

EL EXTRAÑO CASO DEL *JAEDJOER* ALIAS *LOLA*

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero Industrial
Santiago DOMÍNGUEZ LLOSÁ
del Círculo Naval Español

Resumen

El *Jaedjoer*, un pequeño mercante costero holandés, tiene una curiosa historia naval, de acción y de espionaje, en la que tienen intervención la Royal Navy, hidroaviones del *Coastal Command* de la RAF, agentes secretos alemanes e ingleses y las autoridades españolas.

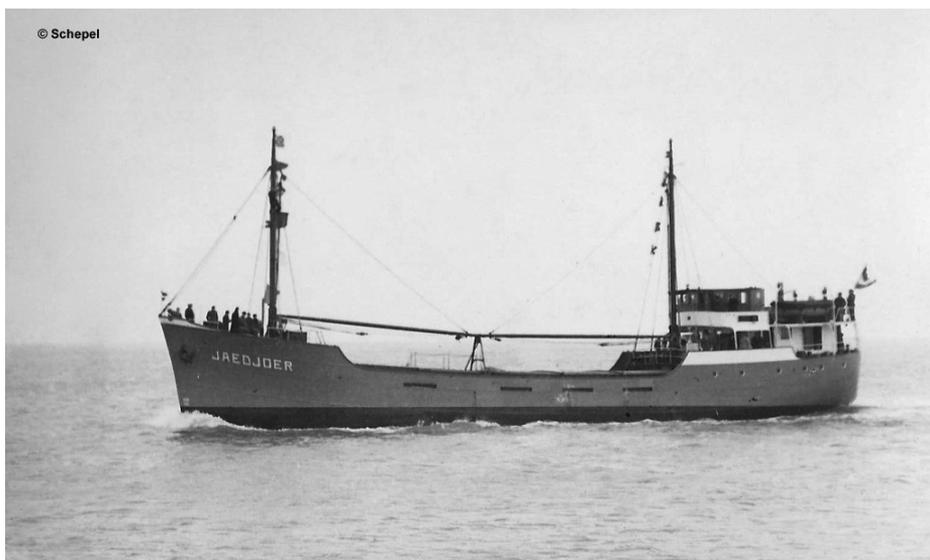
Durante la segunda guerra mundial este pequeño barco navegó desde Holanda hasta la costa española del Cantábrico. Siguió costeando la Península con bandera falsa española, atravesó el estrecho de Gibraltar y tras una prolongada estancia en el puerto de Melilla consiguió llegar hasta Túnez, en aguas entonces dominadas por las potencias del Eje, donde fue utilizado para el suministro a las fuerzas alemanas en África del Norte (Túnez y Libia). Al final el destino se encontró con él en forma de torpedo que cortó su trayectoria vital.

La utilización de un nombre español y de nuestra bandera, en situación de plena ilegalidad, fue una estratagema que facilitó el éxito de una larga navegación.

Palabras clave: segunda guerra mundial, buques internados en España, *Jaedjoer*, *Lola*, Melilla, espionaje.

DURANTE las dos guerras mundiales España, con diversos matices, mantuvo su neutralidad en las dos conflagraciones. La situación geográfica de nuestro país, entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, implicaba la separación de dos teatros de operaciones navales distintos.

Por otra parte España en el extremo sur de Europa y punto de recalada de rutas atlánticas presentaba la ocasión a numerosos buques mercantes alemanes y austro-húngaros en la PGM y alemanes e italianos en la segunda guerra



El *Jaedjoer* en navegación visto por la banda de babor



El *Jaedjoer*, amarrado en un puerto holandés con una importante cubertada de madera



El *Jaedjoer*, todavía con bandera holandesa, navegando cerca de un puerto

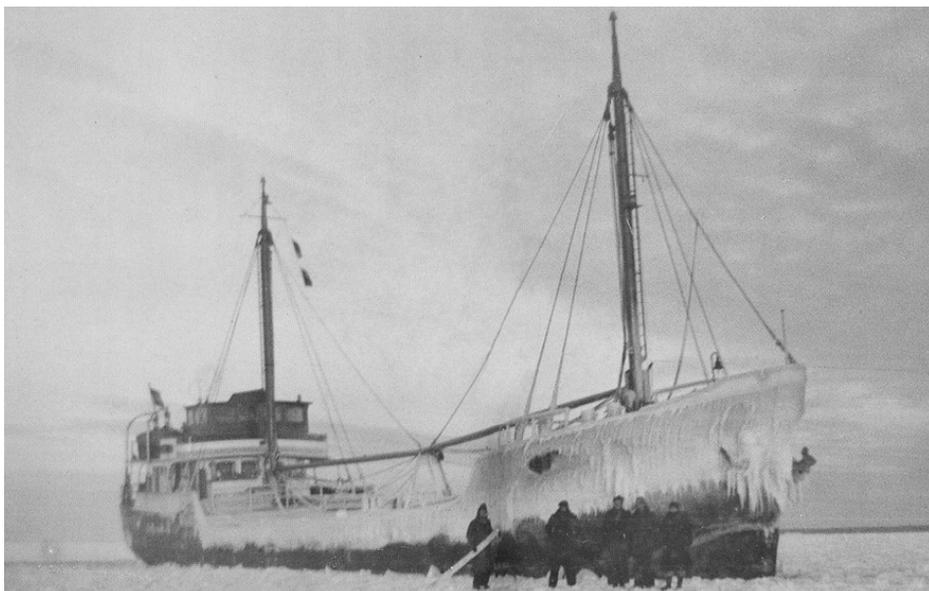
mundial (SGM), que no podían llegar hasta sus puertos de origen buscaran refugio allí. Muchos de ellos se mantuvieron atracados o fondeados en diversos puertos españoles durante toda la duración del conflicto.

Si nos centramos en la SGM, desde la ocupación por los alemanes de la costa atlántica francesa y a lo largo del conflicto, el tráfico de buques mercantes alemanes en toda la costa norte de España fue copioso.

Al comienzo de la contienda era imposible la comunicación marítima entre las costas de Alemania y España ya que exigía cruzar el canal de la Mancha por aguas de Holanda, Bélgica y Francia. Tras la ocupación de los tres países citados, pudo volver a establecerse la comunicación. Con la rendición de Dinamarca y Noruega toda la costa atlántica de Europa, desde el Báltico hasta la frontera con España, quedó bajo dominio alemán.

Los mercantes alemanes bajaban costeando hasta el litoral español y en él esperaban que los británicos respetaran nuestra neutralidad. Navegando dentro de las aguas territoriales podían alcanzar las costas portuguesas e incluso las del sur de España.

El desarrollo de la guerra permitió que, posteriormente, también existiera tráfico mercante en el Mediterráneo. Es evidente que era casi imposible el paso del Atlántico al Mediterráneo. La Royal Navy controlaba el estrecho de Gibraltar desde la colonia inglesa allí situada. Gibraltar era la base de un elevado número de unidades, destructores, fragatas, corbetas, *trawlers*, patrulleros, etc., que de allí partían en misiones de vigilancia en el área del Estrecho, controlando el tráfico mercante de los países neutrales, impidiendo el paso de los de países enemigos y atacando a los submarinos que intentaban pasar en superficie o en inmersión.



