

Hazañas del Corsario "Atlantis"

Por

Walter BERLINGER Landa
Teniente 2º, Armada de Chile

Reproducción extractada del diario
"La Unión" de Valparaíso, marzo
de 1966.



CUANDO EL vigía del "City of Exeter", transatlántico inglés que navegaba por el Atlántico Meridional, denunció la presencia de un mástil desconocido en el horizonte, el capitán entró en sospechas. Esto ocurría en mayo de 1940, cuando ya la Alemania nazi se había lanzado a la guerra. Los temores del capitán se desvanecieron, sin embargo, media hora después, al advertir que el buque con el cual iba a cruzarse era el "Kasii Maru", de 8.400 toneladas y bandera japonesa, esto es, de una nación neutral.

En la cubierta del "Kasii Maru" paseaba una mujer el cochecito de un niño. Indolentemente recostados aquí y allá había varios tripulantes, hombrecillos de tez oscura que llevaban los faldones de la camisa al azar del viento, fuera del pantalón, a usanza de los marineros japoneses. Los dos buques se cruzaron sin disminuir el andar ni ponerse al habla.

La verdad del caso era que en el cochecito no había ningún niño; que la "mujer" no era tal, y quienes parecían marineros japoneses se llamaban Fritz, Klaus o Karl. Los restantes hombres de la dotación —350, entre técnicos y combatientes— habían permanecido bajo cubierta. El barco mismo ocultaba su identidad mediante un camuflaje de tubos de ventilación de madera laminar, chimeneas de lona y pintura, y no era otro que el corsario alemán "Atlantis", uno de los más temibles que hayan surcado los mares.

En la Segunda Guerra Mundial, Alemania armó en corso nueve barcos. El total de los hundidos por ellos fue 136.

El "Atlantis" se distinguió entre todos por el mayor número de barcos enemigos hundidos, por lo prolongado de su crucero y por las dotes excepcionales de su comandante. La historia de sus hazañas correrá de boca en boca mientras haya hombres de mar.

Había sido el "Atlantis", en los comienzos de su vida marinera, un buque de carga de 7.800 toneladas y de veloz andar, perteneciente a la compañía naviera alemana Hansa y conocido con el nombre de "Goldenfels". Al estallar la guerra lo armaron con seis cañones de 150 milímetros, buen número de piezas de menor calibre, tubos lanzatorpedos, un cargamento de minas y un hidroplano de reconocimiento. Llevaba también a bordo todo lo necesario para disfrazar la superestructura y hacerse pasar de este modo por no menos de una docena de diversos buques mercantes de inofensiva apariencia.

En marzo de 1940, disfrazado de barco soviético y al mando de Bernhard Rogge, marino de 40 años de edad, recias facciones y arrogante presencia, bordeó el "Atlantis" la costa de Noruega y ganó el Atlántico Septentrional. Su misión era navegar rumbo al sur de Africa y atacar tan de sorpresa como fuese posible a los barcos que doblaban el Cabo de Buena Esperanza.

El 25 de abril, al rebasar la línea del Ecuador, arrió el "Atlantis" la bandera soviética y mediante un disfraz en la chimenea quedó convertido en un santiamén en el vapor japonés que se cruzó con el "City of Exeter", al cual se abstuvo el capitán Rogge de atacar por el gran número de pasajeros que el transatlántico inglés llevaba a bordo.

La primera víctima del "Atlantis" fue el "Scientist". La intimación de ponerse al paio y no hacer uso de su radioestación cogió de sorpresa al barco inglés; pero su radiotelegrafista tuvo la suficiente presencia de ánimo para lanzar un desesperado "QQQ", lo cual significaba: "Mercante enemigo armado en guerra pretende detenernos". El "Atlantis" abrió fuego al punto y pegando de través de cubierta del "Scientist" le desarboló el inalámbrico. Los 77 hombres de la tripulación, dos de ellos gravemente he-

ridos, arriaron los botes salvavidas. El "Atlantis" los recogió a todos a bordo, torpedeó al "Scientist" y dobló a toda máquina el Cabo de Buena Esperanza.

Dos semanas después el capitán Rogge interceptó un mensaje radiográfico en que avisaban los ingleses que un crucero auxiliar alemán, aparentando ser un mercante japonés, navegaba probablemente por el Mar de las Indias. Cambiando al instante de disfraz, el "Atlantis" pasó a ser entonces la motonave "Abbekerk" de bandera holandesa.

