe im spanischen Buergerkrieg: Legion Condor*. Montgomery (Ala.): Historical Division Air Force USA. Maxwell Air Force Base, 1957. Studiengruppe Geschichte des Luftkrieges Karlsruhe.

EHRENGARDT, Christian-Jacques. «L'Aviation Française, 10 mai 1940», *Aéro Journal magazine*. (Juliol 1997), núm. 1, Especial.

ESPANYA. BOE. *Boletín Oficial del Estado*.

ESTATS UNITS. «Aircraft Rockets in Anti-Submarine Warfare». 01/05/1944. Washington: US Navy Bureau of Aeronautic Special Devices.

ESTATS UNITS. «German 88-Mm Antiaircraft Gun Materiel». 29/06/1943. Washington: War Department.

ESTATS UNITS. «Merchant Marine Act, 1936». *Congress. Senate. Committee on Commerce*, U.S. Government Printing Office, 1944.

ESTATS UNITS. «Foreign Service List». *Department of State* (01.01.1946), Publication 2517.

ESTATS UNITS, D.C., *War Diary. German Naval Staff. Operations Division*. Washington: Office of Naval Intelligence, 1948-1955.

EUSKADI. *Euzkadi'ko Agintaritzaren Egunerokoa (Diari Oficial del País Basc)* (28.10.1936), núm. 20.

FAVÀ BEL, Cristina; GALINDO GÓMEZ, Ester: «Un capítol de la Segona Guerra Mundial al delta de l'Ebre. El bombardeig del Kilissi». *Recerca*. (2017), núm. 16.

FACON, Patrick. «La visite du general Vuillemin en Allemagne, 19-21, août 1938» *A Recueil d'articles et d'études* (1981-1983). Vincennes: Service Historique de l'Armée de l'Air, 1987.

- FEITO, Félix, «Visitantes de otra Guerra: Repercusiones de la II Guerra Mundial en Territorio Asturiano», *Trabajos de Estudio e Investigación*, Premios Defensa 2013.
- FERNANDEZ, José. «Les monomoteurs de reconnaissance et d'observation A.N.F. Mureaux (1ère partie)», *Air Magazine*. (Octubre-Novembre 2013), núm. 59.
- FERNANDEZ, José. «Les monomoteurs de reconnaissance et d'observation A.N.F. Mureaux (2ème partie)», *Air Magazine*. (Gener-Febrer 2014), núm. 60.
- FRANCIA, Salvatore. «Los Medios de Asalto Italianos en la Segunda Guerra Mundial». *Revista General de Marina*. Tom 260 (gener-febrer 2011).
- GONZALEZ SERRANO, José Luis, «Los primeros años del Ejército del Aire - Una larga y difícil posguerra», *Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica*. Núm. 29 (2011).
- GONZALEZ SERRANO, José Luis. «Notas sobre el 13 Regimiento y los JU 88». *Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica*. núm. 14 (1996).
- GRAU i PUJOL, Josep Maria, PUIG i TÀRRECH, Roser. «Immigració estrangera a Catalunya des d'una perspectiva local: Reus, segles XVI-XX». A: *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*. Número XVIII. Barcelona: IEC, 2007.
- He 111 H-11 Flugzeug-Handbuch Teil 12B: Abwurfaffenanlage (Stand April 1943) Ausgabe August 1943*. Berlin: Der Reichminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, 1943.
- HORN, Víctor. *Amb un altre objectiu: Victor Horn, un fotògraf alemany a la Guerra Civil*. Tarragona: Caixa Tarragona, 1997. Catàleg d'exposició.
- LUND, Christian. «Sortehavsskibene». A: *Handels-og Søfartsmuseets. Årbog 1992*. Esbjerg.
- Lloyd's Register of Shipping. Sailing vessels. Londres.
- Lloyd's Register of Shipping. Navires a vapeur et a moteurs. Londres.
- MARÍ i BALCELLS, Víctor. «Apunts per a una biografia del Dr. Josep Soler-Roig. (1902-1999)». *Gimbernat*, 2000, XXXIV.
- Merkbuch über die Munition für die 7,5 cm Flak L/60*. Berlín: Oberkommando der Kriegsmarine, 1942.
- PRIETO BARRIO, Antonio. «La Medalla de la Campaña 1936-1939» OMNI. (setembre 2012), núm. 5.
- PLANESAS, Pere. «La hora oficial en España y sus cambios». *Anuario del Observatorio Astronómico de Madrid para el año 2013*. (2013). Instituto Geográfico Nacional - Ministerio de Fomento.
- PUIG RAPOSO, Núria; ÁLVARO MOYA, Adoración. «¿Misión imposible?: La expropiación de las empresas alemanas en España (1945-1975)». *Investigaciones de Historia Económica*. Núm. 7 (2007).
- PUIG RAPOSO, Núria. *La Conexión Alemana: Redes Empresariales Hispano-Alemanas en la España del Siglo XX*. Ponència. *Formación del tejido empresarial en España (siglos XIX y XX): el papel de los grupos y las redes empresariales*. Santiago de Compostela: VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, 16-18 setembre 2005.
- PUJOL BERTRAN, Anton; PUJOL BERTRAN, Josep Maria. «Tomàs Pujol i Font (1905-1989). Apunt biogràfic d'un metge singular». *Gimbernat*, 1995, XXIII.
- REGNE UNIT. The Air Force List.
- REGNE UNIT. «Air Ministry Instrument Manual». *Air Publications 1275* (02.12.1941), vol. I Instruments.
- REGNE UNIT. *German Medals and Decorations* [manual]. Londres: Military Intelligence Research Section, Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, 1945.
- REGNE UNIT. Met Office. National Meteorological Library and Archive. Devon.
- REGNE UNIT. «Naval Aircraft. Forced alighting on water report». *Admiralty Fleet Order* (25.06.1942), A.F.O. 3071/42.
- REGNE UNIT. «Service Aviation: Royal Air Force and Fleet Air Arm News and Announcements». *Flight* (1 octubre 1942). Casualty Communiqué, núm. 159.

