

LAS PÉRDIDAS DE BUQUES MERCANTES REPUBLICANOS CAUSADAS POR HIDROAVIONES DE LA LEGIÓN CÓNDOR DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA (1936-1939)

César O'DONNELL TORROBA
Comandante de Intervención e Investigador
de Historia

Introducción

A los cincuenta y cuatro años de haber concluido nuestra guerra civil, uno de los aspectos menos conocido de la historia del tráfico marítimo de la España republicana es, sin duda, el empleo de los hidroaviones de la Legión Cóndor contra la navegación mercante al servicio de la II República Española, tanto en la mar abierta como en los puertos, principalmente los del Mediterráneo.

Las consideraciones estratégicas que dieron forma y carácter al bloqueo aeronaval del Mediterráneo, las operaciones aéreas coordinadas siempre con la flota nacional, así como las pérdidas —las ya sabidas y otras menos conocidas, pero no por ello menos interesantes desde el punto de vista histórico—, causadas por estos hidros alemanes a los buques mercantes republicanos y extranjeros que intentaron forzar el bloqueo, se merecen una crónica exhaustiva antes de que el transcurso inexorable del tiempo acabe con toda clase de documentos, fotografías e incluso archivos, y lo que es más importante, con los protagonistas, que con sus recuerdos y vivencias personales pueden aportar una visión más completa y precisa de la actuación de estos hidros, con matices y detalles lógicamente ignorados por la mayoría de la gente.

Con la ayuda de algunos buenos amigos, he ido recopilando datos, documentos y fotografías —en gran parte inéditos— tanto de archivos oficiales como privados, que han sido una importante ayuda en la redacción de este trabajo.

La *See-Aufklarungsstaffel AS/88*: sus bases y su material

De las diferentes unidades aéreas que formaron la Legión Cóndor (Cuerpo de Voluntarios de la *Luftwaffe* que intervinieron en favor de los nacionales), destacó una por su importante cometido aeronaval: la *See-Aufklarungsstaffel* más conocida oficialmente por las siglas AS/88 o escuadrilla de reconocimiento sobre el mar de la Legión Cóndor.

En septiembre de 1936, el buque mercante de bandera alemana *Wigbert* perteneciente a la naviera Hamburg Bremer Afrika Linie, descarga en el puerto de Cádiz los dos primeros hidroaviones de la Legión Cóndor: un Heinkel He-59 B-2 y un Heinkel He-60 E. El 14 de octubre, en el buque de pasaje *Eisenach* de 4.177 toneladas (en adelante tons) de registro bruto, propiedad de la Nord Deutscher Lloyd, llegan dos hidros más: un Heinkel He-59 B-2 y un Heinkel He-60 E, junto al *Hauptmann* Karl-Heinz Wolff. A mediados de noviembre, el mercante alemán *Stassfurt* de 7.395 tons. de la naviera Hapag, descarga también en el puerto de Cádiz dos nuevos hidros Heinkel He-59 B-2, acompañados de sus respectivos pilotos, los *Oberleutnant* Klümper y Leicht.

Una vez montados los hidros, es organizada la AS/88 en la base naval de Puntales (Cádiz) bajo la supervisión y el mando del *Hauptmann* Wolff, comenzando enseguida la escuadrilla alemana a realizar vuelos de exploración en favor de la escuadra.

A finales del mes de diciembre de 1936, la AS/88 es trasladada, por imperativos estratégicos, desde la base naval de Puntales a la base de hidros de El Atalayón (Melilla), lugar a donde llegan dos hidros más transportados por el mercante *Capri* de 1.846 tons. de la Sloman R. M. de Hamburgo.

En febrero de 1937, la escuadrilla germana cambia nuevamente de lugar, siendo esta vez ubicada —de forma provisional— en el mismo puerto de Málaga, después de la toma de la ciudad por las tropas nacionales mandadas por el general Queipo de Llano.

El 18 de mayo de 1937, la AS/88 retorna a su originaria base naval de Puntales, en donde su jefe Wolff es relevado por el *Hauptmann* Küder.

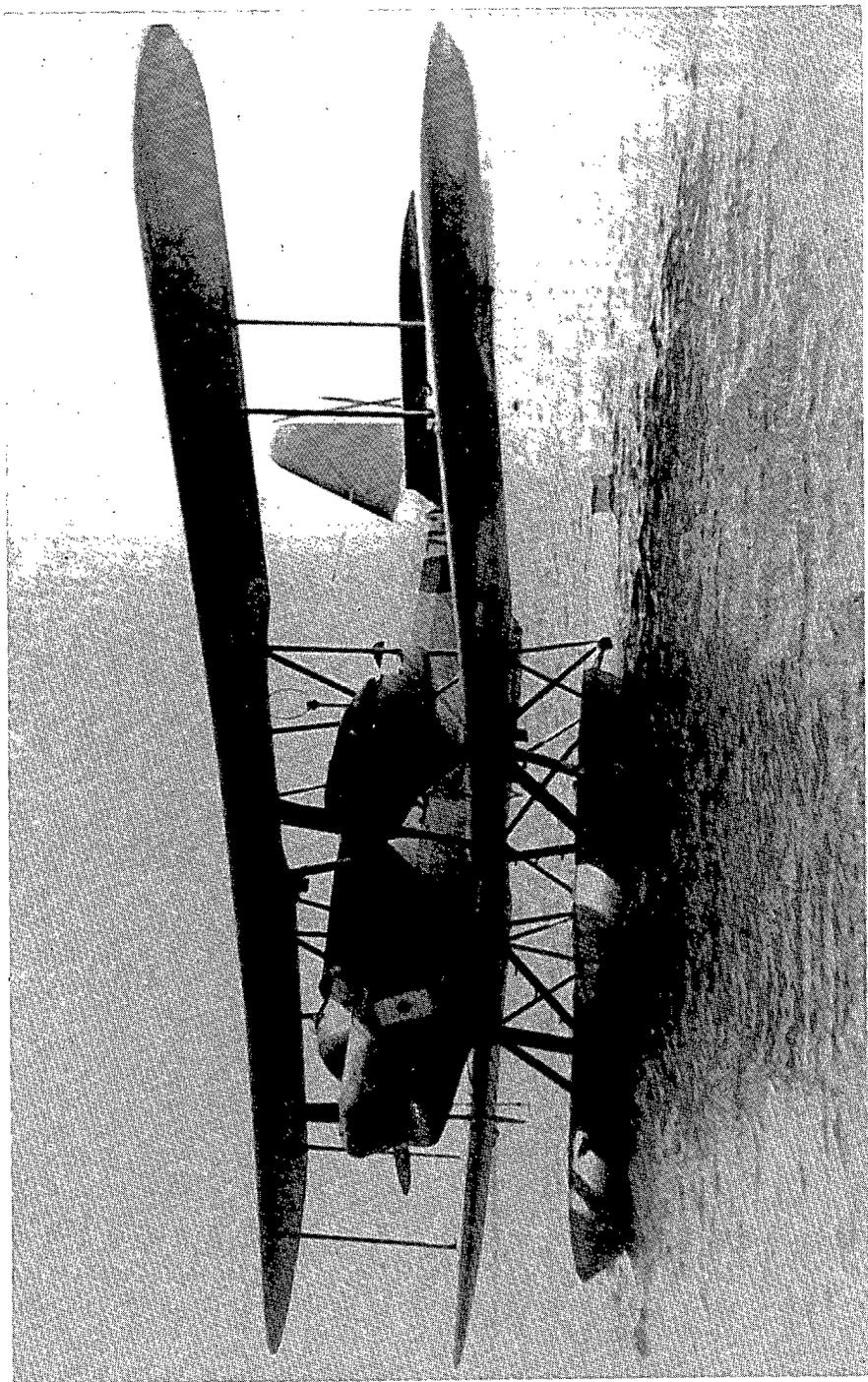
Finalmente, a primeros de junio de 1937, Hugo Sperrle, primer *Befehlshaber der Legion Condor*, sugirió al general jefe del Aire (Kindelán) que la AS/88 se desplazará a las islas Baleares, y aceptada la sugerencia, los hidros alemanes remontan vuelo en dirección a su nueva y definitiva base: la base naval de Pollensa (Mallorca), en donde quedarán permanentemente estacionados hasta el final de la contienda.

La S/88 llegó a contar a lo largo de la campaña con el siguiente material:

- Quince hidroaviones torpederos Heinkel He-59 B-2.
- Seis hidroaviones de reconocimiento Heinkel He-60 E.
- Tres hidroaviones torpederos Arado Ar-95 A-0.
- Dos hidroaviones torpederos Heinkel He-115 A-0.
- Dos hidroaviones de transporte Junkers Ju-52/3m (See).

