

Flota ballenera alemana en la Antártida

José Ángel Arbizu Moral (Josean)

Socio de AFINET

Trabajando en el desarrollo de mi colección temática sobre la Antártida, en el capítulo correspondiente a la fauna, y más concretamente a las ballenas, quería incluir documentos relacionados con la caza de la ballena, tanto por su importancia económica como por sus aportaciones indirectas en otros campos (geografía, ciencia, fauna, etc.). Al citar la importancia económica me incliné por mostrar documentos relacionados con las campañas balleneras y, entre ellos, por los barcos que han dejado documentos postales de sus campañas en la Antártida. Para mí los más importantes son las cartas remitidas desde los buques factoría holandeses Willem Barendsz I y II remitidos desde mediados de los años cuarenta hasta los años sesenta, y las cartas remitidas desde la flota ballenera alemana que operó en aguas antárticas en los años 1937-38 y 1938-39, tan sólo dos temporadas, ya que el inicio de la segunda guerra mundial dio al traste con más campañas. Estas flotas alemanas se componían de cinco buques factorías para procesar el aceite y la carne y numerosos buques más pequeños utilizados en la caza de ballenas. Cada buque factoría dispuso de su propia oficina postal con su correspondiente matasellos para atender el correo de las tripulaciones, y como es lógico, también de los coleccionistas filatélicos, que son el origen de la mayoría de las cartas que existen actualmente y que no son fáciles de encontrar.

Antes de hablar de los diferentes buques y sus matasellos conviene comentar un poco el origen de la presencia de esta flota ballenera alemana en la Antártida.

La historia de la flota ballenera alemana tiene su origen, como casi todas las cosas, en motivaciones económicas. La empresa Unilever estaba muy interesada en dejar de depender de las importaciones de grasa para la preparación de margarina, importaciones que en los últimos años habían supuesto fuertes desembolsos económicos por el aumento continuo de los precios. Los aumentos de los precios se habían debido a los aumentos de consumo de aceite por parte de los países productores y a la caída de la producción por las malas cosechas agrícolas. Además, por otra parte, Alemania se sentía humillada al depender de las cantidades que Noruega quisiera ofrecerles y al precio que les pidieran.

Y por último estaba el hecho de las dificultades que tenía Alemania para disponer de divisas. Alemania ya había intentado en ocasiones anteriores estar presente en la industria ballenera, en Islandia (1903-07), Chile (1907-08) y Africa del Sudoeste (1912-14).

Con esta idea se crearon varias empresas con intención de buscar capitales para financiar campañas en la Antártida para proveerse de materias primas. En 1935 se creó la empresa Erste Deutsche Walfang-Gesellschaft GmbH que, tras un año intentando conseguir capital, fue transferida a la empresa de jabones Henkel AG que no disponía de cuotas de aceite (tenían prioridad las empresas alimentarias) para producir jabones. Al no disponer de tiempo para construir sus propios barcos se adquirió el buque Wurttemberg, que fue modificado para sus nuevas tareas y rebautizado **Jan Wellem**. En esas mismas fechas otro pionero, el sr. Walter Rau, con negocios de molinos de aceite, margarinas, grasas hidrogenadas y piensos, fundó la empresa

Walter Rau Walfang AG con el objetivo de dejar de depender de las importaciones extranjeras de grasas y aceites. Para ello intentó contar con el apoyo de otras empresas de grasas, sin éxito, aunque al final, con la cooperación noruega y el apoyo del gobierno alemán pudo adquirir el buque factoría **Walter Rau** y ocho balleneros, con mayor retraso del esperado tanto por acumulación de trabajo en los astilleros alemanes como por la dificultad de encontrar las tripulaciones adecuadas.



Unilever también participó a través de subsidiarias con el buque **Unitas**. Este buque y sus balleneros pertenecían a la compañía Jurgens van den Bergh Margarine-Verkaufs Union Gmbh, que los alquilaba a la Unitas Deutsche Walfang Gmbh de Hamburgo, compañía fundada en

1937 con un capital de un millón de marcos, en la que participaba minoritariamente la compañía Jurgens van den Bergh. El pago de los beneficios a Unilever se estableció en aceite, en base a precios previamente establecidos.

