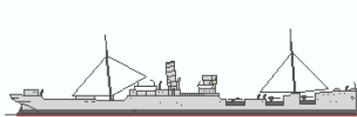


Un acto heroico



La conocida revista náutica *Vida Marítima* reseñaba en su número del 10 de junio de 1919 la siguiente noticia:

“En la Comandancia de Marina [de Bilbao] ha tenido lugar el acto de la entrega al primer oficial del vapor Igotz Mendi, D. Gervasio Susaeta, de una copa de plata con que el Gobierno inglés recompensa su comportamiento con motivo del salvamento de varios súbditos ingleses. Asistieron al acto el cónsul británico, D. Jaime Innes; D. Nicolás Landa, en representación de la casa Sota y Aznar, a la que el buque pertenece, y todo el personal de la Comandancia de Marina.

El Sr. comandante, al hacer entrega de la copa al agraciado, pronunció breves frases felicitando al Sr. Susaeta por la distinción merecida en recompensa de su humanitaria conducta, y dando gracias en nombre de Gobierno español al señor cónsul inglés, representante de su nación en ese acto por la alta muestra de gratitud y reconocimiento otorgado a un miembro de la Marina española.

El Sr. cónsul felicitó también al Sr. Susaeta, enalteciendo sus virtudes y encomiando la labor y comportamiento humanitario de toda la Marina.

El Sr. Susaeta dio las gracias, haciendo resaltar que los hechos por los que recibía tan favorecida recompensa habían sido ejecutados en el cumplimiento de su deber.

La copa lleva la siguiente inscripción:

«Obsequio del Gobierno inglés a D. Gervasio Susaeta, primer oficial del vapor «Igotz Mendi» de la matrícula de Bilbao, en reconocimiento de sus humanitarios servicios al salvar las vidas de varios súbditos ingleses en enero de 1918»”

El humanitario servicio al que se refiere la inscripción no se supo ni se publicitó. Vamos a describirlo. Durante la Gran Guerra la flota mercante española estuvo en su mayor parte al servicio de los Aliados. No solamente nos ligaban a estos, principalmente a Inglaterra, suculentos contratos para la exportación de mineral de hierro y frutas, sino que dependíamos de su suministro de carbón para los transportes. Para más inri el aprovisionamiento de este mineral fósil en los principales puertos del mundo estaba en manos inglesas, así que teníamos que pasar por el aro sí o sí. Y por si esto fuese poco, los suculentos fletes de ingleses y franceses despertaron también la avaricia de los armadores españoles, así que la supuesta neutralidad que sobre el papel debíamos guardar quedó en agua de borrajas, tanto por las necesidades económicas de la nación como por la avaricia de los armadores.

Uno de los armadores más comprometidos en este tráfico para los Aliados era Sota y Aznar, naviera a la que pertenecía el vapor *Igotz Mendi*.

El 4 de mayo de 1917 dejaba el *Igotz Mendi* de la ciudad condal, tocando Sagunto, Las Palmas, Durban, Rangoon, Cette, Marsella y Barcelona. En este último puerto comenzaría su séptimo viaje, también al Indico, zarpando el 28 de septiembre al mando del capitán D. Quintín Uralde. Tocó nuevamente Sagunto y Las Palmas, puerto que dejaba el 5 de octubre con destino a Bahía Delagoa, cerca de Lorenzo Marques

(Mozambique), con el fin de embarcar un cargamento de 5.000 toneladas de carbón de las minas del Transvaal para Colombo.

Una vez llenas las bodegas, el 3 de noviembre el *Igotz* se hacía a la mar. El cónsul español no comunicó al capitán Uralde la reciente desaparición del buque japonés *Hitachi Maru* en el Indico, y además, el capitán Uralde tuvo que utilizar una derrota más larga que la habitual, como señala el segundo oficial del buque, D. Joaquín de Azaola y Oridarza:

“(...) dos días antes de salir a la mar comprobaron el cronómetro con la señal horaria que se hacía en Lorenzo Marquez con el fin de hallar el estado absoluto. El día anterior de la salida volvieron a repetir la operación, comprobando entonces que el cronómetro había sufrido una perturbación; no contentos con este comprobaron con el cronómetro de un barco inglés allí fondeado que no dejó lugar a dudas del mal funcionamiento del cronómetro.