Uno de los artífices de la mayor parte —por no decir de la totalidad— de los hundimientos o apresamientos ocasionados a la marina mercante republicana o a las navieras extranjeras que intentaron romper el bloqueo fue, sin duda, el Heinkel He-59 B-2, un lento, seguro y gigantesco hidro conocido por ambos bandos como «Zapatones». Dada su innegable importancia, hablaremos de él más extensamente en el siguiente apartado.

A los Heinkel He-60 E les fue asignado por el Estado Mayor del Aire el



Hidroavión Heinkel He-59 «Zapatones», artífice de la mayoría de las pérdidas ocasionadas a la navegación mercante republicana.
(Foto archivo Juan Arráez).

número/tipo «60», en cumplimiento de la nota número 1 (secreta) sobre la nomenclatura de los aviones, fechada en Salamanca el 26 de agosto de 1937. Así pues, en virtud de esa nota, los Heinkel He-60 E de la AS/88 de la Legión Cóndor recibieron en su fuselaje el numeral 60, siendo numerados del 60-1 al 60-6. Al comienzo de la guerra, al menos dos de ellos —de los que se tiene constancia gráfica— llevaron pintados en sus costados dos frases muy marineras: «La fiera del mar» y «El lobo del mar».

El Heinkel He-60 era un hidro biplano monomotor, diseñado en 1932, de acuerdo con las especificaciones para fabricar un hidroavión embarcado de reconocimiento en la mar, requeridas por el *Reichsverkehrsministerium* (Ministerio de Transportes) responsable del desarrollo de la aviación en Alemania antes del establecimiento del Ministerio del Aire.

El primer prototipo, el Heinkel He-60 A, provisto de matrícula civil (D-2325) voló por primera vez en 1933, cuando ya habían comenzado los preparativos para su producción en serie para la *Reichsmarine*. Estaba dotado de un motor BMW VI 6.0 ZU de doce cilindros en «V» refrigerados por agua, motor de 660 CV de potencia, que movía una hélice bipala de madera de pino fijo.

El segundo prototipo fue el Heinkel He-60 B portador de la matrícula (D-IHOH) y equipado con un motor BMW VI 7.3, que desarrollaba 750 CV de potencia.

El tercer prototipo fue el Heinkel He-60 C, matrícula (D-IROL), primer prototipo armado que se utilizó en abril de 1933 para efectuar —en Travemünde— pruebas de lanzamiento desde catapulta, pasando seguidamente a la Marina de guerra alemana como hidroavión embarcado. En otoño de 1934, fueron entregados a la *Reichsmarine* los dos primeros Heinkel He-60 C, matrículas (D-ILRO) y (D-IXES), para ser embarcados en los cruceros alemanes.

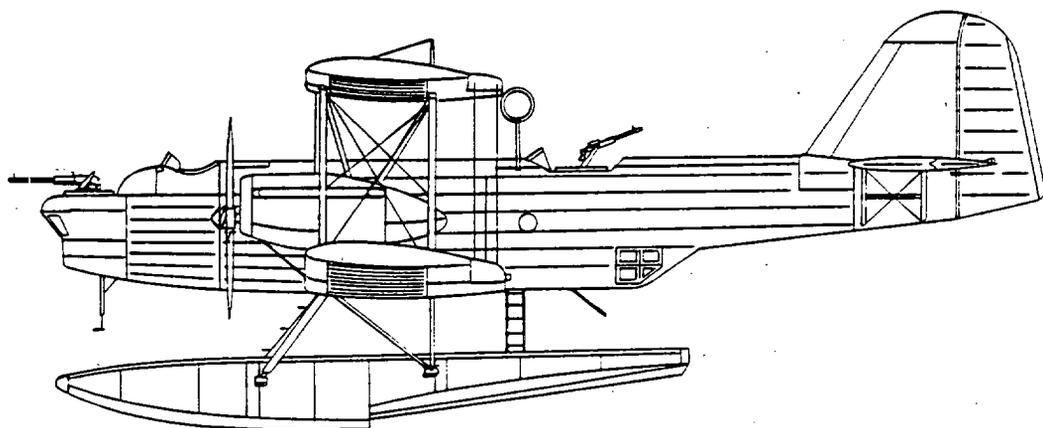
Por último, el Heinkel He-60 D era la versión mejorada del anterior, dotado de un equipo de radio de largo alcance y armado con una ametralladora de capot MG-17 de 7,92 mm que disparaba a través del disco de la hélice con la que estaba sincronizada, además de una ametralladora MG-15 de 7,92 milímetros que se hallaba en posición dorsal instalada en el puesto del observador.

En julio de 1936, los Heinkel He-60 equipaban a tres *Küstenfliegergruppen* de la *Luftwaffe*.

Los Heinkel He-60 D (denominados E de cara a la exportación) se usaron operativamente por primera vez en la guerra de España, encuadrados en la AS/88 junto a los Heinkel He-59 B-2, siendo empleados primordialmente en el reconocimiento costero y exploración sobre el mar, y en raras ocasiones en misiones de bombardeo, pues solamente disponía de soportes para bombas de 50 kg bajo los planos inferiores. Respecto al camuflaje y los emblemas podemos decir que estos hidros llegaron pintados en color gris perla (RLM 63 Hellgrau), con escarpelas negras en planos y fuselaje, y la cruz de San Andrés en negro sobre fondo blanco del timón de cola. A ambos lados del fuselaje, a

la altura del morro, mostraban el emblema de la escuadrilla que consistía en el naipe del «as de picas», con las siglas AS arriba y el 88 abajo encerrado en un círculo negro. Durante el tiempo que éstos dependieron de la Marina de guerra española, formando parte de la «Escuadrilla de Heinkel He-60», llevaron pintado un «pop-eye» armado con un fusil, a ambos lados del fuselaje, justamente debajo del puesto del observador.

Los tres Arado Ar-95 A-0, fueron enviados a España en otoño de 1938 para reforzar las misiones de reconocimiento cercano del único Heinkel He-60 de la AS/88 que en esas fechas se hallaba en estado de vuelo en la base de Pollensa. Se formó con ellos un grupo independiente denominado Grupo 64, recibiendo los tres Arado los numerales 64-1 a 64-3. El Arado Ar-95, fue diseñado por el ingeniero Walter Blume, en 1935, como hidroavión biplano monomotor, previsto para ser embarcado en el portaviones *Graf Zeppelin* o catapultado en los cruceros alemanes. Podía realizar misiones de torpedeo, bombardeo y de reconocimiento. Su tren de aterrizaje era intercambiable, por lo que podía operar indistintamente con flotadores o con ruedas. Estaba



Perfil del Heinkel He-59 B-2 (Dibujo de Justo Miranda)

dotado de un motor BMW 132 Dc de 9 cilindros en estrella, carenado con anillo, que desarrollaba una potencia de 880 CV. Su armamento los constituían una ametralladora MG-17 de 7,92 mm accionada por el piloto, y una ametralladora MG-15 de 7,92 mm móvil, accionada por el observador, con 500 y 750 cartuchos de munición respectivamente. Bajo el fuselaje, entre los flotadores, podía transportar un torpedo de 698,5 kg o una bomba de 375 kg, mientras que en los planos inferiores disponía de soportes para seis bombas de 50 kg. La pintura de los Arado Ar-95 A-0 que volaron en España era de color gris verde (RLM 02) en todas las superficies y fuselaje del hidro. Llevaron las puntas de las alas y la parte móvil del timón de cola en color blanco, con la cruz de San Andrés en negro. A ambos lados del fuselaje, cerca de la cola, mostraban el

emblema del Grupo 64, que consistía en un ave parecida a un cuervo marino con un paraguas rojo colgado del cuello y unos enormes zapatos a modo de flotadores. Tuvieron una discreta actuación y finalizada la guerra se quedaron al servicio del recién creado Ejército del Aire. En 1945, les fue asignado el código HR-3.

Por lo que se refiere a los hidros torpederos Heinkel He-115 A-0, se puede asegurar que dos de ellos llegaron a España en marzo de 1939, provistos de las matrículas civiles (D-ANTP) y (D-AOHS). En Pollensa, bajo la dirección del ingeniero de la casa Heinkel Dr. Gerhard Geike, fueron evaluados por algunos miembros del Estado Mayor del Aire. Venían totalmente pintados en color gris verde (RLM 02). Las matrículas civiles fueron borradas y llegaron a lucir la cruz de San Andrés en sus timones de cola, así como los preceptivos círculos negros en el fuselaje y planos, pero sin darles tiempo a llevar numeral militar español. En mayo de 1939, regresaron a Alemania.