También en 1937 la compañía Deutsche Ölmühlen-Rohstoffe G.m.b.H compró un antiguo y pequeño buque factoría, el Sydis (rebautizado como **Sudmeer**) y sus obsoletos balleneros por un precio bastante alto, si bien lo que más se tuvo en cuenta por los alemanes era la planta de producción de vapor para producir aceite. En marzo de 1938 y a través de sociedades interpuestas se adquirió el buque factoría Vikingen (rebautizado **Wikinger**).

El sólo hecho de que Alemania decidiera tener su propia flota ballenera alteró los precios y propició que Noruega intentara poner las mayores trabas posibles a que esta flota se desarrollara, ya que temía por los beneficios de sus empresas balleneras. Noruega intentó por todos los medios frenar el desarrollo de flota alemana; existieron muchos problemas con las tripulaciones, muchas de ellas compuestas al menos en sus inicios por noruegos que podían ver hasta triplicar sus sueldos con respecto a lo que cobraban en las empresas noruegas.

Para la campaña ballenera de 1938-39 se organizó una flotilla de cinco buques factorías con sus balleneros y sus tripulaciones. Para facilitar el tratamiento del correo de los tripulantes, la oficina de correos de Hamburgo creó cinco oficinas embarcadas a bordo de los buques factoría. Cada buque se dotó con un matasellos, sellos por valor de 1000 Reichmarks, etiquetas, impresos, buzones, etc. El correo se matasellaba a bordo y se podía dejar en los puertos de escala o bien se podía entregar a los buques que llevaban suministros de agua, petróleo, etc., a los buques factoría.



Carta con destino a Alemania, con franqueo mixto, matasellos de a bordo de buque factoría, y del Puerto de la Luz, Canarias, abril de 1939.



Matasellos utilizados a bordo de los buques factoría.

A continuación veremos un poco más detenidamente la historia de los cinco buques factorías con oficinas postales a bordo: Unitas, Wikinger, Jan Wellem, Walter Rau y Sudmeer.

UNITAS

Desplazamiento: 21 846 toneladas. En su momento y hasta 1955 (año en que fue botado el nuevo Willem Barendsz) fue el mayor barco ballenero.

Dimensiones: 193 m eslora, 24 m manga.

Tripulación: 293, casi 400 con los barcos balleneros de la flotilla.

Construido en los astilleros Deutsche Schiffs-und Maschinebau A.G. Weser de Bremen, Alemania, en 1937.



Buque factoría Unitas

El buque era propiedad de Jurgens van den Bergh Margarine-Verkaufs Union GmbH, una filial del grupo Unilever. Estuvo operado por la compañía Unitas Deutsche Walfang GmbH de Hamburgo. En su primera campaña de 1937-38 se capturaron 1715 ballenas produciendo 20 000 toneladas de aceite y 20 000 tm de carne. Tenía capacidad de procesar 25 ballenas de una media de 100 toneladas al día con resultados de 625 toneladas de aceite y otras tantas de carne producidas diariamente. En esta campaña la dirección estuvo en manos de un noruego, y de los 427 marineros embarcados, 197 fueron noruegos.



Ballenero de la flotilla UNITAS 12

3, 6, 7 y 9) y el resto los aprovecharon los aliados para la caza de la ballena traspasándolos a otras empresas balleneras.

Tras la guerra fue entregado a los británicos como reparación de guerra y rebautizado como Empire Victory y estuvo operando para el ministerio de agricultura en la temporada 1945-46; posteriormente fue vendido a la Union Whaling Co de Durban que lo bautizó más tarde como Abraham Larsen. El precio de venta se considera hoy día una ganga, ya que se pagaron 1,05 millones de libras, y las capturas de ese mismo año se vendieron por 1,8 millones de libras. En 1957 se vendió a la empresa japonesa Taiyo Gyogyo que lo rebautizó como Nisshin Maru II. Estuvo operando como ballenero en aguas antárticas hasta la temporada 1964-65, tras la cual fue convertido en barco factoría de proceso de pescado en 1967. Fue desguazado en 1987.

El buque fue dotado con un matasellos fechador con el texto **DEUTSCHE SCHIFFSPOST WALFANGMUTTERSCHIFF "UNITAS" SÜDLICHES EISMEER.**

Las fechas van desde el 10-10-38 hasta el 5-2-39.