En su vista y por orden del capitán, el dicente y el 1^{er} oficial trataron de buscar otro cronómetro en Lorenzo Márquez, lo que fue absolutamente imposible de conseguir. Estas condiciones obligaron al capitán que siguiera en su derrota el «Igotz Mendi» casi el paralelo de la punta más al Sur de la isla de Madagascar, para después arrumbar a las islas Mauricius y Reunión y poder así ir comprobando sucesivamente el cronómetro mientras que la navegación seguida por el canal de Mozambique se hacía peligrosa llevando un cronómetro que no merecía confianza alguna (...).”¹

Así pues, el buque español se hizo a la mar confiado en que ningún enemigo podría interrumpir su viaje, lo que le llevó incluso a navegar con las luces de navegación encendidas, lo que después facilitaría su captura.

Para entonces el crucero auxiliar alemán *Wolf*, antiguo *Watchfels* de la *Hansa Linie*, al mando del capitán de corbeta Nerger y artillado con 7 cañones de 150 mm. se hallaba en el Indico después de un periplo por Nueva Zelanda, Australia y las Indias Orientales, en el que había tenido incluso la osadía de minar impunemente los accesos de Ciudad del cabo, Colombo, Bombay e incluso Singapur, causando gravísimos daños al tráfico marítimo aliado.²

1 Informe del segundo oficial D. Joaquín de Azaola y Oridarza en AGMAB, Navegación Mercantil, leg. 7147/57.

2 Durante el crucero, el *Wolf* hundió 14 buques con 38.391 TRB, y sus minas otros 13 con 75.888. Sin embargo no fueron estos los mayores daños. El cierre de puertos, formación de convoyes, subida de fletes y seguros, etc, si lo eran.



El *Igotz Mendi*, un típico tramp de tres islas, protagonista de una increíble aventura

El 26 de septiembre, aún en el Indico pero ya en viaje de vuelta a Alemania, detenía al vapor japonés *Hitachi Maru* (6.557 TRB), que después hundiría, continuando después su navegación hacia el sudeste hasta el día 10 de noviembre, cuando un serviola avistaba a las cuatro de la mañana un vapor enemigo.

El capitán Uralde contaba los detalles de lo que sucedió esa mañana:

“Era el amanecer del día 10 de noviembre cuando avistamos un buque, al parecer mercante, que se aproximaba al nuestro con las banderas M.N. izadas que, según el Código Internacional de señales indica que se paren las máquinas y en el palo mayor ondulaba la bandera de guerra alemana dándome entonces cuenta que se trataba de un buque alemán armado en corso. Cuando se aproximó más vimos que en sus amuras se abrían dos portales por los cuales asomaban dos baterías de cañones, más al vernos con la máquina parada no nos hicieron ningún disparo.

Próximos los dos buques como a una distancia de cuatrocientos metros, con las máquinas paradas se destacó del corsario una canoa automóvil de la cual pasaron a nuestro bordo un oficial de la Marina, un suboficial, un oficial de minas explosivas, un maquinista y tres marineros, todos armados, sorprendiéndome que embarcaran al mismo tiempo una caja con ocho bombas explosivas. Una vez los citados individuos a bordo de nuestro buque, pasaron a la cámara los susodichos tres oficiales, requiriéndome el de más graduación la documentación del buque, y habiendo encontrado por la misma que el buque conducía un cargamento completo de carbón, que consideraron contrabando, para un puerto enemigo de ellos, se incautaron de la documentación, el buque y el cargamento, arriando la bandera española y arbolando en su lugar la alemana. Acto seguido me destituyeron de mi cargo así como a mis dos oficiales, ordenando que los maquinistas siguieran ocupando sus respectivos puestos, pero bajo órdenes del maquinista alemán. Todo lo anotado sucedía entre las seis treinta y siete treinta de la mañana del citado día diez, y a la última de las citadas horas se pusieron ambos en marcha sin saber yo a donde nos conducían”³

A los tripulantes españoles se les debió de caer el mundo encima: ¡apresados por un corsario alemán a miles de kilómetros de sus hogares y con un futuro incierto! Los dos buques se dirigieron a los arrecifes de Cargados Garayos, donde fondeaban el 13 para que el *Wolf* tomara del *Igotz* unas 1.000 toneladas de carbón. Sin embargo, a tenor de lo que cuenta el oficial de artillería de corsario alemán, pronto los españoles lograron sobreponerse a las preocupaciones y temores:

