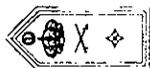


PUNTUALIZACIONES SOBRE LA VOLADURA DEL ACORAZADO *JAIME I*

José I. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO

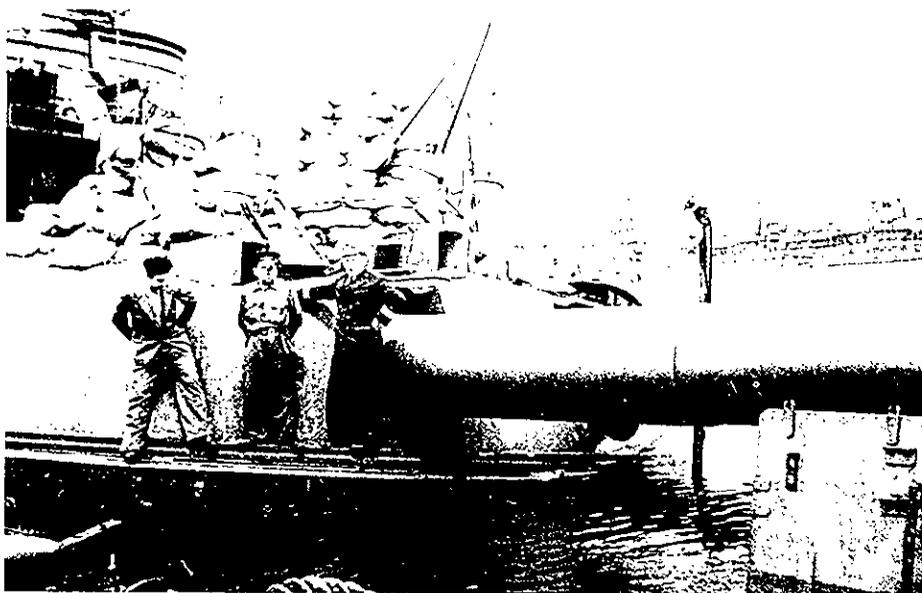


N el número de octubre de 2002 de la REVISTA GENERAL DE MARINA, dentro de la sección *Historias de la Mar*, aparece un interesante artículo de mi buen amigo el capitán de fragata Luis Mollá Ayuso, titulado *Dreadnoughts «a nada ni a nadie»*, en el que, al relatar el historial del acorazado *Jaime I* y con motivo de su voladura en la dársena de Cartagena, el autor escribe el siguiente párrafo: «La verdadera razón (de la explosión) nunca llegó a

confirmarse, aunque se habló mucho del sabotaje del buque. Sabotaje en el que habría tenido mucho que ver la mano del teniente de navío Óscar Scharfhaussen Kebbon, que siendo comandante del submarino *B-6* había resultado apresado por los nacionales a consecuencia del hundimiento del submarino por parte del bou *Galicia*. Condenado a muerte, Scharfhaussen logró escapar y volver a las filas republicanas, donde, al parecer, permaneció trabajando infiltrado como un «topo» de los nacionales, culminando su labor con la voladura del buque».

Creo sinceramente que, desde mi punto de vista, conviene puntualizar esta atribución del sabotaje al entonces alférez de navío Scharfhaussen, pues en honor a la verdad es totalmente errónea.

Para ello comenzaremos narrando someramente las actividades del *Jaime I* a lo largo del primer semestre de 1937. Dos días después de la caída de Málaga en poder de los nacionales, el 10 de febrero de 1937, este acorazado se trasladó a Almería, escoltado por la flota republicana, para servir de batería flotante protegiendo la ciudad. A finales de abril partió de Almería, pero varó en punta Sabinal, al mando del capitán de fragata Francisco Benavente y García de la Vega, y regresó al puerto de salida. Ante los intensos ataques sufridos por la aviación nacional, durante los cuales fue alcanzado, se ordenó su traslado a Cartagena, lo que efectuó en la noche del 27 de mayo. Cuando se encontraba atracado en punta en el muelle de La Curra reparando las averías ocasionadas, el 17 de junio de 1937 sufrió una fuerte explosión de



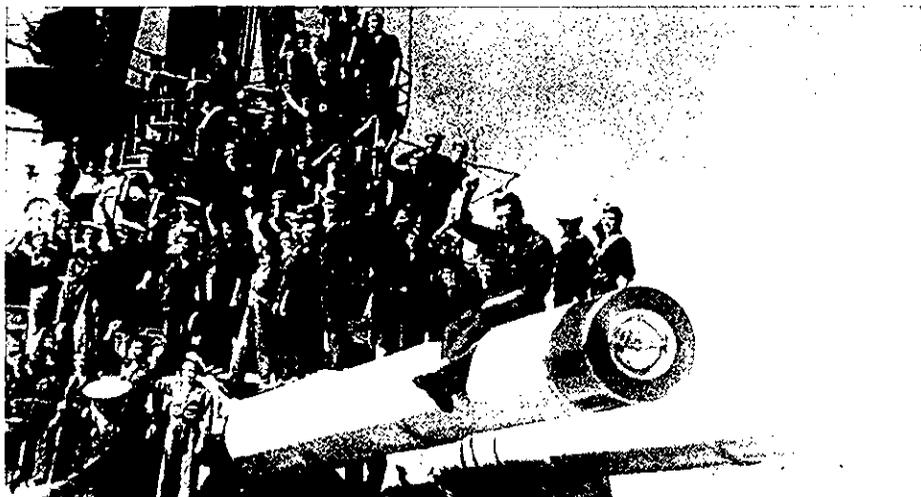
Primer plano del *Jaime I* semihundido en el puerto de Cartagena.

origen desconocido, al parecer por deflagración espontánea de la pólvora, accidente casual o sabotaje, que provocó su pérdida. Perecieron 179 hombres, mientras 27 resultaron heridos, según los datos proporcionados por el almirante Moreno de Alborán en su obra *La guerra silenciosa y silenciada*.