WIKINGER

El buque se construyó en 1929 en los astilleros Swan Hunter & Wiggam Richardson de Wallsend para unos armadores noruegos. Con un desplazamiento de 14 772 toneladas de registro bruto, 155,3 m de eslora y 21,56 m de manga y con una potencia de 4300 cv alcanzaba los 12 nudos. Para acompañar a este buque factoría se construyeron a su vez cinco buques balleneros pequeños, nominados Viking I a V, construidos también en Inglaterra en los astilleros Smiths Docks company, de 35,4 m por 7,4 m y 250 tm de registro bruto. Posteriormente se añadieron unos nuevos balleneros de 38,9 m por 7,6 m y 299 tm, el Viking VI en 1935, y el Viking VII en 1936, con dimensiones de 40,1 m x 8 m y 355 tm.

La flotilla ballenera Unitas se componía de 11 buques: el buque factoría y diez pequeños balleneros de menor tamaño, nominados Unitas 1 a 10, que eran los que capturaban las ballenas que traspasaban al buque factoría para su proceso.

La campaña de 1939-40 fue cancelada por el inicio de la segunda guerra mundial. En 1940 todos los buques fueron requisados por la marina de guerra alemana. Durante la guerra fue dañado, por un bombardeo al puerto de Gdynia, pero posteriormente se reparó. De los buques de la flotilla, cinco se perdieron en la guerra (2,



Carta circulada desde el buque Unitas. Fecha: 15-10-1938.



Wikinger

Para financiar la construcción de estos buques se constituyó una compañía "Viking Whaling Company Ltd", que fue la primera compañía ballenera en cotizar en la bolsa de Londres.

Durante sus primeras campañas los buques mostraron buenas capacidades de captura y muy buen diseño para el tratamiento de las ballenas y la optimización de la producción. La crisis económica en los años treinta y las negativas a acordar precios por parte de Unilever, el principal cliente, precipitó los problemas económicos en la compañía.

Para evitar problemas fiscales, la compañía y buques se establecieron en Panamá como "Corporación Viking" en 1934. Las dificultades empresariales llevaron a tener que vender estos buques a Alemania, que dada la escasez de divisas que tenía acordó pagarlos entregando unos petroleros a cambio.

En marzo de 1938 los adquirió la compañía alemana "Deutsche Oelmühlen Rohstoffe GmbH" (por 225 000 libras, junto con cinco balleneros), que preparó el barco para las campañas antárticas junto con los balleneros. El buque se rebautizó como Wikinger, y a los balleneros que le acompañaron (algunos rescatados de los originales y otros nuevos adquiridos en diferentes sitios), como Wikinger 1 a 10. Realizó dos campañas en aguas antárticas.

Tras la segunda guerra mundial en 1945 se transfirió al gobierno británico con el nombre de EMPIRE VENTURE. Ese mismo año opera para la compañía ballenera Kerguelen Sealing & Whaling Co. (Irwing & Johnson) de Ciudad del Cabo. En 1946 fue transferido al Ministerstvo Rybnogo Khozyaistva de Odessa (URSS), rebautizado SLAVA como consecuencia de los acuerdos de Postdam entre las potencias vencedoras. A partir de ese momento fue utilizado por los rusos en campañas antárticas junto con otros barcos alemanes capturados igualmente en la segunda guerra mundial. En 1971 fue vendido a una empresa japonesa rebautizado como FUJI MARU y en ese mismo año de 1971 fue finalmente desgazado.

El buque fue dotado con un matasellos con el texto **DEUTSCHE SCHIFFSPOST WALFANGFLOTTE "WIKINGER" SÜDLICHES EISMEER.**

Las fechas de uso van desde el 10-10-39 hasta el 5-5-39.



Carta circulada desde el buque Wikinger, matasellos con fecha 7-3-1939.

JAN WELLEM



Buque Jan Wellem. Matasellos ilustrado con el mismo barco utilizado en 2003.