3 Informe del capitán D. Quintín Duralde en AGMAB, Navegación Mercantil, leg. 7147/57.

“ (...) *La primera noche que estuvimos acostados al «Igotz Mendi», invitamos a los oficiales españoles a pasar a nuestra cámara de oficiales; fueron las horas más dichosas que se pasaron a bordo del Wolf; el regocijo se celebró bajo los pabellones alemán y español enlazados. No era fácil departir con los españoles, que no conocían más que su lengua. Pero eran pródigos en gestos y ademanes. Dieron vivacísima expresión a sus sentimientos de admiración por Alemania y de malquerencia nuestros enemigos. Y bebieron sin rebozo.*

– ¡Oh Mackensen– me decía el Segundo de a bordo (D. Joaquín de Azaola y Oridarza) con ojos chispeantes.

Yo no le comprendía. Me hablaba con insistencia de los italianos y de Mackensen, dándome entender que se trataba de la victoria de éste, pero como yo le contestara no muy convencido:

– Ja (sí) – él supuso que me había quedado en ayunas y extremó su mímica, salpicándome de saliva al dar intensidad a sus sílabas. Pero no le comprendí mucho mejor.

En vista de ello, el español levantó entonces su flaca pierna, que terminaba en un pie formidable con calzado enorme, y al tiempo que lo agitaba en el aire, me dijo mostrándome con el índice:

– ¡Italianos! Sí, sí. ¡Mackensen!

La constante repetición me hizo comprender bruscamente; el español deseaba que Mackensen hiciera retroceder a los detestados italianos hasta el último rincón de su península, en forma de bota de montar, y que los precipitara luego al fondo del Mediterráneo.

Acertaron a darnos a entender que nuestros enemigos eran los suyos. Odiaban a los ingleses como solo saben hacerlo los españoles, y este odio no dispensaba ni a los que teníamos prisioneros.

Brindamos como los mejores camaradas del mundo. El «Wacht am Rheim» alternaba con distintos aires españoles (...)»⁴

Resulta curioso el que los dos prisioneros del *Wolf*, uno inglés y otro australiano, que contarían posteriormente sus experiencias, hablen muy bien del trato y las atenciones dispensadas a los españoles, por lo que hay que pensar que los oficiales del *Igotz* eran buenos actores y realizaron aquella noche una buena interpretación.

A bordo del buque español se improvisaron camarotes, contruidos por el carpintero y los marineros españoles, en los que se instalaron los treinta y dos prisioneros del *Hitachi Maru* no aptos para la guerra, principalmente mujeres y niños, además de los nueve miembros de la dotación de presa germana al mando del alférez de fragata Rose.

No solo el *Igotz* se habían convertido en un auténtico buque pirata, sino en una torre de babel en miniatura, ya que entre su variopinto pasaje se contaban dos médicos militares australianos, nueve mujeres, dos niños, dos tripulantes finlandeses, uno danés, uno noruego, uno sueco, un chino, un turco, dos indios, un griego, un chileno, dos yanquis, un abogado inglés de Singapur con su mujer, otro profesor inglés y el médico japonés del *Hitachi Maru*.

4 *El navío Negro*, por F. Witschetzky. Editorial Iberia, Barcelona 1939.



El Monte Igotz en una foto tomada desde el Wolf

También se cambió el aspecto del buque español, demasiado colorista con casco gris claro, superestructura blanca y chimenea roja y amarilla adornada con el emblema de la compañía, pintándolo de gris oscuro y ocultando en la chimenea el distintivo de *Aznar*.

¡Bombas por la borda!

El viaje de regreso hacia Europa se realizó en conserva con el *Wolf*, tomando este varias veces carbón del español. Se había corrido el rumor de que el buque sería liberado en las proximidades de las Canarias, pero esto no apaciguó mucho la moral de los españoles, ya que con sus colores fácilmente podía ser tomado por uno inglés y torpedeado sin previo aviso.