Finalmente, en cuanto a los Junkers Ju-52/3m (See), que era la versión hidro del famoso trimotor alemán, se tiene constancia de que al menos dos ejemplares volaron con la AS/88. Uno de ellos, después de haber capotado cerca de Maliaño (Santander) se perdió totalmente, mientras que el otro permaneció operativo toda la guerra basado en Pollensa o Puntales, realizando misiones de exploración, transporte y estafeta.

El Heinkel He-59 «Zapatos»

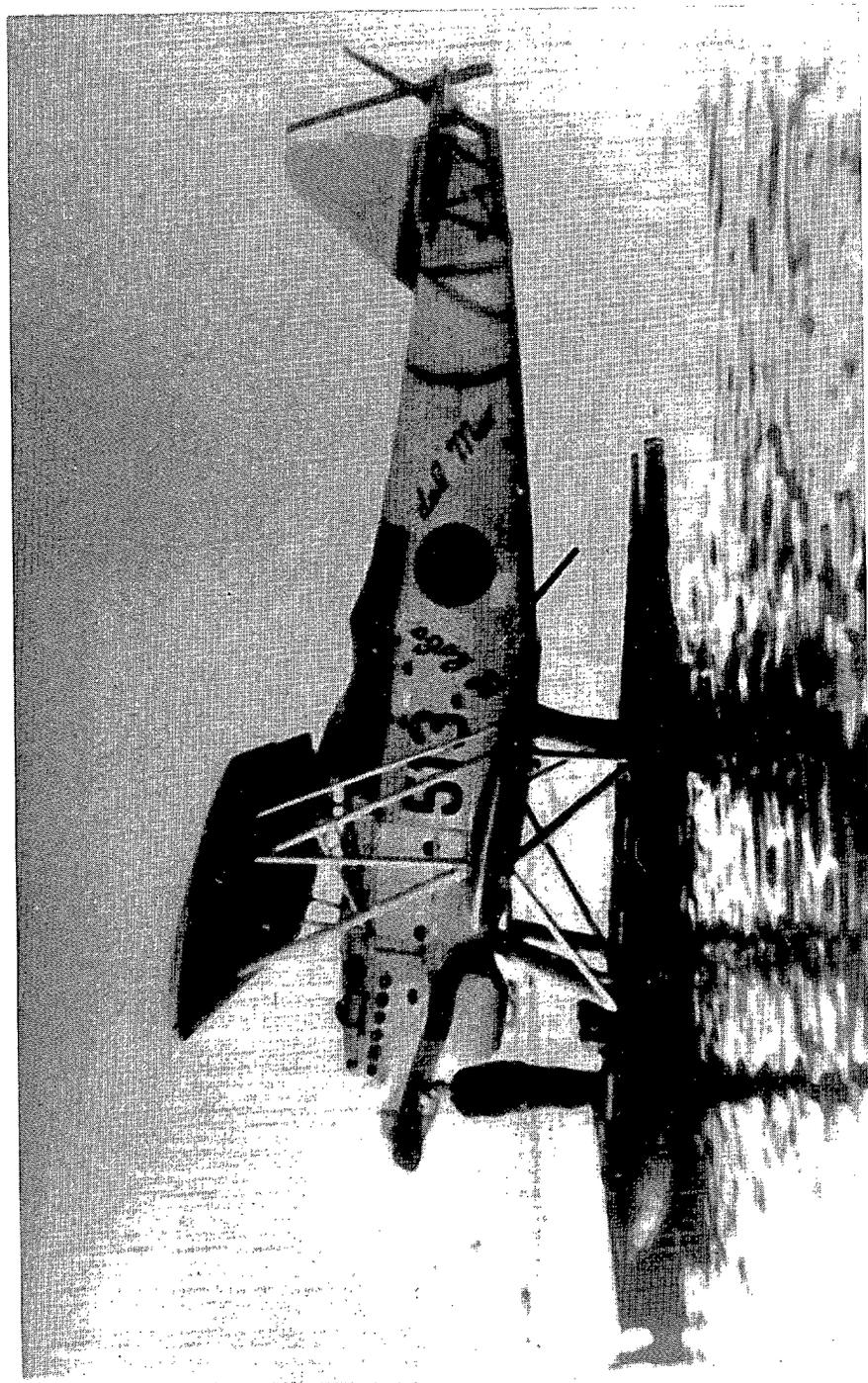
Al Heinkel He-59, le fue asignado el número/tipo «71» por el Estado Mayor del Aire, recibiendo en su fuselaje el numeral 71 seguido del cardinal correspondiente.

El Heinkel He-59 era un hidro biplano, cuya planta motriz estaba compuesta por dos motores BMW VI U6,0Z de doce cilindros en línea refrigerados por agua, con 660 CV de potencia cada uno. Ambos motores iban apoyados sobre los planos inferiores, e impulsaban dos hélices cuatripalas de madera de paso fijo. El fuselaje era de estructura mixta, compuesto de un armazón metálico revestido de tela. Las alas de madera iban igualmente recubiertas de tela. Los dos enormes flotadores —de ahí el sobrenombre de «Zapatos»— eran de madera recubierta de «hidroñalium», alojándose en ellos sendos depósitos de combustible de 850 litros cada uno.

El Heinkel He-59 fue diseñado en 1930 por el ingeniero Reinhold Mewes de la fábrica de aviones Ernst Heinkel de Warnemunde, como avión torpedero, bombardero y de reconocimiento en las versiones hidro y terrestre. El diseño de esta aeronave fue llevado gracias al impulso de la *Reichsmarine*.

El primer prototipo, terminado en versión hidro, provisto de la matrícula civil (D-2214), voló por primera vez en 1932, siendo precedido de un segundo prototipo, construido en versión terrestre, portador de la matrícula (D-2215), que realizó su primer vuelo en septiembre de 1931.

La producción en serie de la versión hidro se inicia en la primavera de 1932, con la construcción de catorce Heinkel He-59 A, muy similares al



Uno de los Heinkel He-60 E que llegaron a España fue «El lobo de mar»; obsérvese que todavía conservaba parte del numeral alemán.
(Foto archivo Juan Arráez).

primer prototipo, siendo utilizados en diversas evaluaciones por el *Luftfahrt-kommissariat*. Ante el buen resultado de éstas, se abandona definitivamente la construcción de la versión terrestre con ruedas.

A estos Heinkel He-59 A les siguieron una nueva serie de dieciséis Heinkel He-59 B que solamente se diferenciaban en el equipamiento interior.

En 1933 son encargados para su construcción en el plazo de dos años veintitún Heinkel He-59 B-1 destinados a equipar la 3.^a escuadrilla (Staffel) del futuro *Seefliegergruppen*.

El Heinkel He-59 B-1 —modelo de preproducción militar— disponía ya de un puesto de ametrallador en el morro, lugar donde fue instalada una ametralladora móvil MG-15 de 7,92 mm.

Como consecuencia de los satisfactorios resultados obtenidos se inicia la construcción de un buen número de Heinkel He-59 B-2, dotándoles de ametralladoras MG-15 en posiciones ventral y dorsal. Esta serie B-2 dispuso además de un morro enteramente metálico así como de paneles de cristal para facilitar la acción de bombardeo.

La marca de aviones *Arado Flugzeugwerke G.m.b.H.*, en 1935 adquirió bajo licencia su autorización para construirlo en serie, pues la casa Heinkel se hallaba saturada por la creciente demanda de otros modelos.

El Heinkel He-59 B-2 podía transportar hasta una tonelada de bombas en diferentes configuraciones:

- En su interior: veinte de 50 kg; o bien cuatro de 250 kg; o bien dos de 500 kg.
- Externamente: una mina de 1.000 kg; o bien un torpedo de 1.000 kg.

DIMENSIONES:

Envergadura: 23,70 m.
Longitud: 17,40 m.
Altura: 7,10 m.
Superficie alar: 153,2 m.

PESOS:

En vacío: 6.215 kg.
Máximo: 9.000 kg.
Carga alar: 58,75 kg/m.

PRESTACIONES:

Velocidad máxima: 220 km/h al nivel del mar.
Velocidad de crucero: 215 km/h a mil metros de altura.
Velocidad de Amerizaje: 87 km/h.
Velocidad ascensional: Subida a mil metros en 4 minutos 48 segundos.