Construido en 1921 en los astilleros Bremer Vulkan en Vegesack de Alemania, en principio como buque mixto de carga y pasaje y botado como Württemberg. Utilizado en diversas líneas de pasajeros a Nueva York o Río de la Plata, en los años posteriores se utilizó como buque de carga. En 1936 es vendido a la "Deutsche Walfang GmbH. (Henkel & Co) Wesermünde", que lo rebautiza como JAN WELLEM y lo reconvierte en buque factoría para ballenas. Este proceso se realiza en los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo, que lo adaptaron para la caza de ballenas construyendo depósitos para el aceite, cámaras frigoríficas para la carne y cambiando la parte trasera para facilitar la carga de las ballenas. Tenía un tamaño después de la transformación de 147 m de eslora (antes 142 m), 21,76 (antes 17,70) de manga, con 11 776 tm de registro bruto (frente a las 8895 anteriores), equipado con motores que le daban una capacidad de 5000 cv y una tripulación de 240 hombres. Fue de los primeros equipados con maquinaria totalmente eléctrica para el procesamiento de la carne de ballena.

Para la campaña antártica contaba con seis balleneros (posteriormente ocho), nominados Treft I al VIII, con tamaños de entre 330 tm y 350 tm de registro y tripulaciones de unos quince hombres cada uno.



Carta circulada desde el buque Jan Wellem, matasellos con fecha 2-2-1939.

Entró en servicio el seis de septiembre de 1936, y en su primera temporada (1936-37) capturó 920 ballenas que se tradujeron en 61 992 barriles de aceite. Para esta primera campaña tuvieron que sortear una serie de problemas para conseguir la tripulación; la empresa quería tripulantes noruegos mientras que los sindicatos exigían tripulaciones alemanas. Al final, de los 272 tripulantes sólo 17 fueron noruegos, si bien lo eran todos los arponeros.

Realizó dos campañas más en la Antártida, las de 1937-38 y 1938-39, regresando a Hamburgo el 5 de mayo de 1939.

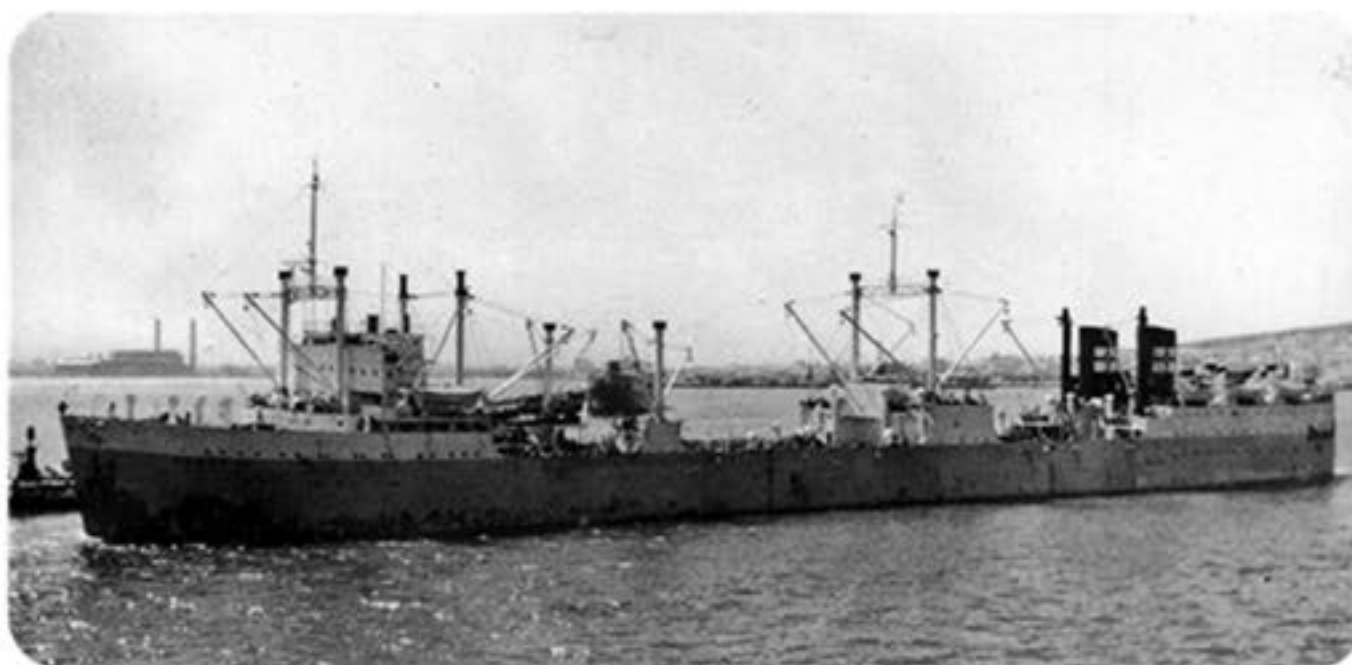
Durante la segunda guerra mundial fue requisado por la armada y utilizado como transporte de suministros entre Murmansk y Narvik, fue averiado varias veces durante la guerra y hundido por los británicos el 6-6-46; posteriormente fue trasladado a Inglaterra donde fue desguazado.