El episodio heroico del primer oficial se produjo el 25 de enero. Esto es lo que él mismo declaró al juez:

“(…) Durante el tiempo que permanecieron a bordo del «Igotz Mendi», fueron su constante preocupación porque nunca creyó que fueran a dejarlas libres, reservándole aquellas bombas una suerte triste para el barco y todos sus tripulantes. Estas bombas fueron colocadas dentro de la caseta de la radiotelegrafía, a los pies y debajo de la mesa en que estaba instalado el aparato receptor frente al operador que recibía e interceptaba los despachos radiotelegráficos. Siempre que tuvo ocasión reconoció las expresadas bombas, las que llegó a conocer y estaban compuestas de un recipiente en forma de botella de hierro de unas quince pulgadas de largo por siete de ancho en el cuello de la botella y en forma de tapón se enroscaba una pieza, en una de cuyas bandas había una llave, la cual haciéndola girar graduaba el tiempo de la explosión de las mismas por medio de un pequeño aparato de relojería provisto de un muelle y unas ruedas dentadas el tiempo a transcurrir, para hacer la explosión, por medio de un filamento de hilo de cobre, que elevando su temperatura al rojo producía la explosión de la carga encerrada dentro del casco de la botella de hierro.

En los descuidos de los alemanes llegó a manejar dicha bomba con facilidad, y en un principio pensó cortarlas una a una por el fondo después de separado el tapón, variarla y sustituir la carga explosiva por otra carga exactamente igual en peso de cemento a

carbón, volviendo a soldar el fondo y pintándola de rojo. Más para hacer esta operación se hacían preciso muchos días y el declarante temía fue descubierta la falta de alguna bomba, lo que implicaría que el comandante alemán tomase medidas que redundaran en perjuicio de la dotación y de los prisioneros...

(...) cuando nos hallábamos frente a las Azores y siendo las dos de la tarde de un día lluvioso y neblinoso, de pronto se divisaron por la amura de estribor a dos millas y media de distancia y navegando de vuelta encontrada a dos grandes cruceros auxiliares armados ingleses, que pintados sus cascos con zonas de diversos colores, parecía un gran crucero de cuatro chimeneas.

Inmediatamente se armó abordó una algarabía enorme, comenzando a llorar las mujeres y niños, siendo encerrados en los camarotes todos los prisioneros, tanto neutrales como beligerantes, ordenando al mismo tiempo los alemanes se prepararan las bombas para echar el barco a pique, al mismo tiempo que el armamento y las cajas de plomo con documentos fueron arrojados al agua.

Como quiera que los alemanes se hallaban profundamente asustados y azorados, corrían por la cubierta de un lado para otro, exclamando que serían prisioneros de guerra. El que declara aprovechó este estado de confusión para ver de hacer desaparecer las bombas, salvando con esta medida las vidas de todos y al barco, pues hace constar que eran unas setenta personas las que se hallaban a bordo del «Igotz Mendi» en aquellos instantes y solo contaban con dos botes salvavidas.

En su vista se acercó a la caseta del radiotelegrafista y se encontró a este con los auriculares puestos todo tembloroso. Entonces el que declara le dijo que los barcos ingleses estaban a media milla de distancia y que iban a ser apresados, y ante las noticias el operador principió a desmontar los aparatos y, necesitando un destornillador, le dijo al declarante que se lo pidiera al carpintero de su parte.

Inmediatamente salió el radiotelegrafista alemán, y el que declara, aprovechando los segundos, fue arrojando de dos en dos las ocho bombas, abriendo cada vez la puerta de la caseta y arrojándolas al mar; a continuación salió de la caseta sin esperar el regreso del radiotelegrafista que desmontó la estación.

A todo esto pasaron a media milla los dos cruceros auxiliares, a los cuales tuvo que maniobrar el «Igotz Mendi» dirigido por los dos oficiales alemanes, y no recelando nada desaparecieron por la popa, creyendo sin duda que navegábamos tranquilamente por fuera de la zona prohibida.

Preguntado cuando se dieron cuenta de la falta de las bombas y que hicieron: pocos momentos después de pasar los barcos ingleses ordenó el comandante alemán se desarmaran las bombas, quedando sorprendidos al notar la falta de las mismas, lo que le encolerizó enormemente, e interrogó a todo el mundo, no consiguiendo nada, pero como quiera que amenazaba con el castigo de que en cuanto tropezara con un submarino echaría el barco a pique, un marinero español apellidado Rodríguez, dijo que él no había visto arrojar las bombas al declarante, pero que si le vió arrojar al mar unos objetos de la caseta de la radiotelegrafía.

En su vista, el que declara le dijo, ya con completa franqueza al capitán alemán, que efectivamente había sido él quien arrojó las bombas al mar. Entonces aquel le ordenó se fuese incomunicado a su camarote o alojamiento. Pocos días después le fue levantada la incomunicación, permitiéndole hablar con los españoles únicamente. En los últimos días también le fue permitido pasear por cubierta.