Su segunda víctima fue la nave noruega "Tirrana", cargada de pertrechos para las tropas australianas en Palestina. El capitán Rogge colocó algunos hombres a bordo de la "Tirrana" y la obligó a navegar varias semanas, como barco-prisión, tras la estela del "Atlantis".

Al apresamiento de la "Tirrana" siguió, pasados treinta días, el de otras tres embarcaciones, y en el mes siguiente, cinco más. Por ciertos mensajes hallados en los cestos de papeles inútiles de un barco, los alemanes dieron con la clave empleada por la Marina Mercante inglesa en sus mensajes cifrados.

Para ese entonces, el Almirantazgo inglés había ordenado que todo buque que avistase una nave sospechosa diese inmediatamente aviso por radio, sin reparar en consecuencias. En tal virtud, se ordenó al "Atlantis" que a la vista de un buque enemigo hiciese fuego primero y preguntas después.

La mitad de las víctimas del corsario alcanzaron a hacer uso de sus radioestaciones antes de entregarse. Disparó éste contra la mayoría de los barcos y les ocasionó a veces crecidas bajas. Sin embargo, la solitaria campaña marítima del capitán Rogge fue "civilizada", hasta donde puede serlo la guerra. Disponía él a bordo de su nave de suficiente espacio para alojar prisioneros, y embarcó en el "Atlantis" a cuantos pudo salvar. Pasaron de mil las personas de todas las edades, hombres y mujeres, de veinte diversas nacionalidades, que viajaron con él en los veinte meses que duró la navegación. Los prisioneros recibían raciones iguales a las de los tripulantes, les estaba permitido permane-

cer en cubierta de sol a sol, salvo cuando se tocara zafarrancho de combate. Tenían asimismo, acceso a la piscina de lona del "Atlantis".

A los capitanes prisioneros se les daba alojamiento especial. Los oficiales noruegos e ingleses organizaron un club al cual invitaban con frecuencia a los alemanes. En esas reuniones —según cuenta uno de ellos— hablaban de la "tierra, del mar, de mujeres bonitas". La política era tema vedado. Cuando llegaba el momento de transportar los prisioneros a otro barco, el capitán Rogge obsequiaba con un agasajo de despedida a los capitanes.

El otoño de 1940 comenzó mal para el "Atlantis"; apenas un barco en cuarenta días. Pero cambió de pronto la suerte: a mediados de noviembre apresó tres barcos en sólo 48 horas. El "Ole Jacob", buque noruego cargado de gasolina de alto octanaje, se rindió sin hacer resistencia al ser tomado por sorpresa por dos oficiales del "Atlantis" que lo abordaron disfrazados de marinos ingleses en la lancha de motor del corsario. El petrolero "Teddy", también noruego, estuvo ardiendo durante muchas horas como gigantesca antorcha, visible desde los cuatro puntos del horizonte. El barco inglés "Automedon", entre los papeles del cual iban despachos de carácter reservadísimo que enviaba el Gabinete de Guerra al Alto Mando del Extremo Oriente, hubo de rendirse cuando la explosión de una granada dejó sin vida a cuantos hombres estaban en el puente.

El capitán Rogge era un genio para mandar y para captarse las simpatías de cuantos mandaba. Los pocos artículos de lujo que hallaba en los buques apresados —cerveza, golosinas, paquetes de comestibles— los hacía repartir por igual entre todos.

En sustitución de permisos para bajar a tierra, daba dispensas de servicio por una semana, en turnos de doce hombres, que pasaban a disfrutar de descanso en una cámara destinada a ese objeto. A menos que se les llamara a ocupar sus respectivos puestos de combate, disponían libremente de su tiempo, que podían emplear en dormir, re-

mendar su ropa, hacer versos, tocar la guitarra, o como mejor les pareciera. El efecto de esas semanas de completo descanso en medio de las rudas y generales faenas de a bordo era reconfortante y maravilloso.

Nieto de un clérigo protestante que había figurado en la corte del Kaiser Guillermo II, el capitán exigía a todos los oficiales puntual asistencia a los servicios religiosos del día domingo; pero, a la salida éstos le invitaban invariablemente a tomar unas copas: "el cóctel de la iglesia", según decía.