Parece que el barco también navegó por zonas heladas

En este ámbito merece la pena dedicar un poco de atención al caso del *Jaedjoer*, un pequeño barco costero de bandera inicialmente holandesa que desde los Países Bajos recorrió toda la costa atlántica de Europa, cruzó el Estrecho, entró con falsa bandera española en varios de nuestros puertos y se dedicó al aprovisionamiento del Afrika Korps alemán hasta resultar hundido por un submarino.

El *Jaedjoer* y sus características

El *Jaedjoer* era un pequeño buque costero construido en acero con puente y máquina en la parte posterior y popa de crucero. Tenía una eslora de 38,70 metros, con 7,35 de manga y 2,72 de calado. Estaba propulsado por un motor diésel y con una hélice. Fue construido por Gebr. Niestern & Co y entregado a su propietario Jan Evert Witcherts en 1937. Su puerto de matrícula era Haren y estaba operado por E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf N.V., con sede en Delfzijl (Groninga, Holanda). Las características técnicas del barco se han resumido en cuadro 1.

Se trataba de un buque de carga general con una única cubierta de tipo corrido con puente y máquina en popa, como ya se ha dicho, una chimenea y dos mástiles (en el castillo de proa y frente al puente) con puntales de carga. Solo disponía de acomodo para la tripulación, y, por tanto no estaba preparado para el alojamiento de pasajeros.

Como anécdota hay que citar que su nombre no corresponde a una ciudad o a un lugar de la costa holandesa. Era un acrónimo formado al unir las dos primeras letras de los de cuatro nombres, de hombre y mujer habituales en Holanda: *JAn*, *EDward*, *JOhanna* y *ERwin*.

Desde la entrega a su armador estuvo realizando tráfico costero por las costas holandesas y el Mar del Norte con desplazamientos ocasionales a otras zonas del Atlántico septentrional. Se dispone de fotos de él amarrado en un puerto con una importante cubertada de madera o con abundante hielo en su casco y superestructura y con parte de su tripulación posando sobre la banquisa, indicativos de encontrarse en zona subártica o en el mar Báltico.

La invasión de Holanda por parte de los alemanes comenzó el 10 de mayo de 1940 y la rendición del citado país tuvo lugar el día 14 del mismo mes y año, tras el bombardeo de Róterdam. Al *Jaedjoer* la ocupación le cogió amarrado en un puerto holandés y no parece que sufriera ningún daño.

Cuadro 1. DATOS TÉCNICOS DEL *JAEDJOER*

DATOS GENERALES	<i>Tipo</i>	Buque a motor de carga general con una cubierta corrida		
	<i>Astillero</i>	Gebr. Niestern & Co., Delfzijl (Groninga) Holanda. Constr. 214		
	<i>Fecha botadura</i>	9 diciembre 1937	<i>Fecha entrega:</i>	25 enero 1938
	<i>Clasificación</i>	Bureau Veritas	<i>Identificativo:</i>	1821 ZGRON 1938
	<i>Mástiles</i>	2	<i>Puntales carga:</i>	2
	<i>Casco</i>	Acero	<i>Superestructura:</i>	Acero y madera
DIMENSIONES	<i>Registro bruto</i>	309,00 GRT	<i>Peso muerto:</i>	405,00 t. métricas
	<i>Eslora máxima</i>	38,89 metros	<i>Eslora entre pp.:</i>	34,60 metros
	<i>Manga (Traz)</i>	7,35 metros	<i>Puntal (trazado):</i>	2,47 metros
	<i>Calado máximo</i>	2,10 metros		
PROPULSIÓN	<i>Motor</i>	1 diésel Brons Nr. 5713 Type T (240x260), 4 cilindros, 195 BHP		
	<i>Fabricante</i>	N.V. Appingedammer Bronsmotorenfabriek, Appingedam (Holanda)		
	<i>Velocidad</i>	9,5 nudos	<i>Hélices:</i>	1
BODEGAS	<i>Núm. bodegas</i>	2	<i>Capacidad balas:</i>	518 m ³
	<i>Capacidad grano</i>	550 m ³		

Tras la ocupación de Holanda el gobierno alemán ordenó la incautación de aquellos buques que podían ser convenientes para sus intereses realizando tareas militares o de transporte.

No consta mucho sobre su historia hasta que, el 5 de mayo de 1941, fue requisado por el KMD *Rotterdam* (Kriegsmarine Dienststelle *Rotterdam*, Cuartel General de la Marina Alemana en Róterdam), utilizándose en tareas de transporte costero. Desde su incautación por la marina alemana el buque pasa

a figurar como propiedad del Estado alemán, porta bandera de aquel país y tiene Hamburgo como puerto de matrícula. El 16 de mayo de 1941 parece ser que el buque pasó a ser operado en favor de la Luftwaffe.

Una larga travesía, una larga historia

Uno de los grandes problemas que tenía el Eje en el teatro de operaciones del Mediterráneo era el aprovisionamiento de sus tropas en África debido a la gran superioridad aérea y naval de Gran Bretaña. Para mejorar la capacidad de transporte el alto mando alemán decidió enviar una serie de pequeños mercantes costeros, incautados en los países ocupados, que entraban en el Mediterráneo al amparo de las aguas territoriales españolas. Este fue el caso del buque que nos ocupa.

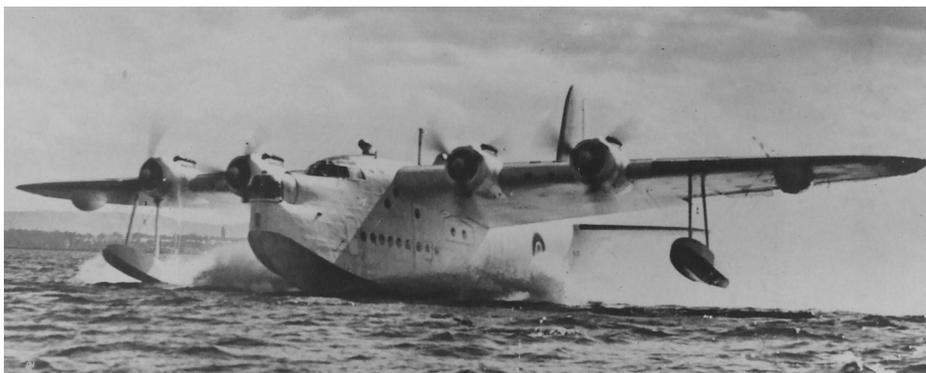
Así el 18 de junio de 1941 el *Jaedjoer* zarpó de Róterdam (Holanda) con destino a Bayona (Francia). Debía costear todo el litoral de la Europa ocupada y cruzar el canal de la Mancha. Contaba con una tripulación española aportada por la empresa hispano-alemana Rowak bajo el mando del capitán Zabala.

Su recorrido tuvo varias etapas: el 23 de junio de 1941 llegó a Hoek van Holland (Holanda), el 27 del mismo mes y año arribó a Cherburgo (Francia) formando parte de un convoy y, tras acabar de cruzar el canal de la Mancha bajó costeando el golfo de Vizcaya hasta llegar a Bayona (Francia) el 9 de julio de 1941.

Permaneció una larga temporada en ese puerto, posiblemente preparando el resto del viaje hacia el Mediterráneo. El 6 de diciembre de 1941, todavía en Bayona, cambia su nombre por el de *Lola* figurando como su propietario la empresa Partenreederei «Lola», de Hamburgo (Alemania), de la que es único socio el Estado alemán. Es operado por la naviera Robert M. Sloman Jr., también de Hamburgo.