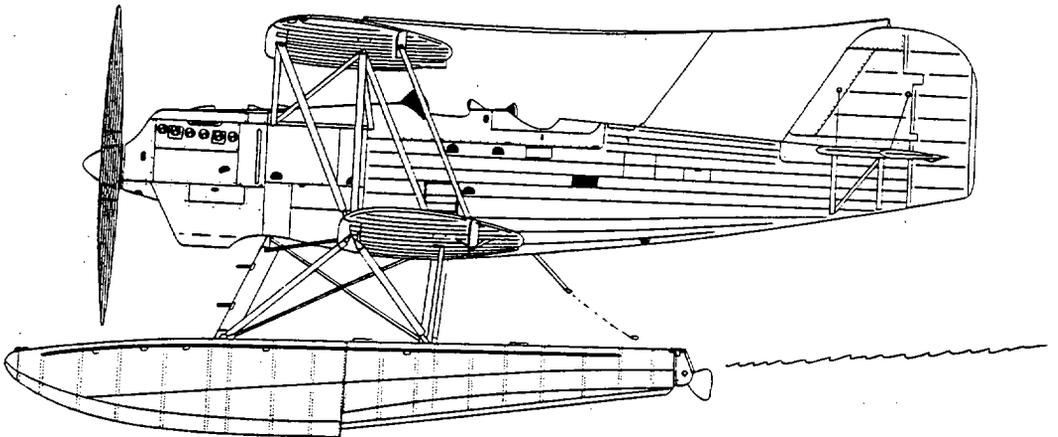
Techo de servicio: 3.500 m.
Radio de acción: 1.750 km.
Autonomía: 8 horas.
Tripulación: 4 hombres.

El estreno operacional del Heinkel He-59 B-2 se produce en la guerra de España formando parte de la AS/88 de la Legión Cóndor, siendo empleado en misiones de torpedeo, minado, bombardeo y reconocimiento.

Durante la guerra civil española, los pilotos alemanes de los Heinkel He-59, en los bombardeos nocturnos sobre instalaciones y tráfico de puertos, depósitos de combustible, fábricas de material de guerra, comunicaciones, etc..., desarrollaron la táctica de parar los motores cuando se hallaban a corta distancia de los objetivos y así entrar planeando silenciosamente a muy baja altura (entre 50 y 100 metros) y de esta forma sorprender tanto a la D.C.A. como a la caza nocturna republicana.

A un gran número de los Heinkel He-59 de la AS/88 que operaron en España se les sustituyó la ametralladora MG-15 de 7,92 mm del morro, por un cañón Rheinmetall-Börsig de 20 mm con la finalidad de atacar con mayor potencia de fuego a buques mercantes, trenes, locomotoras, puentes, o columnas de camiones republicanos.

Finalmente, en cuanto al camuflaje y emblemas de estos hidros, se puede asegurar que llegaron totalmente pintados en color gris verde (RLM 02), llevando en la parte móvil del timón de cola en color blanco con la cruz de San Andrés en negro. A ambos lados del fuselaje, a la altura de la cabina, llevaban pintado el emblema de la escuadrilla, que consistía en el naipe del «as de picas» encerrado en un círculo negro con las siglas AS/88. Algunos mostraron, además, un triángulo blanco con dos pequeños círculos rojos en la parte trasera del fuselaje.



Perfil del Heinkel He-60 E (Dibujo de Justo Miranda)

En febrero de 1939, participaron en las operaciones aeronavales que se realizaron para la toma de la isla de Menorca, que había permanecido hasta esas fechas fiel a la República.

En 1940, quedaban entre tres y seis «Zapatones» en estado de vuelo, con los cuales se formó el Grupo 52 de hidros para ser empleados en misiones de salvamento sobre el mar.

La orden de operaciones núm. 318, de 15 de julio de 1937

Estamos en Salamanca a mediados del mes de julio de 1937, cuando las razones de estrategia que van a dar forma y carácter al bloqueo aeronaval del Mediterráneo, se van a concretar y plasmar en la orden de operaciones número 318 del Estado Mayor del Cuartel General del generalísimo, rubricada por Francisco Franco el día 15 del citado mes.

En virtud de esta orden, los siete Heinkel He-59 B-2, que en esa fecha se hallaban en estado de vuelo en la base aeronaval de Pollensa, junto a la aviación nacional y legionaria concentrada en Mallorca, tendrán como objeto prioritario:

Intensificar la actuación agresiva desde el aire contra el enemigo en su Flota, en sus comunicaciones y en sus puertos, colaborando así con la acción naval del bloqueo del Mediterráneo que desarrolla la escuadra.

Estos siete hidros de la AS/88 deberán actuar en estrecho contacto con el mando naval de la isla y sus misiones principales serán:

- a) Vigilancia de la escuadra enemiga.
- b) Acción agresiva contra la misma en alta mar y en puertos.
- c) Acciones de bombardeo contra objetivos militares costeros.
- d) Ataque en las aguas jurisdiccionales a buques republicanos y a los que intenten forzar el bloqueo.
- e) Avisar a Palma y a la flota la situación y ruta de los buques enemigos o que parezcan intentar forzar el bloqueo. En los casos en que estas fuerzas aéreas ejecuten la misión.
- d) Podrán ser auxiliados algunos barcos rápidos armados. Para coordinar las actuaciones aéreas y enlazarse con la Marina, se constituirá un Estado Mayor Regional a las órdenes del jefe de las Fuerzas Aéreas de Mallorca (teniente coronel Ramón Franco) con representación de las diversas fuerzas colaborantes.

El 3 de agosto de 1937, el general jefe del Aire (general Kindelán) remitió al jefe de las Fuerzas Aéreas de Baleares una Instrucción Complementaria a la orden de operaciones núm. 318, en la que establecía que *el almirante jefe de la base naval de Mallorca dispondrá de un oficial de Marina, piloto aviador,*

para su asesoramiento técnico y como enlace con las diversas unidades aéreas destacadas en la isla, mientras las circunstancias no aconsejen la constitución en Mallorca de un Estado Mayor del bloqueo.

Como dato anecdótico cabe señalar que numerosos pilotos alemanes de la AS/88 eran oficiales de la *Kriegsmarine* y antiguos pilotos navales de la primera guerra mundial, destacando por su importante labor como jefes de operaciones de la misión naval alemana en Palma de Mallorca, entre otros, el *Korvetten Kapitän* Georg Johannes Strauch (de enero a octubre de 1938) y el *Kapitän-leutnant* Karl Knappe (de enero a abril de 1939), así como los pilotos Harlinghausen, Küder, Reefe, Klunder, etcétera.

Material aeronáutico afecto al bloqueo

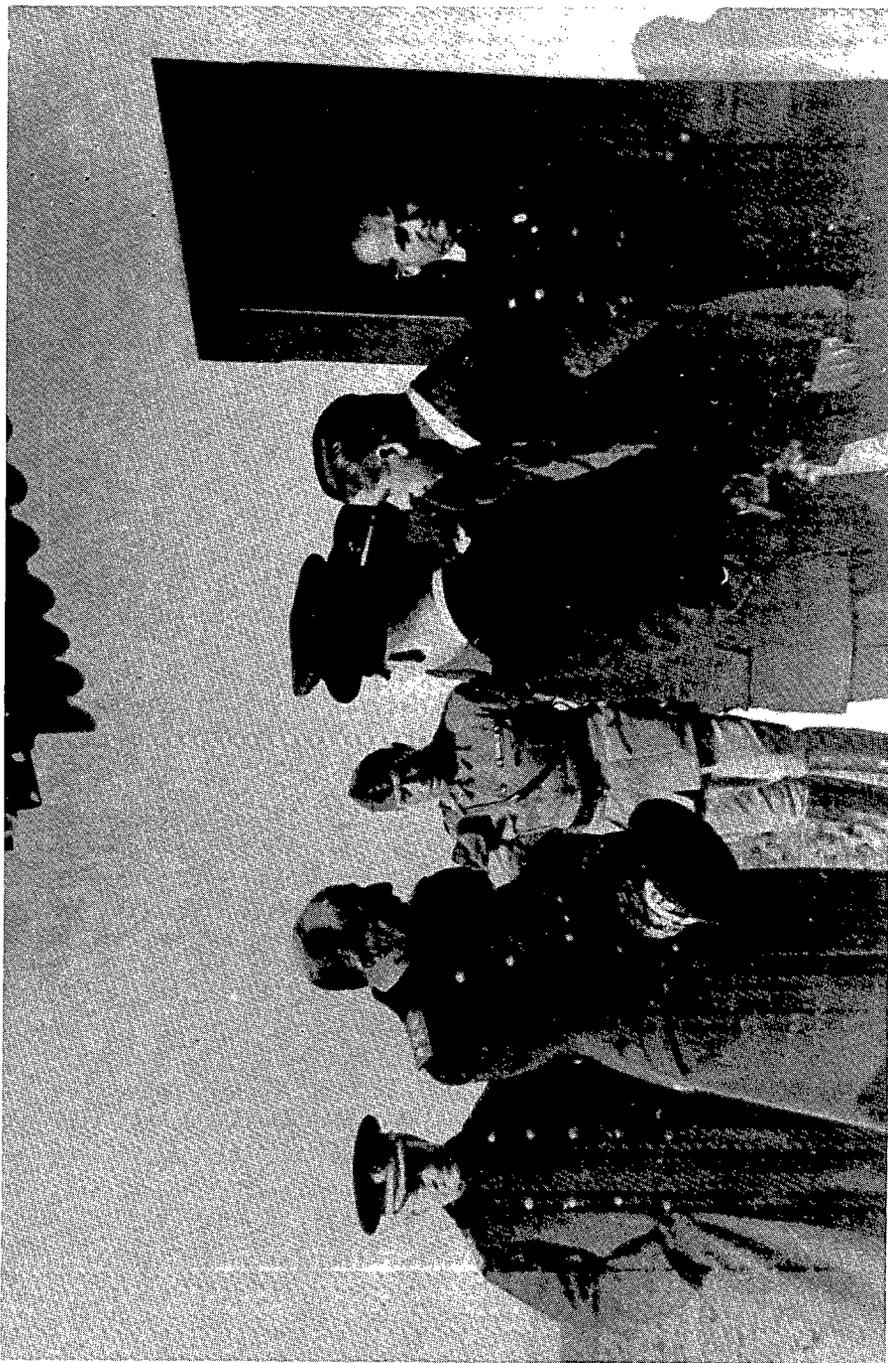
La aviación nacional disponía de una avioneta De Havilland D.H.60 «Moth» provista del numeral 30-7 (ex matrícula civil EC-AFI perteneciente al Aero Club de Canarias) y que ahora pertenecía a la Escuela de Pilotos del aeródromo de Son Bonet. En cuanto a los hidros, la aviación nacional contaba con siete Cant Z-501 y un Savoia S-62 encuadrados en el Grupo 2 G-62, estacionados en la base de hidros de Pollensa.