El año 1941 empezó con poca fortuna para el "Atlantis"; apenas tuvo que habérselas con cuatro buques en igual número de meses. En uno de aquellos, el transatlántico "Zam Zam", de bandera egipcia, viajaban 140 misioneros estadounidenses. Tanto ellos como el resto del pasaje y tripulación —en total 309 hombres— transbordaron sanos y salvos al "Atlantis". Al día siguiente pasaron a otro barco alemán, el "Dresden", en el cual llegaron por fin a Burdeos.

Tanto como la pérdida de los buques apresados o hundidos por el "Atlantis", perjudicaba igualmente a los aliados el terror que ese corsario alemán esparcía en los mares. Inglaterra hubo de distraer, para darle caza, buques que la Armada necesitaba urgentemente en otros lugares. Los buques mercantes se vieron obligados a navegar en zig zag, alargando la ruta y desperdiciando tiempo y combustible. Se hizo más difícil el enganche de tripulaciones y también más costoso, por el sobresueldo que exigían por navegar en zonas peligrosas. La correspondencia oficial sufrió frecuentes atrasos o extravíos. Subió la prima del seguro de guerra. Se apagaron las luces de puertos y faros.

El "Atlantis" pasó la mayor parte del verano cruzando por el sur del Mar de las Indias sin avistar cosa de mayor entidad que una que otra solitaria gaviota. Al cabo, el 10 de septiembre de 1941, dio con su vigésima segunda y última presa: la motonave noruega "Silvaplan".

En la mañana del 21 de noviembre, el avión de reconocimiento del "Atlantis" quedó inutilizado al tratar de amarizar

a su regreso de un vuelo. Ocurrió este contratiempo cuando más falta hacía al corsario ese avión, tan necesario para él como los ojos para un hombre. Porque precisamente el día siguiente era el señalado para que el submarino 126 lo reabasteciese de combustible, operación arriesgada durante la cual quedaría indefenso el "Atlantis". Las dos embarcaciones se encontraron en el lugar convenido, a igual distancia de las costas de Brasil y de Africa. Desde muy temprano empezaron a funcionar las bombas que traspasaban petróleo del submarino al corsario. En la lancha de motor, abarloada al submarino, se hallaban varios hombres de la dotación del "Atlantis", y a bordo de éste el comandante del 126. El "Atlantis" tenía desarmada la máquina del costado de babor, en la cual se estaban haciendo reparaciones.

Así las cosas, el vigía del "Atlantis" vio asomar de súbito, en el espejeante confín del mar inundado de sol, la perilla de un mástil. Minutos después el crucero "Devonshire", al mando del capitán R.D. Oliver, ponía proa a las dos naves alemanas.

Avistar los alemanes el "Devonshire" y largar las amarras fue todo uno. Dejando a su capitán a bordo del "Atlantis", el submarino se sumergió sin pérdida de tiempo. ¿Se habrían dado cuenta los ingleses de su presencia? Las mangueras desenchufadas a toda prisa habían dejado en la superficie del agua manchas iridiscentes, deladoras de aceite derramado.

Sólo una esperanza de salvación restaba al "Atlantis": engañar al enemigo, ponerse al habla con él, ganar tiempo y atraer al "Devonshire" hasta ponerlo a tiro de los tubos lanzatorpedos del submarino.

Pero el capitán Oliver recelaba del barco avistado. Salvo por las mangueras de ventilación y otros pormenores, la apariencia de esa nave a la cual acababa de sorprender derramando petróleo en la superficie de una mar en bonanza, coincidía con la que, según la descripción del Almirantazgo, debía tener el corsario fantasma. Decidió pues cruzar frente al "Atlantis" a distancia que pusiera al "Devonshire" fuera del alcance de tubos lanzatorpedos y horquilló al buque sos-

pechoso con un par de andanadas. A este modo de preguntar lo más prudente era responder sin tardanza. Así lo hizo el capitán Rogge, comunicando por radio que su buque era el "Polyphemus", de la marina mercante inglesa. El capitán Oliver se puso entonces al habla con el comandante del Atlántico Meridional, y preguntó si el buque sospechoso sería en realidad el "Polyphemus".