Desde Bayona zarpó con rumbo a Bilbao, donde ya entró como *Lola* y bandera española. La arribada debió de producirse los días 8 o 9 de diciembre de 1941. El 12 de diciembre de 1941, cuando navegaba frente a la costa de Santander, a la altura de Cabo Mayor, el *Lola* fue atacado con bombas por un hidroavión Short Sunderland del *Coastal Command* de la RAF (Royal Air Force). El ataque, que no tuvo consecuencias para el buque, pudo ser observado desde el semáforo de Cabo Mayor, punta oeste de la parte exterior de la bahía de Santander, desde donde se comunicó el hecho a la Comandancia de Marina de aquel puerto. Estos datos demuestran que el acto hostil se produjo muy cerca de la costa e indudablemente dentro de las aguas territoriales españolas.

Nuestro barco bordeó el litoral de Portugal y siguió por la costa sur de la Península. Antes de llegar a las cercanías del Estrecho cruzó de la costa española a la marroquí y aprovechando la noche del día 17 de diciembre, burló la vigilancia inglesa pasando el estrecho de Gibraltar por las aguas territoriales del Protectorado.



Un hidroavión Short Sunderland, similar al que atacó al *Jaedjoer* a la altura de Cabo Mayor (Santander), en plena operación de despegue

Percatados los ingleses de la existencia del buque, y de sus singladuras, enviaron desde Gibraltar a un *trawler* (1), el FY-101 HMS *Alouette*, para interceptarlo por lo que el *Lola* optó por refugiarse en Villa Sanjurjo (posteriormente Villa Alhucemas y actualmente Alhoceima) el 18 o el 19 de diciembre de 1941. En la noche del 24 de diciembre, aprovechando la oscuridad y la festividad del día abandonó el puerto citado dirigiéndose a Melilla, donde entró el 25 de diciembre de 1941 perseguido por el patrullero inglés.

A partir de ese momento empezaron a ponerse en marcha las «maquinarias» de los bandos contendientes, los ingleses para impedir su viaje y los alemanes para salvaguardar el barco. Los ingleses comenzaron a vigilar atentamente el puerto de Melilla para evitar que el buque se fugara: todos los días aviones de reconocimiento de la RAF comprobaban la posición del carguero en el puerto de Melilla y el destructor L-58 HMS *Quantock*, de la clase Hunt, fondeó en la misma bocana del puerto.

Se puso en marcha una operación de vigilancia terrestre a cargo de los agentes del Intelligence Service destacados en Melilla. Los agentes alemanes por su parte organizaron operaciones de contravigilancia para controlar a los ingleses. Todas estas maniobras se detallan en el siguiente apartado de este trabajo.

En mitad del barullo montado alrededor del barco, su dotación española lo abandonó y se fue de la ciudad. Parece ser que la principal razón fue que los alemanes querían que el buque, desde Melilla, cruzase el Mediterráneo para alcanzar algún puerto italiano.

El 19 de abril de 1942 los alemanes ya habían conseguido una nueva dotación, también española, y burlando la vigilancia de los ingleses el buque zarpó sin comunicar nada a las autoridades, dirigiéndose hacia el este para arribar a Argel y desde allí, ya con tripulación alemana, a Túnez.

(1) Pesquero armado utilizado como patrullero auxiliar. En el estrecho de Gibraltar realizaban tareas antisubmarinas y para el control de los buques mercantes que lo atravesaban.



El destructor HMS *Quantock*, de la clase Hunt, que vigiló el puerto de Melilla durante la estancia del *Jaedjoer*. En 1954 fue vendido a Ecuador que lo bautizó *Presidente Alfaro*, manteniéndose en servicio hasta 1978

El 21 de abril de 1942 el *Lola* arribó al puerto de Argel, entonces capital de la colonia francesa de Argelia y bajo el dominio del gobierno del mariscal Petain. Parece ser que antes había hecho escala en Orán. Casi un mes más tarde, el 19 de mayo de 1942, recuperó el nombre de *Jaedjoer* para evitar confusiones con el otro *Lola* alemán, exnoruego, que también operaba en el Mediterráneo. Pocos días más tarde (23 de mayo de 1942) el buque fue asignado a la naviera alemana Mittelmeer-Reederei GmbH, con sede en Hamburgo.

La travesía desde Róterdam (18 de junio de 1941) hasta aguas italianas (15 de mayo de 1942) le supuso al *Jaedjoer* un total aproximado de once meses. En circunstancias normales no debería haber tardado los veinte días.

El buque realizó más de treinta viajes entre puertos italianos y del norte de África, Túnez y Libia, llevando material y tropas o repatriando heridos. También, en septiembre de 1942 consta su utilización en el mar Egeo para reabastecer Creta, Milos y otras islas.

El *Jaedjoer* zarpó el 10 de febrero de 1943 del puerto de Palermo (isla de Sicilia), cargado con 250 toneladas de munición, navegando en convoy con el vapor *Skotfoss* (2) y bajo la protección del torpedero *Pallade* (3) perteneciente

(2) El *Skotfoss* (ex *Saint Lucille*) era un vapor construido en 1917, con 1.465 TRB, anteriormente con bandera noruega y con matrícula en el puerto de Oslo.

(3) El *Pallade* era un torpedero, utilizado como buque de escolta, perteneciente a la clase Spica, subtipo Alcione. Entrado en servicio en 1938, desplazaba 1.050 toneladas a plena carga, estaba propulsado por dos turbinas de vapor y podía alcanzar una velocidad máxima de 34 nudos. Estaba armado con un cañón de 100 mm, ocho ametralladoras de 13,2 mm, cuatro tubos lanzatorpedos de 450 mm y dos lanzacargas antisubmarinos, a lo que además podía añadir treinta minas.

EL EXTRAÑO CASO DEL JAEDJOER ALIAS LOLA



En una foto en color, aunque de mala calidad, el *Jaedjoer* fondeado en una ensenada del norte de África



El *Jaedjoer* fondeado en una ensenada del norte de África con un buque abarloado



El torpedero *Pallade* de la Regia Marina, escolta del *Jaedjoer* en su último viaje

a la Regia Marina. Iban con destino al puerto de Susa (Túnez). El 11 de febrero, y debido al mal tiempo, el *Jaedjoer* perdió el contacto con el otro mercante y con su escolta. Esa noche fue atacado, a la altura del golfo de Hammamet (Túnez), por el submarino de la Royal Navy HMS *Unison* que lo hundió al cañón. Algunas fuentes dicen que fue hundido por un torpedo del citado submarino y otras que el hundimiento fue provocado por el choque con una mina. El *Pallade* y el *Skotfoss* llegaron sin novedad al puerto de destino el 12 de febrero.