Por su parte la aviación legionaria era la más numerosa. En el aeródromo de Son San Juan disponía de un grupo de caza con veinte Fiat CR-32 («Chirri»), de un grupo de bombardeo diurno con cinco Savoia Marchetti SM-79 y de un grupo de bombardeo nocturno con diez aparatos Savoia Marchetti SM-81. Los italianos, asimismo, contaban con un parque de talleres y reparación en el aeródromo de Son Bonet. Respecto a los hidros, estuvieron basados en un principio en el puerto de Palma de Mallorca, para luego pasar a la base de hidros de Alcudia, con sus tres Machi M-41 que utilizaron en misiones de patrulla y vigilancia marítima.

Por último, por lo que se refiere a la aviación negrilla —que era como oficialmente se denominaba a los aviones de Legión Cóndor—, ésta, en principio, contó solamente con siete hidros Heinkel He-59 B-2 dedicados a misiones de bombardeo y torpedeo, además de un Junkers Ju-52/3m (See) —con flotadores— para el transporte y la exploración naval, todos ellos basados en Pollensa.

Las pérdidas de buques mercantes republicanos y extranjeros tanto en alta mar como en puertos.

Seguidamente vamos a dar una relación detallada —por orden cronológico— de las pérdidas de buques mercantes republicanos y extranjeros que intentaron forzar el bloqueo del Mediterráneo, tanto en alta mar como en los puertos españoles de Levante y Cataluña, inflingidas por los hidroaviones de la AS/88:



El almirante Moreno hablando con los jefes y oficiales de la aviación legionaria y negrilla, en Son San Juan. A la derecha, justo al lado de la puerta, se puede ver al teniente coronel Ramón Franco, jefe de la Región Aérea de Baleares. (Foto archivo Juan Arráez).

AÑO 1937:

30 de enero.—*Delfín* (España), buque correo de 1.253 tons de la Compañía Trasmediterránea que actuó como correillo en la zona republicana. Fue atacado por un Heinkel He-59 B-2 pilotado por el *Oberleutnant Klümper* cuando navegaba rumbo a Málaga. El ataque lo inició lanzándole un torpedo que erró el blanco. (Fue el primer lanzamiento de torpedo aéreo realizado por un hidroavión desde que finalizó la primera guerra mundial). Aún le dio tiempo a Klümper a regresar a su base de El Atalayón (Melilla), cargar bombas y volver a atacar al *Delfín*, logrando dos impactos que le hicieron varar cerca de Nerja (Málaga), perdiéndose totalmente.

1 de febrero.—*Nuria Ramos* (España), vapor de 2.783 tons perteneciente a la naviera barcelonesa del armador don Roberto Ramos, vapor que también quedó en zona republicana, al encontrarse en Barcelona el 18 de julio de 1936. Realizó dos viajes de Barcelona a Orán con regreso a Barcelona cargado de carbón. En un tercer viaje similar, cuando regresaba y estaba al través con cabo de Palos (Cartagena) fue interceptado por el Heinkel He-59 del *Oberleutnant Klümper*, que después de unos disparos de advertencia en proa y popa, le ordenó proceder a Melilla. Posteriormente, hizo acto de presencia el crucero nacional *Canarias*, que sin necesidad alguna de dotación de presa escoltó al *Nuria Ramos* hasta Melilla.

13 de agosto.—*Edith* (Dinamarca), buque mercante de 1.566 tons perteneciente al armador danés J. Lauritzen de Copenhague, construido en 1931. Fue hundido por hidroaviones Heinkel He-59 de la AS/88 a unas treinta millas de las islas Baleares cuando transportaba carne de Marsella a Valencia. Se atribuyó el hundimiento al «Zapatones» del *Leutnant zur See*, Hans Reefe.

30 de septiembre.—*Guecho* (España), carguero de 3.275 tons que pertenecía a la compañía naviera Amaya de Bilbao, empresa que participó de forma decidida en favor del Gobierno de Euskadi. El *Guecho*, que operó a finales de 1936 con el nombre de *Guenecho*, se encontraba en el puerto ruso de Feodosia cargando material para la España republicana en agosto de 1937. De allí zarpó para Valencia en donde fondeó a principios de septiembre. El día 14 estaba alistándose para continuar viaje a Barcelona bajo la protección de una flotilla de destructores republicanos, pero el *Guecho*, al salir, tocó con la hélice a una de las cadenas del *Escaño*, razón por la cual ambos retrasaron su partida. Dieciséis días después, se produjo un ataque al puerto de Valencia a cargo de hidros Heinkel He-59, y el *Guecho* resultó alcanzado por las bombas, hundiéndose. El 23 de mayo de 1940 fue reflotado, entrando de nuevo en servicio.

16 de octubre.—Desconocido. Según el parte de operaciones de la AS/88, en esta fecha, fue localizado al este de Mallorca un mercante sospechoso de forzar el bloqueo, localización hecha por un Heinkel He-59 que luego de intimarle a que se dirigiese al puerto de Palma, se mantuvo orbitando sobre él hasta la llegada de un patrullero nacional que se hizo cargo del buque.

30 de octubre.—*Jean Weems* (Inglaterra), buque mercante de 2.349 tons perteneciente a la naviera inglesa Thameside Ship Co., de Londres. Sus buques habían de abanderarse en Chipre, Malta o Gibraltar, con pabellón inglés. Todos hicieron tráfico de material de guerra en gran escala, destacando sobre todo el *Marvia* y el *Jean Weems*. Este último fue hundido por hidros de la AS/88 a dos millas y media del cabo San Sebastián (Gerona) cuando navegaba de Marsella a Barcelona con carga general y material de guerra. El parte de operaciones decía textualmente:

A 0630 h barco «Jean Weems» visto por primera vez a 15 millas al E. del cabo Bagur 240º con media marcha a plena carga. Carga sobre cubierta (al parecer algodón) a un lado 8 camiones pintados de verde gris, bandera inglesa Gibraltar.

Ataque según Orden FT (radio) 2,5' cabo San Sebastián.

1) Repetidas: STOP GO TO THE BOOTS. Barco vira al S.

2) Disparos de aviso delante de la proa y se repite la orden de parada. El barco para y la tripulación ocupa los botes.

3) Varios ataques con cañón sobre la línea de flotación y la carga sobre cubierta.

4) Ataque con bombas sobre la popa con varios impactos. El barco a los diez minutos desaparece debajo del agua. La tripulación en dos botes, no se ven otras embarcaciones. Tiempo: muy mala visibilidad.