El matasellos del buque llevaba el texto **DEUTSCHE SCHIFFSPOST WALFANGMUTTERSCHIFF "JAN WELLEM"** 3. Antarktis Reise E.D.W.G. Hamburg.

Fechas de utilización: del 22-9-38 al 19-5-1939.

WALTER RAU

Buque construido en 1937 en los astilleros alemanes Deutsche Werft de Finkenwerden, con una eslora de 167,6 m y una manga de 22,7 m, desplazamiento de 13 752 tm de registro bruto, equipado con motores de 6000 cv de potencia. Construido para la compañía Walter Rau Neusser Olwerke A. G. de Bremen, se bautizó con el nombre de Walter Rau.



Walter Rau



Este fue el primer buque factoría construido en Alemania, y parece ser que la financiación para el mismo corrió a cargo de la empresa Unilever, más o menos forzada por el gobierno alemán. Recibió el nombre del dueño de la mayor productora alemana de margarina. En su momento fue considerado una maravilla de la técnica que iba a revolucionar la explotación de la caza ballenera. Estaba equipado con plantas de procesamiento de carne tanto en extracto como congelada o enlatada. En su primera campaña antártica procesó 1700 ballenas, produciendo 18 264 tm de aceite, así como importantes cantidades de carne congelada, en lata, en extracto, etc. Como era habitual, en cada campaña era acompañado de barcos balleneros más pequeños encargados de cazar las ballenas, uno de ellos, el RAU IX se puede visitar en el museo marítimo de Bremerhaven. Sólo realizó dos campañas antárticas.

Durante la II guerra mundial tuvo diversos usos, siendo utilizado en enero de 1945 para evacuar refugiados de Gdynia junto con el buque Gustloff; este último fue hundido por un submarino ruso causando más de 9400 víctimas, siendo el mayor desastre marítimo de la historia. Entregado a Noruega tras la guerra, se rebautizó como Cosmos IV; posteriormente, en 1971 se vendió a una empresa japonesa que lo nombró Kyokusei maru; en 1979 se vendió al gobierno de Corea del Norte que lo nominó Song Hak San, y finalmente en 1998 fue desguazado.