Cuadro 2. CRONOLOGÍA DE LA VIDA OPERATIVA DEL *JAEDJOER*

FECHA	NOMBRE	OBSERVACIONES
25 enero 1938	<i>Jaedjoer</i>	Entregado por el astillero como <i>Jaedjoer</i> . Bandera holandesa.
10-14 mayo 1940	<i>Jaedjoer</i>	Invasión de Holanda por los alemanes.
5 mayo 1941	<i>Jaedjoer</i>	El buque es requisado por el KMD <i>Rotterdam</i> de la Kriegsmarine.
16 mayo 1941	<i>Jaedjoer</i>	Pasa a depender de la Luftwaffe.
18 junio 1941	<i>Jaedjoer</i>	Desde Rotterdam parte para Bayona (Francia).
23 junio 1941	<i>Jaedjoer</i>	Llega a Hoek van Holland (Holanda).
27 junio 1941	<i>Jaedjoer</i>	Arriba a Cherburgo (Francia).
9 julio 1941	<i>Jaedjoer</i>	Llega a Bayona (Francia)
6 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Propietario Partenreederei 'Lola', de Hamburgo. Operado Robert M. Sloman Jr., de Hamburgo.
8-9 diciembre 1941	<i>Lola</i>	En Bilbao.
12 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Atacado por la RAF frente a Cabo Mayor (Santander).
17 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Cruza el estrecho de Gibraltar.
18-19 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Entra en el puerto de Villa Sanjurjo (Alhucemas)

24 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Se escapa del puerto de Villa Sanjurjo (Alhucemas)
25 diciembre 1941	<i>Lola</i>	Entra en el puerto de Melilla
19 abril 1941	<i>Lola</i>	Se escapa del puerto de Melilla con una nueva tripulación
21 abril 1942	<i>Lola</i>	Arriba al puerto de Argel
19 mayo 1942	<i>Jaedjoer</i>	Recupera el nombre de <i>Jaedjoer</i> .
23 mayo 1942	<i>Jaedjoer</i>	Operado por Mittelmeer-Reederei GmbH. de Hamburgo.
9 septiembre 1942	<i>Jaedjoer</i>	Utilizado en el Egeo para reabastecer Creta, Milos y otras islas.
8 octubre 1942	<i>Jaedjoer</i>	En el puerto de Nápoles
10 febrero 1943	<i>Jaedjoer</i>	Parte de Palermo (Sicilia) hacia Susa.
11 febrero 1943	<i>Jaedjoer</i>	Resulta hundido por la artillería del submarino inglés HMS <i>Unison</i> .
12 febrero 1943	<i>Jaedjoer</i>	Los otros buques del convoy llegan a puerto.

Una historia de espías en Melilla

La llegada del *Lola* (*Jaedjoer*) a Melilla pasó prácticamente desapercibida. Al menos para la prensa local, amordazada por la censura y dominada por el aparato propagandístico del Eje. Los melillenses estaban más preocupados por el incremento del paro, o por el estreno, el día 26 de diciembre de 1941 de la película *Torbellino* de Estrellita Castro.

Incluso a nivel oficial, la primera noticia de la llegada del barco es secundaria. Aparece el día 7 de enero de 1941, en el parte núm. 831 de la Oficina destacada núm. 1 de la 2.^a Sección bis del EM del Ejército de Marruecos (4). En dicho parte se comunica la llegada a la ciudad de Joseph Charles Imossi, del Intelligence Service (IS), indicándose que había llegado en avión procedente de Tetuán, y que después de dirigirse al consulado inglés, fue junto al vicecónsul, Richard Croker, en el coche oficial al muelle, «llegando a donde se encuentra atracado el vapor *Lola*, el [al] que estuvieron observando durante

(4) La información sobre la presencia del *Lola* en Melilla proviene, principalmente, de las notas o partes diarios emitidos por la Oficina Destacada núm. 1 de la 2.^a Sección bis del Estado Mayor del Ejército de Marruecos y que se transmitían a la central de Tetuán. En el año 2012 el comandante general de Melilla puso a disposición de los investigadores una buena parte de los fondos de dicha 2.^a Sección que se conservaban en la Comandancia General de Melilla. Dichos fondos, inéditos y de un interés excepcional para la historia de Melilla, e incluso de España, del período 1936 a 1960, pudieron ser consultados y reproducidos libremente por cualquier persona que acudiera al Archivo Intermedio Militar de Melilla, como pudieron comprobar personalmente los autores de este artículo. Una vez que el general ascendió y fue destinado fuera de Melilla, estos fondos fueron de nuevo «clasificados» y no pudieron volver a ser consultados por ninguna persona. Como los autores los pudieron consultar cuando se podía hacer libremente, los usan, indicando como referencia de los mismos «Archivo Intermedio Militar de Melilla. Fondos 2.^a Sección bis». Otra fuente de información está en los archivos nacionales ingleses de Gardens Kew, concretamente en el fondo FO 371/31268B Incident at Melilla harbour regarding Dutch ship 'Lola' alias 'Jaedjoer'. Por último, en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla se conserva el expediente 4856 de la antigua Junta de Fomento, relativo a la extracción de dos anclas y varios grilletes de cadena de la motonave *Lola*.

un rato», finalizando el parte con un escueto: «Del citado vapor *Lola* se informará en breve».

El 8 de enero (parte núm. 833 de la 2.^a bis) se empiezan a dar detalles del *Lola*:

«En los últimos días del pasado mes de diciembre entró en este puerto la moto-nave “LOLA”, de origen holandés y bandera española; posee dos motores Diésel capaces de desarrollar una velocidad de 16 millas por hora, está acondicionado a modo de petrolero; y quedó atracada en un lugar apartado del muelle que suele utilizarse para el embarque y desembarque de materias explosivas y carburantes. La tripulación de la moto-nave es española y todos indocumentados. Este barco entró en este puerto perseguido por un patrullero inglés, ya que, al parecer se ha dedicado a nodriza de los submarinos alemanes que han atacado durante este último tiempo a los buques ingleses que han hecho la travesía entre Gibraltar y este puerto.

Es probable que el avión de nacionalidad desconocida que desde hace algunos días viene casi diariamente en plan de observación sobre esta población, lo haga para saber si el “LOLA” continua en puerto o se ha hecho a la mar».

Hay que señalar que unos días antes, en el parte 825 de 2 de enero, se había hecho constar que un avión, de nacionalidad desconocida, «había estado sobrevolando la ciudad y al que las baterías antiaéreas hicieron fuego». Indicaba la 2.^a bis que «según nos informan individuos del Servicio Alemán que observaron con gemelos las evoluciones del aparato, vieron cómo se hicieron desde él fotografías».

Esta presión inglesa aumentó inmediatamente. El parte 835, de 9 de enero, dice que «desde hace unos días» se encuentra anclado en las aguas del puerto de Melilla y muy próximo al muelle, «el destructor inglés núm. 158», suponiéndose que esperaba su salida «que la tiene anunciada». La Royal Navy no utiliza solo cifras en la numeración de sus buques, sí usa una letra seguida de dos o tres números. Así pues, no existe ningún destructor 158, pero sí el destructor L-58 HMS *Quantock*, que con el camuflaje que llevaba, y como se comprueba en las fotos que de él se tienen, parece ser el 158. Todos estos movimientos ingleses obedecían al gran interés del Almirantazgo en destruir el *Lola*, algo que ya habían intentado, sin éxito, en su travesía por el Cantábrico y que detallaremos más adelante.