4 de noviembre.—*La Corse* (Francia), vapor de 643 tons construido en Middlesborough, Gran Bretaña, en 1912. Pertenecía a Louis Carlini & Cie., de Marsella. Fue apresado por hidroaviones de la AS/88 que lo avistaron a las 0845 h a unas cinco millas al NW de Barcelona, cuando procedente de ese puerto navegaba a dos millas de la costa. Se intimó a la tripulación a abandonar el barco, lo cual hizo solamente después de unos disparos de advertencia y el lanzamiento de una bomba delante de la proa. Paró máquinas y comenzó a hacer sonar la sirena, esperando ayuda desde tierra, ayuda que le llegó desde el aire mediante un avión de caza republicano *Polikarkov I-15* (Chato) que atacó, sin consecuencias, a los dos «Zapatones» que habían realizado el apresamiento. Fue rebautizado *Castillo Jarandilla*, dependiendo de la Gerencia de Buques en la que prestó servicios oficiales y de transporte. Después de la guerra, fue transferido a la Empresa Nacional Elcano S.A. El 28 de junio de 1943, resultó incendiado en el puerto de Melilla.

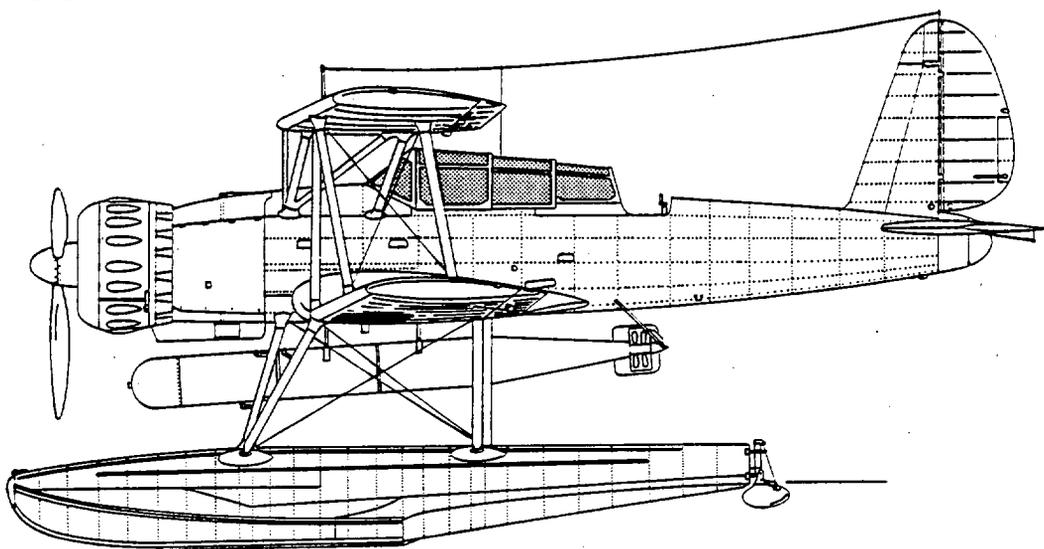
AÑO 1938:

4 de febrero.—*Alcira* (Inglaterra), buque mercante de 1.387 tons construido en 1923. Pertenecía a la compañía inglesa J. Bruce & Co., de Glasgow. Fue hundido a las 0700 h por dos hidroaviones Heinkel He-59 que le arrojaron cinco bombas, cuando se encontraba a dos millas de la costa, intentando

entrar en el puerto de Barcelona. La tripulación abandonó el barco en los últimos momentos en los botes salvavidas.

26 de febrero.—Desconocido. Según el mensaje núm. 314 enviado por el *Hauptmann Golcher* —de la AS/88— a la Jefatura del Aire, en esta fecha se realizó un ataque por medio de dos Heinkel He-59, en vuelo rasante, provistos de cuatro bombas de 250 kg cada uno, contra dos vapores fondeados en el puerto de San Felú de Guixols, resultando hundido un vapor de 250 tons

27 de febrero.—*Cabo Tres Forcas* (España), carguero de 2.265 tons de la naviera Ybarra y Cía., de Sevilla, que permaneció en zona republicana. Al comenzar la guerra se hallaba en el Cantábrico, desde cuyos puertos hizo la ruta del mar Negro. El 15 de septiembre de 1937, cuando navegaba por la costa catalana escoltado por el remolcador *Llobregat* (militarizado como G.C. V-15), fueron atacados por varios hidros de la AS/88, y aunque un poco tocados consiguieron llegar a puerto. Meses más tarde, cuando el *Cabo Tres Forcas* se encontraba en el puerto de San Felú de Guixols, fue alcanzado por la bombas de 250 kg que le habían lanzado dos hidros Heinkel He-59, siendo hundido probablemente por el «Zapatones» del *Oberleutnant Franz Brey*. Reflotado en 1941.



Perfil del Arado Ar-95 A-0 (Dibujo de Justo Miranda)

14 de marzo.—*Isla de Menorca* (España), correo de 1.022 tons perteneciente a la Compañía Trasmediterránea, de Valencia, y que actuó como buque prisión republicano en el Grao de Castellón. Participó en la evacuación de la isla de Ibiza en septiembre de 1936. Fue hundido a la altura de Cambrills por hidros Heinkel He-59 de la AS/88.

15 de marzo.—*Cabo Cullera* (España), carguero de 2.246 tons, de la naviera Ybarra y Cía., que junto al *Río Segre* hicieron de prisiones flotantes en el puerto de Tarragona. El *Cabo Cullera* quedó allí amarrado toda la guerra, siendo alcanzado de lleno, a las 0430 h de la madrugada, por dos bombas de 250 kg de un Heinkel He-59, que le produjeron fuertes explosiones, seguidas de un gran incendio. En 1940, se desguazaron sus restos que aún permanecían en la bocana del puerto.

18 de marzo.—Desconocido. Según el parte de operaciones de este día, facilitado por la AS/88, a las 0015 h fue atacado un barco de unas 1.000 tons, a media milla al norte del puerto de La Selva, con cinco bombas de 50 kg. Todas las bombas dieron en el blanco; el barco incendiado embarrancó.

18 de marzo.—*San Silveiro* (España), velero de 60 tons, hundido—según el parte de operaciones de este día— por un hidro Heinkel He-59, a las 0120 h en el puerto de San Felú de Guixols, al ser alcanzado por una de la diez bombas de 50 kg que le lanzó.

7 de abril.—*Río Urumea* (España), remolcador de 275 tons, de 33 metros de eslora, construido en Holanda en 1920. Pertenece a la Sociedad Anónima de Puertos y Pantanos de Barcelona. Fue militarizado como patrullero republicano, como G.C. V-13, siendo incorporado a la Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña. Según el parte de operaciones de este día, a las 2045 h un Heinkel He-59, desde 800 m de altura, lanzó veinte bombas de 50 kg sobre el patrullero, cuando se hallaba éste atracado en el puerto de Rosas, resultando dañado el muelle y el buque semihundido. Fue reflotado el 9 de abril de 1940, siendo transformado en carguero. Finalmente, en 1966, fue desguazado.

21 de abril.—Desconocido. Según el parte de operaciones de la fecha, facilitado por la AS/88, a las 2025 h de este día, un Heinkel He-59 lanzó una bomba de 500 kg (con espoleta retardada), desde una altura de 150 m sobre un barco atracado en el puerto de Sagunto, tocándolo de lleno. La otra bomba, del mismo peso, cayó cerca del costado del mismo.

18 de mayo.—*D-130* y *D-131* (España), embarcaciones menores de rastreo pertenecientes a la flotilla de vigilancia y defensa antisubmarina de Valencia. Según una nota oficial de la AS/88 enviada a la Jefatura Regional Aérea de Baleares, en la madrugada de la fecha, cinco hidros Heinkel He-59, atacaron dos veces el Grao de Castellón en vuelo bajo y provistos de cuatro bombas de 250 kg cada uno, hundiendo a los rastreadores republicanos *D-130* y *D-131* (sin víctimas) y a un velero, además de averiar a otros barcos y producir daños en los tinglados del muelle.

22 de mayo.—Desconocido. Según el parte de operaciones de la fecha, a las 0350 h un solitario hidro Heinkel He-59 lanzó dos bombas de 500 kg (con espoleta retardada) desde una altura de 80 m sobre un barco mercante en el puerto de Alicante. Tocado el objetivo se produjo una fuerte explosión que originó su hundimiento.

24 de mayo.—*Thorpehall* (Inglaterra), buque mercante de 1.251 tons, construido en 1910 y perteneciente a la naviera inglesa Westcliff S.S. Co., de

Londres. Según el parte de operaciones resultó hundido a las 0350 h de este día, por un hidro Heinkel He-59 que le lanzó dos bombas de 500 kg (de espoleta retardada) desde 50 m de altura cuando el barco se hallaba fondeado con las luces apagadas, a una milla de la bocana del puerto de Valencia. Las dos bombas cayeron en la popa del barco. Al iniciar el ataque, el hidro fue obstaculizado por los reflectores del puerto seguidos de fuerte fuego antiaéreo.