SALAS LARRAZABAL, Jesús. «Operación Neptuno y Campaña de Castellón. La Legión Cóndor en 1938». *Aeroplano, Revista de Historia Aeronáutica*. Núm. 23. (2005).

SERRA ROTÉS, Rosa. «1910: la Colònia Agrícola Industrial Pujol y Tomás del Collet (Guardiola de Berguedà) vista per Raul M. Mir». *L'EROL*. (2007), núm. 92.

SORONELLAS MASDEU, Montserrat. «Les cooperatives agràries del franquisme, Desmantellament institucional i ressorgiment del sentiment cooperatiu, 1939-1964». *Estudis d'Història Agrària* No. 16. URV, (2003).

STAHL, Daniel. «Odessa und das 'Nazigold' in Südamerika: Mythen und ihre Bedeutungen». A: *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas-Anuario de Historia de América Latina*, vol. 48: Koch Neff & Volckmar, 2011.

TAYLOR, Telford. Final Report to The Secretary of the Army on the Nuernberg War Crimes Trials under Control Council Law, núm 10. Washington: U.S. Govern, 1949.

TRIAL OF THE MAJOR WAR CRIMINALS BEFORE THE INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL, vol. I. 14 novembre 1945-1 octubre 1946. Nuremberg: International Military Tribunal, 1947.

VILLARREAL, Roberto. «El tesoro imposible del Port». *Diari de Tarragona* (8 de setembre de 2002).

Vorläufige. Montage und Betriebsanleitung He 111 H mit zwei Motoren (Jumo 211A). Seestadt Rostock: Ernst Heinkel Flugzeugwerke, 1939.

RECURSOS EN LÍNIA

ACAM-MÉMORIAL. «RIVAL, Albert 1939-1945, ref. 3375604». Mémorialgenweb. França: 2000. <<http://www.memorialgenweb.org/memorial3/html/fr/complementter.php?id=3375604&rechercher=1&submit=Autre%20fiche&largeur=1600&hauteur=1200>> (Consulta: 21 de setembre de 2016).