Los movimientos del Intelligence Service alrededor del *Lola* no se hicieron esperar y fueron controlados por los agentes de la 2.^a bis. El 10 de enero (nota núm. 893) se comunica a Tetuán que George S. Amanantides (5), de quien se sospechaba que fuese el jefe del Intelligence Service en Melilla, se acercó con

(5) George S. Amanantides, citado en otros documentos como Giorgio, era consignatario de buques en Melilla desde mediados de los años veinte. En varios informes de la 2.^a bis se le señala primero como miembro del Intelligence Service, y posteriormente como jefe del mismo en la Ciudad. Hay continuos partes en los que se da cuenta de su vida privada, calificándolo de «invertido». Amanantides estaba casado con una mujer inglesa. Parece ser que tras la segunda guerra mundial se marchó de Melilla fijando su residencia en Baleares.

otro individuo no identificado al *Lola* preguntando a sus tripulantes, que habían quedado al cuidado del barco si había una plaza de marinero libre para que se enrolara su acompañante.

Unos días después, el 16 de enero (parte núm. 846), el Servicio de Inteligencia da más datos del *Lola*:

- Se confirma que dicho buque servía de nodriza a los submarinos alemanes en las aguas de Melilla, sin decir en que se basaban para hacer esa afirmación.
- Se empiezan a señalar movimientos de los servicios alemanes en la ciudad en torno al *Lola*, señalándose la llegada próxima a Melilla de un militar alemán llamado «¿HERRANZ?» (entre interrogantes en el original) que se ha entrevistado con el capitán del *Lola*, de apellido Zabala, e indicando que el jefe del servicio (secreto) alemán en Melilla Eugenio Kraemer (6) había recibido una comunicación de Madrid en la que se le ordenaba que Herranz fuese a informar y Zabala quedase en Melilla hasta nueva orden.
- Y se dan datos de los movimientos previos del *Lola* antes de su entrada en Melilla. Que había entrado el 19 de diciembre de 1941 en el puerto de Villa Sanjurjo (hoy Al Hoceima, Marruecos) en arribada forzada por averías en el motor, y que durante la estancia en aquel puerto no había cumplido con algunos requisitos, lo que había llevado a las autoridades portuarias a incoarle el preceptivo expediente y proponerle una sanción.
- Por último, informaba de movimientos ingleses, al sospechar que los continuos viajes en esos días del conocido agente del IS Samuel Serfaty a Villa Sanjurjo estuvieran motivados por la presencia en su puerto del *Lola*.

Tras varios días sin noticias, el 20 de enero (parte núm. 857), los agentes de la 2.^a bis empiezan a atar cabos y descubren quién es el militar alemán de apellido «Herranz». Se sospecha que en realidad es Luis Tausent Schparz, natural de Sevilla, de sesenta años de edad y comerciante. Llegó a Melilla el 19 de enero desde Madrid, y basan sus sospechas en que «por sus relaciones con elementos de la motonave “LOLA” y por haberse dedicado durante la guerra del 1914-1918 en esta misma Plaza al suministro de submarinos

(6) Eugenio Kraemer Walter. Hombre de negocios alemán, afincado en Melilla desde finales de los años veinte. Gran emprendedor, montó numerosos negocios, entre los que destaca una fábrica de maletas y varias plantas procesadoras de esparto. También fue concesionario de numerosas empresas alemanas, entre ellas, la Mercedes-Benz. Ya durante la Guerra Civil se le consideraba el representante «oficioso» del Tercer Reich en Melilla. Al inicio de la SGM, los servicios de inteligencia españoles y aliados lo consideraban el jefe del servicio alemán en la zona. En mayo de 1942 fue nombrado vicecónsul honorario de Melilla. Los aliados lo consideraban como «enemigo público núm. 1», haciéndole un exhaustivo seguimiento e intentando neutralizarlo en varias ocasiones. Tras la guerra mundial, y después de pasar un tiempo en Alemania, volvió a la ciudad y fue de nuevo nombrado cónsul honorario de la República Federal de Alemania.

alemanes, suponemos que sea el armador de la antedicha motonave» (la cursiva es nuestra), y a continuación se afirman en la identificación: «Sospechamos fundamentalmente que el epigrafiado sea el alemán que en el escrito núm. 846 señalábamos con el apellido de Herranz».

En la nota se da un dato desconocido hasta la fecha y que abre nuevas vías de investigación: el aprovisionamiento de submarinos alemanes en la Gran Guerra desde Melilla y el papel de Luis Tausent en dichas acciones.

De nuevo el asunto *Lola* pasa a un segundo plano, y el 8 de febrero (parte núm. 871) se comunica que la tripulación ha abandonado Melilla con destino a Tetuán con objeto de «reintegrarse a sus hogares ante la imposibilidad de hacerse nuevamente a la mar por ser conocidas sus actitudes por el IS». El barco quedó atracado y a cargo de solo dos de sus tripulantes quienes, posteriormente, serían a su vez reemplazados por marineros melillenses.

Hagamos aquí un alto para seguir los movimientos que hacía el Almirantazgo inglés en torno al *Lola* y que podemos seguir en el completo expediente conservado en los National Archives de Gardens Kew.

El primer documento, clasificado como de «Muy Alto Secreto», fechado el 30 de enero de 1942, y dirigido al Almirantazgo hace unas primeras apreciaciones sobre el caso que se resumen en seis puntos:

- Indica primero la fecha de llegada del que siempre es citado como «*Lola* alias *Jaedjoer*» al puerto de Melilla el 25 de diciembre de 1942.
- Señala que la tripulación es española y reacia a seguir el viaje «posiblemente por los constantes reconocimientos aéreos y las patrullas navales en torno a Melilla», señalando precisamente al HMS *Alouette*.
- Propone hundir el barco (literalmente dice: «administrar una alta dosis de sal») usando un agente español desde dentro (recordemos aquí la visita de George Amanantides intentando enrolar a un marinero en el *Lola*), pero en virtud del mensaje del Almirantazgo 2236A, para cualquier acción en un país neutral sería preciso el consentimiento del embajador.
- Hace referencia a que Madrid se pregunta por el interés por el *Lola*, que es un barco que se encuentra en el norte de España. Entendemos aquí que se refiere al Gobierno español y que el buque del que habla es el otro existente en la Lista Oficial de Buques con el mismo nombre.
- También avisa de que el embajador va a pedir más detalles si se le propone una acción contra el barco en el puerto de Melilla antes de dar su consentimiento, y que en vista de la situación va a ser difícil dárselos.
- Por último, propone «puentear» al embajador sir Samuel Hoare, y obtener el permiso directamente del Foreign Office para esta acción («administrar esta fuerte medicina», en el original), lo cual, además, serviría de antecedente para futuras acciones.

Unos días después, el 4 de febrero, Peter Loxley, secretario privado del subsecretario de Estado de Asuntos Exteriores inglés, sir Alexander Cadogan, remitía al embajador en Madrid un telegrama con la calificación de «Muy Secreto» informando de las medidas a tomar contra el *Lola/Jaedjoer*, solicitando la preceptiva autorización. En el texto, el Foreign Office da como antecedentes los grandes esfuerzos que están haciendo los alemanes para enviar a través del estrecho de Gibraltar barcas holandesas que son buques ideales para aprovisionar a las fuerzas del Eje en Libia, señalando que una ya ha llegado a su destino, pero que la segunda ha llegado a Melilla el 25 de diciembre de 1941, aunque se espera que en breve continúe su viaje. A continuación, propone que, si este barco, cuya tripulación es española, es saboteado en Melilla, servirá de escarmiento para impedir que otros españoles se enrolen en barcos alemanes. Por otro lado, dice que la «autoridad competente», en clara alusión al SOE (7), propone una acción de sabotaje lanzada desde el mar, procurando causar el menor daño a la tripulación que sería desembarcada previamente, indicando que la operación sería similar a las llevadas a cabo recientemente por agentes enemigos contra barcos ingleses en Gibraltar, lo que podría implicar en la operación al UWWP (8). Acaba el telegrama Peter Loxley admitiendo que en otras circunstancias él sería reacio a autorizar una operación del SOE en territorio español, pero que dada la sencillez de la acción a realizar y la gran importancia del objetivo, esperaba que sir Samuel Hoare no pusiera ningún tipo de impedimento.