27 de mayo.—Desconocido. Según el parte de operaciones de la fecha, facilitado por la AS/88, fue hundido un vapor de 1.500 tons en el Grao de Castellón.

27 de mayo.—*Nausicaa* (Grecia), petrolero de 5.005 tons, construido en 1922. En un principio perteneció a la naviera inglesa Burlington S.S. Co., de Londres, razón por la que llevó en sus costados el nombre de *Burlington*. Luego pasó a ser propiedad del armador griego Veniselos, del Pireo, siendo rebautizado con el nombre de *Nausicaa*. Con ambos nombres hizo varios viajes con petróleo para la España republicana. El 9 de septiembre de 1937 fue apresado en cabo Bon y llevado a Palma de Mallorca cuando venía de Bakú cargado de petróleo. Según el parte de operaciones, el *Nausicaa* fue avistado a veinte millas al sur de Menorca. El *Oberleutnant* Brey con su Heinkel He-59 y la colaboración de otros cuatro «Zapatones» atacaron al petrolero, que navegaba bajo bandera panameña, con un total de veinte bombas de 250 kg desde 50/100 m de altura. Tocado el objetivo once veces, se produjeron en él fuertes explosiones e incendios que ocasionaron su hundimiento a mediodía del 28 de mayo de 1938. Toda la tripulación fue salvada.

7 de junio.—*Frutero* (España), carguero de 341 tons, que según el parte de operaciones, a las 2145 h de este día fue atacado por un Heinkel He-59 que le lanzó cuatro bombas de 250 kg desde 50 m de altura, frente a Benicasim. Ninguna de las bombas tocó el objetivo. Con el cañón Rheinmetall-Börsig de 20 mm obligó a embarrancar al carguero, pero éste se defendió con fuego de ametralladoras y fusiles, impactando varias veces en el hidro atacante. A las 2330 h el *Frutero* volvió a ser atacado por otro «Zapatones» que le lanzó veinte bombas de 50 kg desde 300 m de altura. Dos de ellas dieron en el objetivo y, además, el barco fue ametrallado varias veces por el hidro. Finalmente, a las 0315 h del día siguiente, un Heinkel He-59 desde 80 m de altura lanzó sobre el barco varado cuatro bombas de 250 kg, de las que tres dieron en el objetivo. El carguero resultó seriamente dañado, aunque después de la guerra fue recuperado.

7 de junio.—*English Tanker* (Inglaterra), petrolero de 5.387 tons construido en Newcastle en 1923. Pertenecía a la CAMPSA republicana, que adquirió durante la guerra varias unidades en el extranjero que la aprovisionaron bajo bandera de conveniencia. Según el parte de operaciones de este día, a las 2320 h el petrolero fue atacado por un Heinkel He-59 que le lanzó cuatro bombas de 250 kg además de varias bombas incendiarias cuando se encontraba atracado —bajo pabellón inglés— en el puerto de Alicante. Todas las bombas dieron en el objetivo, causando un gran incendio. El hidro fue recibido con fuerte fuego antiaéreo guiado por reflectores. Fue reflotado

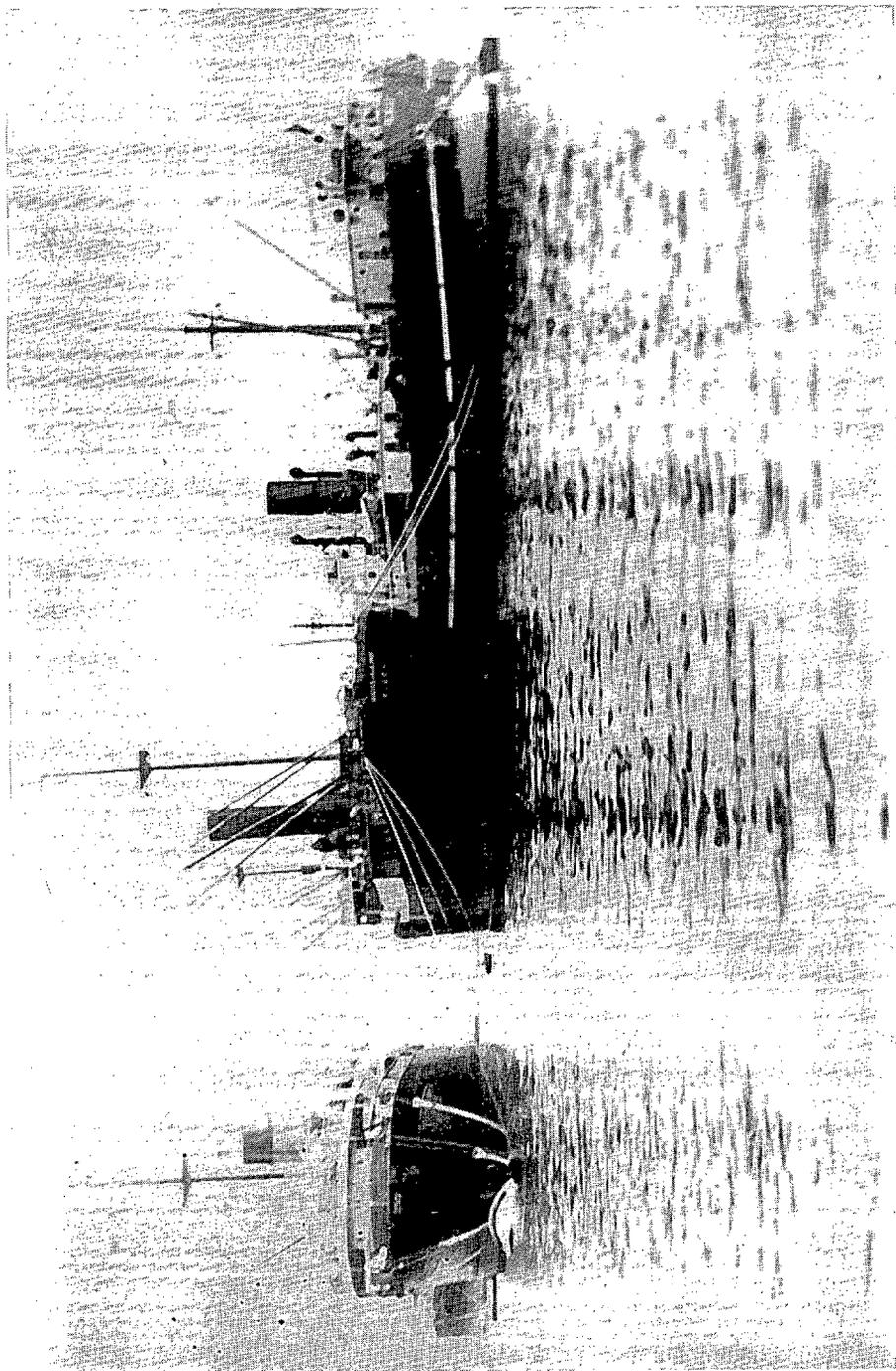
el 26 de abril de 1939 por CAMPSA, extrayéndose la gasolina que aún contenían sus tanques. En un principio se incorporó a la Gerencia de Buques como *Castillo Almenara*, pero finalmente fue devuelto a CAMPSA el 22 de marzo de 1945, que lo rebautizó con el nombre de *Camposines*.

7 de junio.—*Thorpehaven* (Inglaterra), mercante de 3.688 tons, construido en Sunderland en 1912. Pertenecía a la naviera Westcliff Ship Co., de Londres. Según el parte de operaciones de la fecha, a las 2220 h de este día fue hundido por un Heinkel He-59 que lanzó sobre su casco dos bombas de 500 kg (con espoleta retardada) desde 50 m de altura, cuando el barco se encontraba fondeado muy cerca del puerto de Alicante. Una de las bombas dio en el objetivo. Al finalizar la guerra se encontró al mercante inglés varado en una playa, con un enorme boquete en la banda de estribor. Fue reflotado el 27 de septiembre de 1939, siendo rebautizado con el nombre de *Castillo Guadalest* pasando posteriormente a ser propiedad de la Empresa Nacional Elcano S. A. El 25 de agosto de 1951, se perdió por naufragio a unas seiscientas millas al NW de las Bermudas.

7 de junio.—Desconocido. Según el parte de operaciones, a las 0030 h de ese día fueron lanzadas diez bombas de 50 kg por un Heinkel He-59 desde 100 m de altura, sobre un barco en el grao de Castellón. Al parecer, seis dieron en el objetivo, que pudiera tratarse del *Pascual Flores*, velero de 169 tons perteneciente al armado don E. Formiga, de Alicante y que apareció hundido en el Grao de Castellón. Fue reflotado y recuperado después de la guerra.