ARXIU DEL PORT DE TARRAGONA. «El Port de Tarragona a la Guerra Civil: els vaixells presó». *ArxiPortus. El blog de l'Arxiu del Port de Tarragona*. Tarragona: 2015. <<http://arxiportus.blogspot.com.es/2016/01/el-port-de-tarragona-la-guerra-civil.html>> (Consulta: 11 juny 2016).

ALTENBURGER, Andreas. Verein für militärhistorische Forschung e.V. «*Gliederung der Luftwaffe*». Lexikon der Wehrmacht. Laßnitz: 2006. <<http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Kampfgeschwader/KG30.htm>> (Consulta: 12 febrer 2016).

BARCALA, Luis. *AviationCorner.net*. 2006. <<http://www.aviationcorner.net/>> (Consulta: 11 juny 2016).

BARRAS Malcolm.B. «No 36 - 40 Squadron Histories». *Air of Authority - A History of RAF Organisation*. Hornsea, 2001-2016. <<http://www.rafweb.org/Squadrons/Sqn036-40.htm>> (Consulta: 03 juny 2016).

BARRAS Malcolm.B. «No 271 - 275 Squadron Histories». *Air of Authority - A History of RAF Organisation*. Hornsea, 2001-2016. <<http://www.rafweb.org/Squadrons/Sqn271-275.htm>> (Consulta: 03 juny 2016).

BATIBURRILLO SUBMARINO, EL. «Historia de un submarino francés que pudo ser español, el FS. Iris». *El Batiburrillo Submarino, Historia de los submarinos y sus gentes*. Murcia: 2015. <<https://batiburrillosubmarino.wordpress.com/2015/03/16/historia-de-un-submarino-frances-que-pudo-ser-espanol-el-iris/>> (Consulta: 21 gener 2016).

BERNECKER, Walther L. «*Die internationale Dimension des spanischen Bürgerkrieges: Intervention und Nichtintervention*», a Fundus. Forum für Geschichte un ihre Quellen 3. <<http://webdoc.gwdg.de/edoc/p/fundus/3/bernecker.pdf>> (Consulta: 29 setembre 2015).

CONSORCI MEMORIAL DELS ESPAIS DE LA BATALLA DE L'EBRE (COMEBE). <<http://www.batallaebre.org/>> (Consulta: 5 octubre 2015).

CASTEL, Marc. «Q 188, L'Iris». *Les Sous-marins Français. Caractéristiques, histoire et destin des Sous-marins Français*. Pluvigner: 2016.

<<http://sous-marin.france.pagesperso-orange.fr/Q188.htm>> (Consulta: 21 gener 2016).

DUEÑAS ITURBE, Oriol. “La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya després de la Guerra Civil (1937-1957)”. Director: Joan Villarroja i Font. Tesi Doctoral. Universitat de Barcelona, Barcelona, 2013.

<http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/44745/1/ODI_TESI.pdf> (Consulta: 29 setembre 2015).

EMORY, Dave. *For The Record #125 - Interview with Peter Manning*. The Internet Archive (1998). [Entrevista radiofònica amb Peter Manning, fill del periodista Paul Manning].

<https://archive.org/details/For_The_Record_125_Interview_with_Peter_Manning> (Consulta: 3 març 2016).

FRASER. The Proclaimed List of Certain Blocked Nationals. Proclamation 2497 of the President, promulgated July 17, 1941 (6 F.R. 3555). Secretary of the Treasury. Suplement núm. 7, de 14/01/1942.

<https://fraser.stlouisfed.org/docs/historical/ny%20circulars/1942_02363.pdf> (Consulta: 1 gener 2016).

GONZALEZ, Ramiro; GONZALEZ, Coral; LOPEZ, Manuel. *Escoben*. Santa Cruz de Tenerife: 2002.