No tardó la respuesta de la embajada de Madrid. El día 6 de febrero de 1942, sir Samuel Hoare contestaba poniendo toda clase de trabas a la operación, a pesar de comenzar su telegrama diciendo que nunca pondría problemas a cualquier operación, siempre que fuera de verdadera importancia en el curso de la guerra, pero que en este caso no podía menos que expresar su gran preocupación por las consecuencias que podrían derivarse.

Y basa sus reticencias en varios motivos. Por un lado, el haberse producido tres incidentes en operaciones del SOE en España en las semanas anteriores, por lo cual, tanto las autoridades españolas como la Gestapo estaban en alerta, lo que llevaría a que cualquier nuevo incidente sería usado contra los intereses británicos dificultando aún más las relaciones con España muy tocadas tras el incidente en Fernando Poo (9).

(7) SOE: Special Operations Executive. Mando de Operaciones especiales británico.

(8) UWWP: Under Water Working Party. Equipo de Trabajos Submarinos. Grupo de buceadores ingleses creado en Gibraltar bajo el mando de Lionel *Buster* Crabb, encargados de contrarrestar las acciones de los buceadores italianos contra los buques fondeados en ese puerto.

(9) El 14 de enero de 1942 el SOE realizó la operación *Postmaster* Fernando Poo. Violando la neutralidad española, los comandos ingleses entraron en el puerto con dos remolcadores, asaltando y capturando el carguero italiano *Duchessa d'Aosta* que se encontraba allí refugiado y dos lanchas de bandera alemana, *Bibundi* y *Likomba*. Estas últimas habían huido desde colonias inglesas con personal de compañías fruterías y madereras de la citada nacionalidad.



Según algunas fuentes el barco que se ve en el muelle, al fondo de la foto, es el *Lola*. En primer término un correillo de la Trasmediterránea y un patrullero de la clase Uad de la Armada española, ambos con las marcas de neutralidad. (Foto: Autoridad Portuaria de Melilla)

Además, los alemanes estaban buscando cualquier excusa para hacer una brecha en las relaciones entre España y los Aliados y así tomar una posición ventajosa. Alegaba el embajador que, si la operación salía mal, o incluso si salía bien, las consecuencias podrían ser gravísimas si cualquier ciudadano español resultase muerto o herido.

Terminaba el telegrama preguntando si no habría un método alternativo de acabar con el *Lola* cuando estuviera en aguas francesas e indicando de nuevo las gravísimas consecuencias que podría tener en las relaciones con España, y si valía la pena perder todo lo realizado por acabar con un barco tan pequeño por muy importante que fuera.

De todas maneras, ese mismo día, los hechos dieron un giro inesperado que hizo que se cancelase definitivamente el plan de sabotear el barco en el puerto de Melilla. En una conversación telefónica entre Loxley y Brook, del Almirantazgo, este último le dijo que se habían recibido informaciones acerca de que los alemanes estaban teniendo grandes dificultades para mandar los barcos holandeses al Mediterráneo, que además se habían agravado con el hundimiento por la RAF en el canal de la Mancha de otras dos barcas que iban rumbo al estrecho de Gibraltar. Por eso, se había decidido que, si el embajador ponía la mínima objeción, el plan se abandonaría. Por si fuera

poco, ese mismo día había tenido lugar un serio incidente en el puerto de Tánger, con el estallido de una maleta de la valija diplomática inglesa que causó 10 muertos y 17 heridos. Por todo ello el plan quedaba cancelado definitivamente.

Y mientras tanto, ¿qué pasaba en Melilla? De nuevo recurrimos a los interesantísimos partes de la 2.^a bis. Desde el fechado el 8 de febrero no hay ninguna noticia del *Lola* hasta el núm. 953, de 9 de abril. En ese parte se da la noticia de haber llegado el día 7, el vapor inglés *Ashbury*, procedente de Gibraltar, con cargamento de carbón, que quedó atracado al lado de la motonave *Lola*. Pero el motivo principal de la comunicación era señalar que en la tarde del día 8, el conocido agente del servicio alemán Francisco Martínez Salvador, llevando una maleta del tipo «necessaire» (*sic*), había salido del domicilio de Eugenio Kraemer, jefe de dicho servicio, y dando un gran rodeo que lo llevó desde la calle O'Donnell hasta el Pueblo (10), había llegado al *Lola* donde dejó el maletín. Dicho maletín pudo ser tomado a peso por uno de los agentes de la 2.^a bis, quien manifestó que su peso era muy superior a su volumen, por lo que

«creemos que se trate de unos de los explosivos que el Servicio Alemán tiene dedicados a los buques ingleses y que por la proximidad de atraque del *Ashbury* al *Lola* haya facilidad para desde este último proceder a su localización».

No hay constancia de que se llevara a cabo ese sabotaje.

Y de nuevo, tras un paréntesis de diez días, salta la alarma el 19 de abril de 1942. En un mensaje por radio, el capitán jefe de la Oficina Destacada núm. 1 comunica al jefe de la Sección 2.^a bis del EM del Ejército en Marruecos lo siguiente:

«Por radio. De Melilla para Ceuta. Clasificación: S.D.D.
Durante esta madrugada ha salido de este puerto, al parecer huido, la motonave *Lola*. Ref. 29 y 971
Melilla, 19 de abril de 1942.
El Capitán Jefe de la Oficina».

Dos días después, y tras una meticulosa investigación, el jefe de la Oficina Destacada núm. 1 enviaba un largo y prolijo informe sobre lo sucedido. En primer lugar, se confirma que el *Lola* no ha tomado rumbo al cabo Tres Forcas, ya que el observatorio de la Comisión de Estadística (11) no ha señalado su paso por dicho lugar, por lo que «nos hace suponer que haya tomado rumbo Este».

El siguiente punto es averiguar con qué tripulación había zarpado. Se señala que la original se había marchado, quedando a cargo de personal de la

(10) Nombre con el que se conoce popularmente a la ciudad antigua de Melilla.

(11) Comisión de Estadística: Servicio de Información Militar creado tras la Guerra Civil.

ciudad. Y a continuación se exponen las pesquisas realizadas, indicando que el día 15 habían llegado a Melilla, vía marítima, cuatro personas, cuyos datos se extraen de las fichas de entrada en el hotel donde se hospedaron:

- Esmeraldo Egurola Rentería. De treinta y dos años, natural de Sestao; comerciante; con salvoconducto expedido en Bilbao y procedente de Sevilla.
- Francisco Larrea Bilbao. De treinta y cuatro años; casado; natural de Bermeo; con salvoconducto expedido en Bilbao y procedente de Sevilla.
- Ángel Humera González. De treinta y cuatro años; casado; comerciante; natural de Baracaldo; con salvoconducto expedido en Bilbao y procedente de Madrid.
- Arturo Pérez Muya De treinta y cuatro años; casado; comerciante; natural de Bilbao; con salvoconducto expedido en esa ciudad y procedente de Madrid.