*Añade el que declara que se le anunció sería juzgado en Consejo de Guerra en cuanto se hallar en Alemania.*⁵

Al parecer, la pena que, según el Código Militar alemán, le correspondía al oficial español era de ¡tres años de prisión y 2.000 marcos de multa! Unos días después, el 4 de febrero, se citaban por última vez ambos buques a la altura del cabo Farewell para transbordar carbón al corsario, lo que originó en el *Igotz* serios daños estructurales. Se aprovechó la ocasión para reforzar la dotación de presa en el buque español con otros diez hombres, entre ellos un oficial, relevando así a los oficiales españoles de sus guardias de puente que, hasta aquel entonces, habían realizado.

El *Wolf* se encaminó hacia Alemania por el Sur de Islandia, seguido del *Igotz Mendi* unos días después, y si bien el primero conseguiría llegar sin novedad a Kiel el 17 de febrero. Allí aguardó la llegada del buque español, aunque el destino tenía reservado otro fin para su azarosa empresa.

Varado en cabo Skagen

Volvamos otra vez a la declaración del capitán español para que nos cuente la recalada en el Skagerrak:

“(…) Con buen tiempo, aunque cerrados en niebla, navegamos a montar el cabo Skagen. A las 3 p.m se oía perfectamente la señal fónica del faro Hojen (Jutlandia) y a 3,55, habiendo confundido el comandante la señal fónica del buque-faro Skagen con las del faro Hojen, metió el timón a estribor y embarrancó diez minutos más tarde. Dio atrás toda máquina y mandó achicar el tanque nº 2, con lo que nada se consiguió. La disposición de la carga en el momento de la embarrancada era como sigue: bodega Nº 1; 800 toneladas, Nº 2; 30 toneladas, Nº 3; 650 toneladas, Nº 4; 550 toneladas. Inmediatamente de embarrancado dieron orden a prisioneros y oficiales españoles permanecer en los camarotes. A las 6 p.m se presentaron a bordo las autoridades de Marina danesas y dieron libertad para salir a cubierta a todos (...).”



Los supervivientes del *Igotz Mendi* rescatados por los equipos de salvamento daneses de Skagen

La tripulación de presa alemana fue internada, mientras la española, con la alegría que puede suponerse, en especial del primer oficial, se puso en contacto con el Cónsul español con el fin de proceder al reflotamiento del buque y la repatriación de parte de la tripulación, la no indispensable en las labores de salvamento.

La aparición del vapor bilbaíno fue una auténtica bomba en la capital vasca, ya que desde el 3 de noviembre no se tenían noticias de él, esto es, casi cuatro meses atrás, por lo que se le daba por perdido. De hecho, solo tres días antes de su “resurrección”, se le había dado de baja definitiva en las listas de *Sota y Aznar* para proceder a la liquidación de las familias de sus tripulantes. Incluso Ramón de la Sota organizó en la iglesia de Begoña un acto religioso, a modo de funeral, por sus hombres, asistiendo a la misma los enlutados familiares de los presuntos difuntos.

De las labores de salvamento se encargó la firma *Svitzer*, saliendo a flote el 10 de marzo, tras lo cual fue llevado a Frederikshaven (Copenhague) para ser reparado.

De allí zarpó de nuevo el día 20 de mayo, llegando a Newcastle con escala en Bergen para unirse a un convoy aliado, pues había temor de un nuevo apresamiento por los alemanes, cuyo Cónsul en la capitana danesa se había interesado por su puerto de destino, haciendo correr el rumor el capitán Uralde de que iban despachado directamente para Bilbao.

En el puerto inglés tomaría un nuevo cargamento de carbón para Altos Hornos, llegando a Bilbao el 21 de junio de 1918, esto es, seiscientos días después de su partida. ¡Su aventura había terminado!

En el presente artículo se ha utilizado también la siguiente bibliografía: *¿España neutral? La Marina Mercante española en la I Guerra Mundial*. Real del Catorce Editores S.L. *Corsarios alemanes en la Gran Guerra*, Luis de la Sierra. Editorial Juventud, Barcelona 1985. *Nueve historias de barcos*, Rafael

González Echegaray. Oficina Central Marítima. Madrid y *Five months on a german raider*, F. G. Traves.
Headley Bros. Publishers, Londres.