<<http://escoben.blogspot.com.es/>> (Consulta: 11 juny 2016).

HELGANSON, Guömundur. “The German U-boats”. *Uboat.net*. Reykjavik: 1995.

<<http://uboat.net/boats/u755.html>> (Consulta: 12 febrer 2016).

KENNEDY, Charles Stuart; KINGSLEY Wheeler Hamilton. *Interview with Kingsley W. Hamilton*. Manuscript/Mixed Material. Retrieved from the Library of Congress (9.12.1994).

<<https://www.loc.gov/item/mfdipbib000467>> (Consulta: 3 març 2016).

MARNAU, Björn, “Im Kampf gegen den Weltfeind. Schleswig-Holstein und der Spanische Bürgerkrieg”. *Informationen zur Schleswig-Holsteinischen Zeitgeschichte*. Kiel (desembre 1997), No. 32.

<<http://www.akens.org/akens/texte/info/32/3.html>> (Consulta: 29 setembre 2015).

PIQUÉ PADRÓ, Jordi. “Relació d'empreses de la comarca del Tarragonès intervingudes i col·lectivitzades (1936 – 1939)”. *Jordi Piqué Padró - Historiador i Arxiver*. Tarragona: 2014.

<<http://jordipique.com/wp-content/uploads/2014/07/Empreses-intervingudes-i-col%C2%B7lectivitzades.pdf>> (Consulta: 1 gener 2016).

phpBB®. «La Kriegsmarine sur la cote Méditerranéenne». *Sudwall Superforum. Étude des fortifications allemandes sur la côte méditerranéenne en France*. 2006.

<<http://sudwall.superforum.fr/f35-la-kriegsmarine-sur-la-cote-mediterraneeenne>> (Consulta: 25 juliol 2016).

RAF Webmaster. «Royal Air Force. Bomber Command No. 113 Squadron». *Royal Air Force*.

<http://113squadron.com/personnel_raf_113_squadron.htm> (Consulta: 8 novembre 2015).

RAF Webmaster. «Royal Air Force. Bomber Command No. 110 Squadron». *Royal Air Force*.

<<http://www.raf.mod.uk/history/110squadron.cfm>> (Consulta: 8 novembre 2015).

REGNE UNIT. «HANSARD 1803–2005». Foreign Affairs. Londres: UK Parliament. HC Deb 24 May 1944 vol 400 cc762-829. [Discurs de Winston Churchill, a la Cambra dels Comuns].

<http://hansard.millbanksystems.com/commons/1944/may/24/foreign-affairs#column_771> (Consulta: 16 març 2016).

REGNE UNIT. «HANSARD 1803–2005». Spain (British Subject's Death). Londres: UK Parliament. HC Deb 30 January 1953 vol 510 cc159-61W.

<http://hansard.millbanksystems.com/written_answers/1953/jan/30/spain-british-subjects-death> (Consulta: 16 març 2016).

ROFÉ, Nigel. «The Irish Adventure of Richard Kukura and Tommy Hulme and the fate of their Beaufighter JL710». *This is the home of Bawnboy.com*. Bawnboy: 2004.

<<http://www.bawnboy.com/Beaufighter-JL710/>> (Consulta 13 juliol 2016).

ROSSELLÓ, Jaume. «La goleta mallorquina Miquel Caldentey». *Balearweb.net*. Palma: 2011.

<<http://miquelcaldentey.balearweb.net/>> (Consulta: 23 juny 2016).

SANAHUJA, Vicente. «Nuevo Laredo y Cala Mitjana». *Vida Marítima*. Barcelona: 2007. Esmenta la font; Revista *Rumbo*. Any III. (març 1950), número 18.
<<http://vidamaritima.com/>> (Consulta: 5 maig 2016).

WENDEL, Marcus. «Kriegsmarine». *Axis History*. Suècia: 1999.
<<http://www.axishistory.com/>> (Consulta: 5 juliol 2016).