La 2.^a sección, al más puro estilo cinematográfico, empieza a encontrar pistas, indicios y contradicciones en la actitud de estos individuos, como, por ejemplo, que dos dijeran venir de Sevilla y los otros dos de Madrid, pero teniendo todos los salvoconductos sin numerar y expedidos en Bilbao. Por otro lado, cada uno de ellos, por separado, mantuvo conversaciones con el ya conocido agente Francisco Martínez Salvador, (el del «necessaire» explosivo).

En la tarde del 18 de marzo, los cuatro se despidieron del hotel. Dos de ellos, sin especificar cuáles, dijeron que se marchaban a Villa Sanjurjo, pero la comprobación de las relaciones de personas que atravesaban el paso fronterizo de Beni Enzar confirmó que no habían pasado por ese lugar. Los otros dos afirmaron que cambiaban de hotel, comprobándose por las fichas de entrada de ese tipo de establecimientos que no lo habían hecho.

Todas estas pistas llevaban al jefe de la sección a afirmar que: «Por todo ello, creemos fundadamente que estos individuos sean los que han tomado a su cargo el LOLA en su huida».

Pero la estancia en Melilla de estos individuos coincidió con la presencia en el mismo hotel de otro individuo que se reunió con ellos, y contactando también con Martínez Salvador, desconocido para la sección, y cuya estancia fue asimismo vigilada por el agente del Intelligence Service Samuel Serfaty Roffe.

Acaba el parte señalando que como el *Lola* estaba atracado de proa al muelle, usaban para acceder al muelle uno de los botes salvavidas que, en la huida dejaron abandonado, haciéndose cargo del mismo los agentes del servicio alemán Martínez Salvador y Emilio Lacalle Quijano.

Con este parte de la huida del *Lola* no acaban las pesquisas de la 2.^a bis. Al día siguiente identifican al otro huésped del hotel. Y aquí saltan las alarmas sobre la posible connivencia de las autoridades españolas con las alemanas en este tema. Se trataba de Francisco Arranz Monasterio, de cuarenta y cuatro años, casado natural de Madrid. Llegó a Melilla el día 15 por vía aérea proce-

dente de Tetuán, adonde volvió el 18. En el registro del hotel se inscribió como ingeniero, pero en realidad se trataba de un teniente coronel de aviación. Termina el parte señalando que, aunque se ignoran los detalles, «podemos asegurar que dicho señor tiene una alta intromisión en las actividades del *Lola*, sospechando que se trate del propietario de la mercancía».

Y cuando el tema parecía olvidado, y ya se había dejado de hablar del *Lola*, volvió a la actualidad. El día 1 de mayo se informa que el día 29 de abril, por vía aérea, y procedentes de Tetuán, llegaron a Melilla, Luis Tausent Schparz, Francisco Larrea Bilbao y Esmeraldo Egurola Rentería. Estos dos últimos procedentes de Tánger y provistos de pasaporte expedido por el cónsul de España en Argel, fechados el 23 de abril, prueba ya irrefutable para la 2.^a bis de que el *Lola*, en su huida, fue al citado puerto argelino. Durante su estancia en Melilla se hospedaron en el mismo hotel y han ido siempre juntos, lo que confirmaba, para el Servicio de Inteligencia, «que el epigrafiado [Tausent] era el armador del *Lola*», algo que ya habían señalado en el parte 857.

Y aún queda un último episodio que tiene como protagonista al *Lola*. Aunque en el parte núm. 999 se afirma que Francisco Larrea Bilbao había abandonado la ciudad, parece ser que o no lo hizo o que volvió unos días después, ya que, según obra en el expediente núm. 4856 del Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla, con fecha 18 de mayo de 1942, Francisco Larrea, capitán de la Marina Mercante, y debidamente autorizado por la compañía armadora y con permiso de la Autoridad de Marina, presentó una instancia ante la Junta del Puerto en la que dice que, en la salida, el vapor *Lola* dejó dos anclas con varios grilletes de cadena, por lo que solicitaba, si el ingeniero jefe de la Junta lo tenía a bien, alquilar la grúa flotante y los servicios de un buzo para extraerlas y dejarlas en el muelle de la compañía Setolazar.

Hay que señalar que la autorización de la casa armadora es de la compañía Comercial Marítima de Transportes, S.A, con sede en Madrid. Tras hacer un depósito de 460 pesetas, el día 20 de mayo se realizó la recuperación de dos anclas tipo Hall y siete grilletes de cadena de 27 metros cada uno. No consta el destino final de dichos elementos.

¿Por qué *Lola*?

La elección del nombre de *Lola* para el *Jaedjoer* durante su periplo por las costas españolas y portuguesas respondía claramente a una táctica para ocultar el buque a los ojos vigilantes de la Royal Navy. En la marina mercante española había un buque llamado *Lola* que presentaba varias ventajas: su tamaño era similar, su disposición general parecida, los palos y puntales de carga con ubicación casi igual, etcétera, y además portaba bandera de un país neutral. El camuflaje era casi perfecto y de hecho permitió que el buque atravesara el estrecho de Gibraltar con relativamente pocos problemas.

El *Lola* español era un pequeño buque costero para carga seca, con máquina y puente situados en popa. Fue construido por Adrossan D&C en Ardossan,

en el Firth of Clyde, Escocia (Reino Unido) y botado en 1903 con el nombre de *Bombardier*. Posteriormente fue rebautizado como *La Estrella de Gijón*, *Lola* y *Chonga*. Bajo bandera española perteneció desde 1908 a Suardiaz, Bahtmaier y Compañía (Gijón), que en 1916 lo vendió a Monasterio y Compañía (Gijón). En 1922 pasó a depender de Vapores Costeros S.A. (con sede en Bilbao y después en Santander). Fue nuevamente vendido en 1971, esta vez a Naviera Álvarez (Santander). Su desguace tuvo lugar en el año 1984.

Su registro bruto era de 218 TRB (240 t DW), la eslora alcanzaba los 35,08 metros, con una manga de 6,73 metros y un puntal de 2,57 metros. Estaba propulsado por una máquina de vapor de alta y baja presión, de 128 CV, que movía una hélice. Posteriormente, ya sobrepasada la SGM, la máquina se sustituyó por un motor diésel.

La sociedad Vapores Costeros S.A., propietaria del *Lola* en la época que nos ocupa, fue constituida en 1922, con sede en Bilbao y posteriormente en Santander. Agrupaba un conjunto de buques de cabotaje aportados por los socios fundadores Francisco García Castillo, Monasterio y Compañía, Antonio González Vega y Antonio López de Haro. Su primer presidente fue José González Trevilla, ocupando el cargo de director Francisco García Castillo. Fue disuelta en 1984.