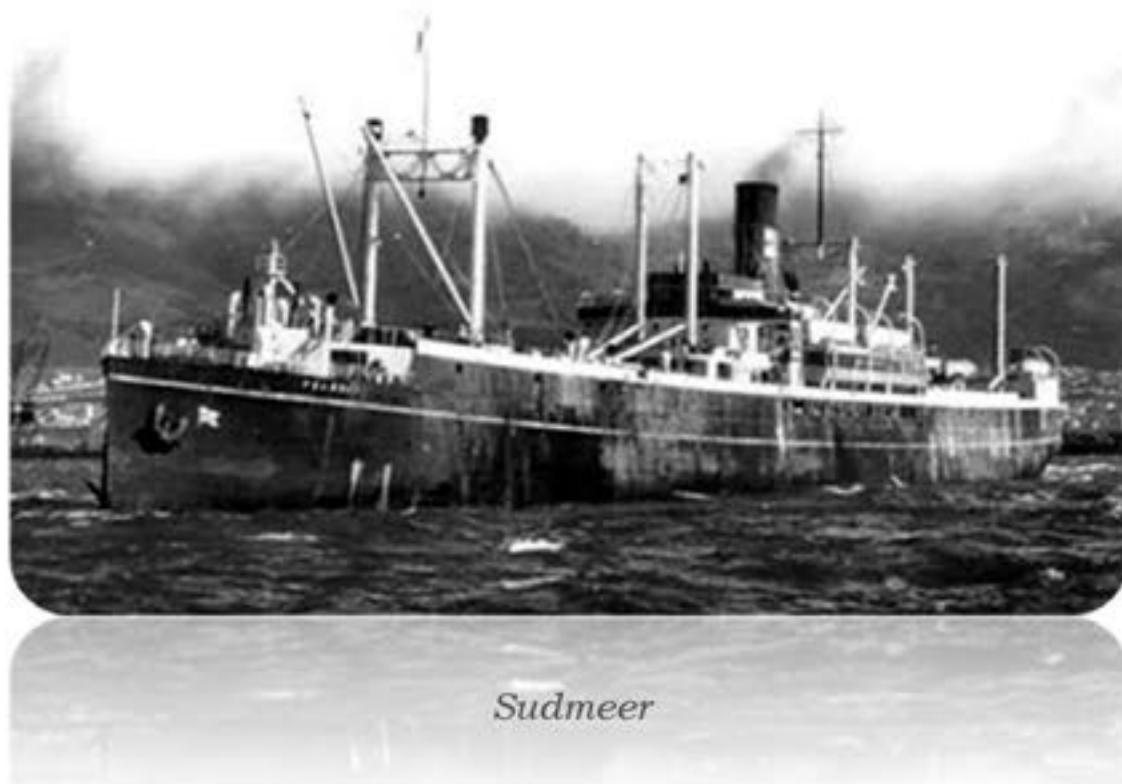
Carta circulada desde el buque Walter Rau, matasellos con fecha 4-4-1939.

El matasellos de a bordo llevaba el texto DEUTSCHE SCHIFFSPOST W.F.M. "WALTER RAU" **Walter Rau Neusser Oelwerke AG Abt. Walfang.**

Fechas de uso: del 10-10-38 hasta el 19-4-39.

SUDMEER

Construido en 1902 en los astilleros Wigham Richardson, de Low Walker, Inglaterra. Con un tamaño de 148,40 m de eslora y 17,10 de manga y desplazamiento de 8133 tm de registro bruto, y motores de 8000 cv que le daban para alcanzar los 13 nudos. En principio fue botado como buque cablero para la compañía Telegraph Construction & Maintenance Co. Ltd de Londres, y bautizado como COLONIA. En 1928 fue vendido a una empresa noruega que lo bautizó como Torodd y lo transformó en buque factoría para ballenas, y operó en aguas antárticas con cuatro balleneros. En 1934 se vendió a la compañía Whale Products A/S Nordstrom Jespersen de Sandefjord, siendo rebautizado como SYDIS. Operó dos campañas en la Antártida en 1934-35 y en 1936-37. Este fue el buque más viejo y pequeño de la flota ballenera alemana.



Sudmeer

En 1937 se vendió por 106 250 libras (junto con sus cinco balleneros) a la compañía alemana Hamburger Walfang-Kontor G.m.b.H. (Deutsche Ölmühlen-Rohstoffe G.m.b.H.) de Hamburgo, que cambió el nombre a SUDMEER. Los balleneros recibieron los nombres de SUD I a V. Operó dos campañas en la Antártida bajo bandera alemana.



Imagen del buque en sello de Ascensión con el nombre de CS Colonia, cuando era aún un barco cablero.



Franqueo mecánico Hamburger Walfang-kontor.

Casi al final de la guerra fue torpedeado por un avión y hundido en las cercanías de cabo norte, al norte de Noruega.

El matasellos de a bordo llevaba el texto **DEUTSCHE SCHIFFSPOST WALFANGFLOTTE SUDMEER SÜDLISCHES EISMEER.**

Fecha de uso: desde 10-10-38 hasta 5-5-39.



Carta circulada desde el buque Südmeer, matasellos con fecha 25-10-1938.

Otros artículos del autor en 6 Cu@rtos de AFINET

JOSÉ ÁNGEL ARBIZU MORAL (Josean).- **EXPEDITIONARY FORCES MESSAGE** [nº 9]. En este mismo número, a continuación: *Censura química en la segunda guerra mundial.*