Casi por espacio de una hora se mantuvo el "Atlantis" en facha, blandamente balanceado por las olas y al habla con el "Devonshire". Aún quedaba la remota posibilidad de que el 126 se aproximase al crucero inglés lo suficiente para torpedearlo; pero el 2º comandante del submarino había optado por permanecer con su nave cerca del "Atlantis" en vez de aproximarse al "Devonshire". A las 9.34 recibió el capitán Oliver la respuesta del comandante del Atlántico Meridional, que decía: "NO. Repetimos: ¡NO!. Un minuto después abrió fuego el "Devonshire". Cuando la tercera andanada de proyectiles de ocho pulgadas (203 milímetros) hizo blanco en el "Atlantis" el capitán Rogge dio orden de disponer las cargas de tiempo y abandonar el barco.

Segundos antes de las 10 hubo una explosión a proa; había volado el pañol de municiones. A los pocos minutos, la popa del "Atlantis" empezó a desaparecer bajo el agua. Los hombres para quienes ese barco fuera hogar por veinte meses lo despidieron con una aclamación, mientras el capitán Rogge, de pie en una lancha, permanecía silencioso, en actitud de saludo. Fery, el perro del capitán, montaba guardia al lado de su amo.

No siéndole posible al capitán Oliver detenerse a efectuar el salvamento de los naufragos sin "grave riesgo de que torpedeasen su nave" —según consta en el informe del Almirantazgo— el "Devonshire" dio máquina adelante y no tardó en perderse en el horizonte.

A voz y con silbato fueron reuniéndose los hombres de la dotación del "Atlantis". Sólo siete de ellos habían muerto bajo el fuego del enemigo. No menos de cien se mantenían a flote, ya nadando, ya con ayuda de maderos. El submarino tomó a bordo a los heridos y a aquellos del personal técnico que

eran irremplazables. Doscientos hombres se apiñaron en seis lanchas; 52 más, a los cuales se proveyó de mantas y chalecos salvavidas, quedaron en la cubierta del submarino. Caso que el 126 tuviera que sumergirse, ganarían a nado las lanchas. La tierra más cercana eran las costas del Brasil, distantes 1.500 Kms..

En la tarde de ese mismo día emprendió viaje la extraña flotilla; seis lanchas remolcadas por un submarino. Dos veces por día se largaba del submarino un bote de caucho que yendo de lancha en lancha, repartía comida caliente.

A los tres días de navegación encontró el 126 al "Phyton", buque transporte de la Armada alemana, al cual transbordaron a los naufragos... para zozobrar nuevamente. Porque el crucero inglés "Dotshire" —famoso por haber sido el que unos meses antes le dio al acorazado "Bismarck" el golpe de gracia— interceptó al "Phyton" y lo echó a pique.

Viajando en submarinos alemanes o italianos, los naufragos del "Atlantis" desembarcaron por fin en Saint Nazaire. De allí siguieron a Berlín, a donde llegaron justamente después del Año Nuevo de 1942.

Ascendido a contraalmirante, el capitán Rogge pasó a ocupar un elevado cargo en la instrucción de cadetes de marina; pero al descubrirse que era contrario al nazismo, lo relegaron a un puesto se-

cundario. En la actualidad reside en Hamburgo, donde es gerente de una casa fabricante de instrumentos quirúrgicos.

Caso notable es que, después de la guerra tan enconada y larga, no pocos de quienes vieron sus barcos apresados o hundidos por el "Atlantis" se sienten amistosamente dispuestos para con Bernhard Rogge. El capitán White, del "City of Bagdad", manifestó por escrito su agradecimiento por el trato que recibió mientras estuvo prisionero. Cuando el barco que manda en la actualidad tocó en Hamburgo, el capitán Woodcock, en otro tiempo al mando del "Tottenham", invitó a bordo al contraalmirante Rogge. En los años de escasez siguientes al derrumbe de la Alemania nazi, muchos de aquellos que habían estado prisioneros en el "Atlantis" enviaron paquetes de socorro a los ex-tripulantes del corsario alemán.

Los veteranos del "Atlantis" recuerdan con cariño al barco y a su comandante. Siempre que van a Hamburgo buscan a Bernhard Rogge para evocar los recuerdos de aquellos 622 días.

Hizo de la dotación del "Atlantis" una verdadera familia —explica el teniente Dehnel—. Si en Alemania llegásemos a tener de nuevo una Marina de Guerra, tal vez volvería yo al servicio. Pero si Rogge me llamara, lo seguiría como un balín, fuese cual fuese la Marina en que hubiera de servir.