RECURSOS HEMEROGRÀFICS

ABC. Madrid i Sevilla.
All Hands. The Bureau of Naval Personnel Information Bulletin. US Navy.
Camden New Journal. Camden.
Cherbourg-Eclair. Cherbourg.
Der-Adler. Berlín.
Diari de Tarragona.
Diario Español de Tarragona.
La Domenica del Corriere. Milà.
L'Express du Midi. Toulouse.
Front Popular. Tarragona.
La Gaceta de Madrid.
Kieler Neuesten Nachrichten. Kiel.
The Kingston Daily Freeman. Kingston.
Kurzemes Vards. Liepāja.
Litzmannstädter Zeitung. Lódz.
The London Gazette. Londres.
Marburger Zeitung. Marburg.
New York NY Evening Post. Nova York.
L'Ouest-Eclair. Rennes.
Renovació. Tarragona.
Rome Daily Sentinel. Rome (Estats Units).
Rouge Midi. Marsella.
El Socialista. Tolosa de Llenguadoc.
Tarragona.
La Vanguardia. Barcelona.

X



AGRAÏMENTS

*En record dels meus pares
i de tots aquells que van resistir.*

Als meus amics i companys de projecte, en Josep Tizne i en José Quiles, per ser al meu costat en les exploracions submarines, juntament amb en Lluís Casanova, el nostre estimat patró, al que admirem per la seva saviesa en la mar i per la seguretat que sempre ens ha transmès en tots els escenaris i situacions. Pels també amics Miquel Rota, pare i fill, i tot l'equip del centre de busseig M Rota Diving, de Torredembarra, per la seva inestimable col·laboració en les exploracions del *He-111*, a Tarragona. A Juan Carlos Salgado i a José Violat, per compartir amb mi els seus coneixements i documentació històrica i per tot el que he après d'ells. A en Joan Bardí, en Wifredo Sevil i en Lluís *de Pelegrí* (Lluís Palau), pels seus testimonis personals dels fets respectius que van viure en primera persona i per haver-m'ho volgut explicar. A Allen i Eryl Powell, Albert i Erika Miquel Loewe, Isabel Blay, François Recher, les famílies Kukura, Rothwell, Boada i el doctor Anton Pujol Bertran, per deixar-me compartir amb ells la història dels seus parents traspassats i lliurar-me el material gràfic i documental, imprescindible per a l'estudi. A Laurent Urios i Sylvain Astrie, per la documentació aportada i per facilitar-nos les immersions en el derelict del *Saumur*. A Xavier Figueres, per transmetre'm el testimoni del seu pare i els seus propis coneixements i arxius relacionats amb l'Ametlla de Mar. A Roy Conyers Nesbit (e.p.d.), per la seva aportació gràfica als fets del *Kilissi*. A Nigel Rofé, per fer-me de pont amb les famílies dels pilots de l'Esquadró 272 de la RAF fins a l'altre extrem del planeta. A Jordi Piqué, Maria Elena Virgili, Anna Bladé, Míriam Gambús, Nati Castejón, Fernando Oterino, Henriette Gavnholdt Jakobsen, Cynthia Young i la resta de professionals de les institucions i arxius consultats, per les facilitats i orientacions que em van donar per a l'ús òptim dels fons del seu àmbit respectiu. A n'Agustín Ruzafa, Jaume Rosselló, Hans Günter, Luis Moya, José Miguel Sales, Björn Marnau, Thorbjørn Thaarup, Jaume Cifré, Joan Chaparro, Santiago Martínez, Ramon Canes, Wenceslau Poblet, Montserrat Soriano-Montagut i Vicens Sanahuja, pels seus ajuts puntuals i precisos. A Gustau Vivar per les paraules encoratjadores que m'ha dedicat en el pròleg aquesta publicació. A Quim Vendrell per la seva paciència i pel seu assessorament. A na Coia Escoda, pel seu suport i els seus consells en tot el que és concernent a l'Arxiu i a la història mateixa del Port i per creure des del primer moment en el projecte. I a l'Olga, en Pau i en Roger, per tant de temps cedit per poder fer la recerca.