Cuando se desarrollaron los hechos que aquí se relatan, en las listas del *Lloyd's Register of Shipping* había otro buque que portaba el nombre de *Lola*. Hasta el año 1937 se llamó *Tuskar* y en 1941 fue adquirido (¿incautado?) por Alemania. Anteriormente había pertenecido a la flota mercante sueca. Era un vapor con registro bruto de 1.920 TRB y castillo situado en el centro de la eslora, construido en el año 1920 en el Reino Unido por Caledon Shibbuilding Co., Ltd. Además de portar bandera alemana, el hecho de tener una silueta diferente y ser excesivamente grande en relación con el *Jaedjoer*, no permitía usarlo para camuflar al buque exholandés.

Algunas aclaraciones

A pesar de enarbolar bandera española el *Jaedjoer*, como *Lola*, nunca causó alta en la lista oficial de buques mercantes españoles y en consecuencia no pudo disponer de documentación española. El buque estuvo por lo menos en tres puertos españoles (Bilbao, Villa Sanjurjo y Melilla) con el nombre de *Lola*, bandera española y sin documentación de las autoridades marítimas. Sin embargo no se produjo ningún inconveniente por parte de las correspondientes comandancias de Marina, que en aquella época asumían las tareas de capitán de puerto además de sus actividades militares. El barco salió y entró de los tres puertos sin aparentes problemas. Es imposible aceptar que todos estos movimientos se realizaran sin conocimiento de las autoridades españolas. Además existe documentación oficial de los servicios de información españoles relativa a los movimientos del buque y a la colaboración de personas y organismos en este viaje.

Según los diarios de guerra del mando de submarinos de la Kriegsmarine, los ingleses sospechaban que el *Jaedjoer* estaba dedicado a abastecer a los submarinos alemanes que operaban en la zona, hecho que no se ha podido contrastar, y por ello el buque de patrulla inglés intentó registrarlo frente a Alhucemas. La anotación añade que el *Lola* era una unidad mercante de bandera española. Esta última afirmación resulta llamativa ya que, al estar contenida en un documento interno de la Kriegsmarine, refleja que esta no conocía lo que hacían otros organismos alemanes.

La Sociedad Hispano-Marroquí de Transportes, S.L., en alemán *Hispano-Marokkanische Transport-Aktiengesellschaft* y en abreviatura HISMA, fue creada en julio de 1936 en Tetuán (capital del Protectorado Español en Marruecos), de acuerdo con la legislación española. En apariencia sus socios eran súbditos españoles y alemanes residentes en España pero detrás de ella estaba el Estado alemán. La Rohstoff-Waren-Kompensation Handelsgesellschaft (ROWAK) fue creada en octubre de 1936 como contraparte alemana de la HISMA, con la misión de organizar los envíos comerciales de España a Alemania. En el año 1937 se creó la Sociedad Financiera Industrial (SOFINDUS) y las dos compañías citadas anteriormente se integraron en ese consorcio. Las tres empresas fueron creadas de acuerdo con la legislación española y con capital mixto español y alemán. Durante la segunda guerra mundial SOFINDUS agrupó a una veintena de empresas ubicadas en España en los sectores de producción agropecuaria, transportes, servicios, minería y materias primas, todo ello para exportar a Alemania. Según algunas fuentes detrás de SOFINDUS, y de las otras dos sociedades citadas, estaba la Luftwaffe y el mariscal Hermann Göring.

Se puede realizar un cierto seguimiento del buque utilizando las Listas del Lloyd's Register of Shipping (12).

- No aparece ningún otro buque como *Jaedjoer*, como era de esperar tras conocer el origen de este nombre.
- Figura por primera vez en la Lloyd's List en la edición de 1937-38, con los datos incompletos, cuando aún se encontraba en construcción.
- En las publicaciones de 1938-39 y 1939-40 figura como *Jaedjoer* con sus datos completos, bandera holandesa, etcétera.
- En las ediciones de 1940-41 y 1941-42 sigue constando como *Jaedjoer*, repitiendo los datos anteriores, y sin ninguna indicación de haber sido incautado por los alemanes.
- En las publicaciones correspondientes a 1942-43 y 1943-44 está recogido como *Jaedjoer* aunque se indica que navega con el nombre de *Lola*. Existe entrada como *Lola* indicando solo que era el anterior *Jaedjoer*.

(12) En la época que nos ocupa el Lloyd's Register of Shipping era un conjunto de aseguradoras y reaseguradoras inglesas especializadas en el sector marítimo. Durante muchos años ha publicado, con periodicidad anual, la relación de los buques pertenecientes a la mayor parte de los países, con un resumen de sus características técnicas, datos del armador, operador, matrícula, país de bandera, etcétera.

- Con el nombre de *Jaedjoer* consta por última vez en la edición de 1944-45, cuando el barco ya estaba hundido. No aparece como *Lola*.
- En la edición de 1945-46 no aparece como *Jaedjoer* y sí como *Lola* indicando su pérdida, erróneamente, en octubre de 1942.

A pesar de la guerra la Lloyd's List siguió siendo publicada y además recogía algunos cambios de buques del bando contrario. Hay que hacer observar que la Lloyd's List, durante toda la guerra no modificó los datos referentes a la nacionalidad del buque y los relativos a su propietario y ello tanto en las entradas a los datos como *Jaedjoer* o como *Lola*. Se mantuvieron los correspondientes a antes de la incautación por los alemanes. Esto mismo ocurrió con otros buques confiscados por los alemanes y parece ser que fue una política del consorcio de aseguradores británico.

Por parte alemana, y durante la segunda guerra mundial, los barcos mercantes incautados, que se iban a dedicar exclusivamente a tareas de transporte, eran cedidos a armadores alemanes para su operación bajo control militar. Es el caso del *Jaedjoer* y del otro *Lola*, exnoriego, del que también se habla en este trabajo. En ocasiones, si el buque iba a ser utilizado en actividades de carácter militar, era operado directamente por la Kriegsmarine o por otros componentes de las fuerzas armadas alemanas.

Bibliografía y fuentes

Fuentes básicas

Archivo Militar Intermedio de Melilla, Instituto de Historia y Cultura Militar, Ejército de Tierra, Ministerio de Defensa.
Public Records Office, National Archives, Reino Unido.
Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla.

Libros

ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier, y MEDINA ARNAIZ, María Luisa: *Buques internados en España en las dos Guerras Mundiales*. Pendiente de publicación, Madrid (España), 2016.
BUSTO Y MANDALUNIZ, Luis María del: *Un siglo con la Marina Mercante 1895-1995*, 3 t. Fundación Museo Marítimo Villa de Bilbao, Bilbao (España), 2007, 2010 y 2011.
COLLADO SEIDEL, Carlos: *España, refugio nazi*. Ediciones Temas de Hoy, Barcelona (España), 2005.
LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: *Lloyds Register of Shipping List*. Lloyd's Register of Shipping, Londres (Reino Unido), diversas ediciones.
RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLA, Jesús: *Objetivo África. Crónica de Guinea Española en la II Guerra Mundial*. Edición del autor, Huelva (España), 2004.
SALGADO RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Marea Roja, Marea Negra*. Galland Books, Valladolid (España), 2007.

Internet

www.plimsollshipdata.org. Última consulta en mayo de 2016.
www.shipspotters.nl/viewtopic.php?f=17&t=2119. Última consulta en mayo de 2016.
warsailors.com/forum/read.php?1,23523,23546. Última consulta en mayo de 2016.
www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=3119. Última consulta en mayo de 2016