Veamos ahora qué le había ocurrido entretanto a don Óscar, supuesto autor del sabotaje.

Tras el hundimiento del submarino *B-5* (19 de septiembre de 1936) en aguas de cabo Peñas, su antiguo comandante, el alférez de navío Óscar Scharfhausen Kebbon, por orden del almirante Castro Arizcún, sin haber sido condenado a muerte y previa autorización de Franco, salió de Ferrol y atravesar el frente llegó a Gijón en noviembre del mismo año.

Auxiliado por un grupo de guardias civiles intentó apoderarse de un submarino, pero la operación fracasó al haber vuelto las unidades de este tipo a Cartagena y retirarse los guardias por orden del general Aranda. Como consecuencia, Scharfhausen pasó a Oviedo y de ahí regresó a Ferrol el 9 de diciembre. De nuevo, con similares propósitos, se dirigió a Burgos y luego a San Sebastián, ya en poder de las fuerzas de Franco. El 31 de diciembre llegó a Francia por Irún, y una vez de nuevo en Burdeos, los agentes nacionales le proporcionaron un pasaporte falso de Perú a nombre de José Zaldívar Hokanson y un crédito de tres millones de pesetas destinado a ablandar voluntades.



La dotación sublevada del acorazado *Jaime I*.

Hacia el 20 de enero de 1937 salió a la mar a bordo de un pequeño buque a vapor llamado *Le Violent*, que le llevó a Requejada (Santander). Siguió viaje por tierra a Santander y Bilbao gracias a un salvoconducto de fecha 21 de enero. Cuando llegó a Portugalete encontró al submarino C-2 en obras e inmovilizado para cambiar las baterías de acumuladores, mientras se enteraba que el C-5 había desaparecido hacía tres semanas. Apoyado por su compañero el alférez de navío Carlos Moya, comandante del *José Luis Díez*, y el médico de la Armada Anselmo López Pinto, proyectaron formar una dotación de voluntarios para llevarse el submarino maniobrando con los motores eléctricos. Como se retrasaban las obras del C-2, Scharfhaussen aprovechó el tiempo impartiendo un curso acelerado de submarinos a los implicados en el complot, como Arturo Pombo, Cheche Balzola y otros. En mayo de 1937 fueron denunciados por unos vecinos, Pombo pudo escapar, pero el resto fue encerrado en la cárcel de la Bolsa.

Sometido a continuos interrogatorios, el supuesto Zaldívar, ante el riesgo que suponía la presencia del cónsul peruano Mencheta, declarado frente populista, y que se descubriese todo, no se le ocurrió cosa mejor que insultar y agredir violentamente a Orueta, director de la cárcel, para provocar la reacción de la guardia de seguridad. Sufrió como consecuencia una brutal paliza, durante la cual perdió el conocimiento y de paso la dentadura, su desfiguración era tal que se evitó así la llamada al cónsul, pese a sus insistentes reclamaciones. El 15 de junio del mismo 1937 fue rescatado de la cárcel por Balzola, previo pago a Orueta de 15.000 pesetas, y cuatro días más tarde Bilbao sería ocupada por las tropas de Franco.



Óscar Scharfhausen.

Scharfhausen regresó a Ferrol para ser sometido a consejo de guerra y, por supuesto, absuelto, incorporándose posteriormente a la Marina nacional, donde sirvió el resto de la guerra.

Si el acorazado *Jaime I* sufrió la explosión que ocasionó su pérdida el 17 de junio de 1937, mal podía haber estado a bordo don Óscar, pues en la misma fecha se encontraba en Bilbao cuando aún no había sido ocupada la ciudad por las tropas nacionales. Las causas de la voladura constituyen todavía un misterio; no obstante, rigurosas investigaciones son realizadas en Cartagena por varios historiadores locales, trabajos que, según me informa el capitán de navío Luis Miguel Delgado Bañón, pronto serán publicados.

Los datos referentes a las vicisitudes de Óscar Scharfhausen, a cuyas órdenes tuve el privilegio de servir y por ello conocer de primera mano el historial y las grandes cualidades humanas y profesionales que le adornaban, fueron facilitados amablemente por su hijo Guillermo en entrevista celebrada en Cartagena el 28 de abril de 2002. Van a servir para documentar una nueva edición de la obra *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española*, escrita hace años por el almirante Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo y por mí. Guillermo posee la documentación de su padre, en parte fotocopiada en 1977 para el Archivo Histórico de la Flotilla de Submarinos.