7 de junio.—*Brisbane* (Francia), mercante de 4.004 tons, construido en el año 1909 y que pertenecía al armador francés André Puech, de París. Hizo un viaje con abonos desde Argelia a Denia puerto en el que fue atacado varias veces y en días diferentes hasta que finalmente se perdió por varada. Según el parte de operaciones del día 7 de junio de 1938, a las 2205 h un hidro Heinkel He-59 atacó por primera vez al mercante francés, lanzándole trece bombas de 50 kg desde 250 m de altura, cuando éste se encontraba atracado en el puerto de Denia. Cuatro tocaron el objetivo, que causaron un gran incendio a bordo. Al día siguiente, a las 2230 h otro «Zapatones» le lanzó cuatro bombas de 250 kg desde 80 m de altura, de las que sólo una alcanzó el objetivo. A las 2330 h un segundo hidro repitió el ataque lanzando cuatro bombas de 250 kg y varias incendiarias, de las que alguna dio en el objetivo, originando un nuevo incendio. Finalmente, el día 13 de junio de 1938, tres Heinkel He-59 atacaron al *Brisbane* en dos oleadas, a 2240 h y a 2340 h, descargando sobre éste —en vuelo muy bajo— quince bombas de 50 kg, cuatro de 250 kg y dos de 500 kg. El 70 por 100 alcanzaron el objetivo causando grandes explosiones y un aparatoso incendio en el barco, que le obligó a salir de puerto para embarrancar en sus proximidades. Por su parte, la DCA del muelle del puerto de Denia, se defendió del ataque de los hidros y tres de éstos resultaron averiados por los impactos de las ametralladoras antiaéreas.

8 de junio.—*Isadora* (Inglaterra), mercante de 1.324 tons, perteneciente a la naviera Rolfe & Stone Ltd., de Lavelly. Era un pailebote de dos palos, construido en Greenock, en 1915. Hizo un viaje de Orán a Alicante con mate-



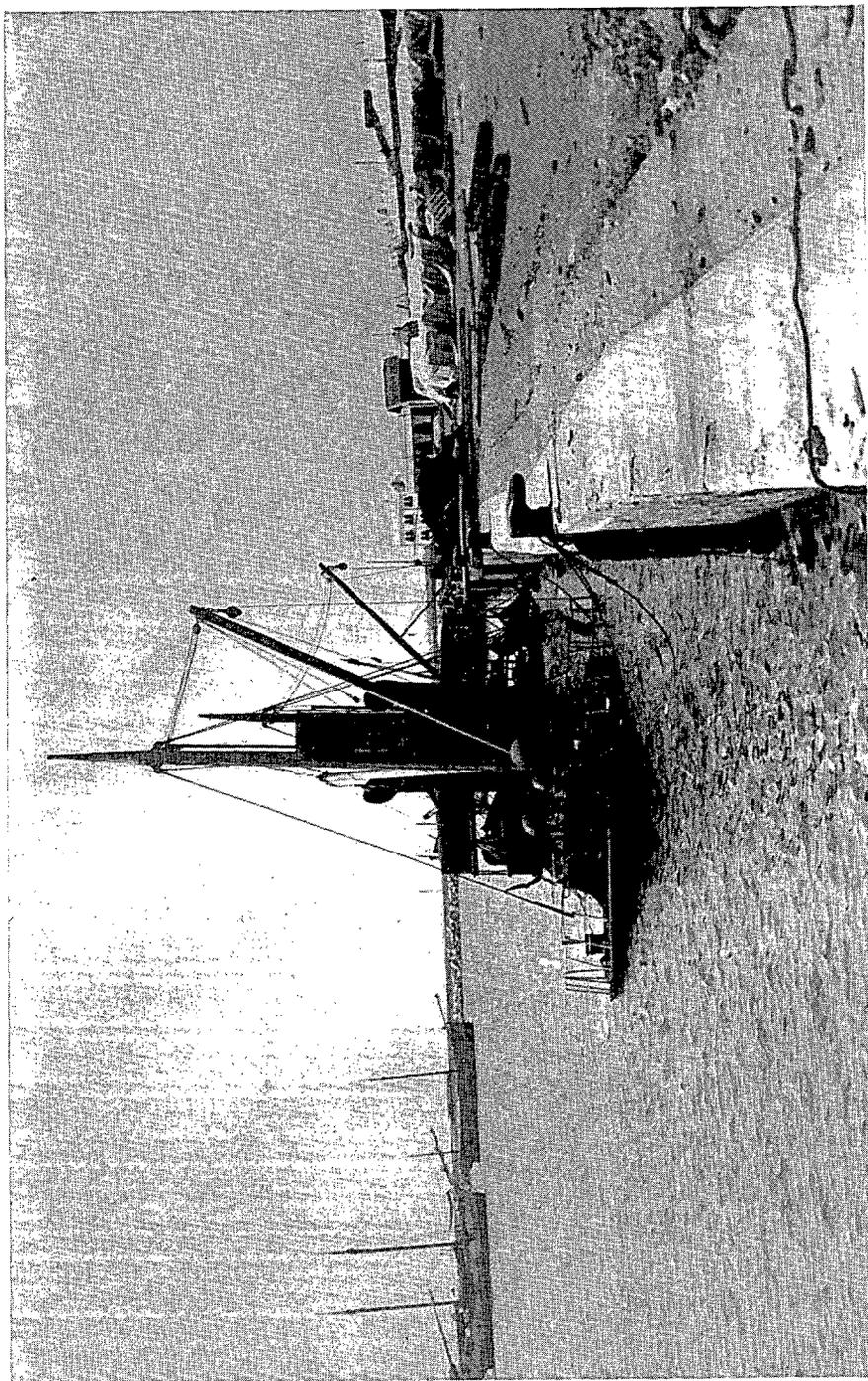
En el centro de la fotografía, aparece el mercante francés *Brisbane* de 4.004 tons hundido por varios hidros Heinkel He-59, entre el 7 y el 13 de junio de 1938, en el puerto de Denia. (foto archivo César O'Donnell).

rial de guerra y otro a Almería con carbón. Cuando finalizó su tercer viaje con trigo procedente de Marsella, fue hundido en el Grao de Castellón. Según el parte de operaciones a las 2145 h un «Zapatones» le lanzó cuatro bombas de 250 kg desde 100 m de altura, de las que dos dieron en el objetivo. Al día siguiente, a las 2245 h, otro Heinkel He-59 lanzó tres bombas de 250 kg así como varias bombas incendiarias desde 100 m de altura, impactando dos de ellas en el *Isadora*, que se hundió. Fue reflotado en noviembre de 1942, siendo rebautizado con el nombre de *Castillo Frías*. Posteriormente pasó a la Empresa Nacional Elcano S. A. y en 1959 fue adquirido por una naviera santanderina que lo denominó *Deimos*.

21 de junio.—*Thorpeness* (Inglaterra), vapor de 4.798 tons, construido en 1914, que pertenecía a la naviera Westcliff Ship & Co., de Londres. Según el parte de operaciones facilitado por la AS/88, durante la tarde de este día un hidro Heinkel He-59 —provisto de un torpedo— realiza un reconocimiento marítimo desde Barcelona a Valencia, sin avistar ningún transporte de tropas. A las 2150 h, el mismo hidro, lanzó un torpedo contra un mercante fondeado en el golfo de Valencia. El torpedo impactó en el centro del barco, y comenzó a hundirse rápidamente. El hidro fue iluminado por varios reflectores y atacado por las defensa antiaéreas del puerto. El mercante inglés había llegado desde Marsella con trigo y carga general. Se atribuyó el hundimiento al «Zapatones» del entonces *Kapitän-Leutnant* Martin Harlinghausen, jefe de la AS/88 en esa fecha, el cual, años más tarde (1941), sería el responsable de la creación de las primeras escuadrillas de aviones torpederos de la *Luftwaffe*, integradas en el KG-26 y dotadas de aviones Heinkel He-111 H-6 y Junkers Ju-88. Después de varios intentos fallidos, éste resultó ser el único lanzamiento aéreo de torpedo realizado con éxito por los alemanes desde que finalizó la primera guerra mundial. En 1971, Harlinghausen —con el empleo de teniente general de la *Luftwaffe*—acudió junto a dos compatriotas suyos (Golcher y Brey) a una entrañable reunión de viejos hidristas supervivientes de la guerra civil, que se celebró en Ciudadela (Menorca).

22 de junio.—*Sunion* (Inglaterra), mercante de 3.054 tons, construido en 1919 y que era propiedad de la naviera African & Continental S.S. Co., de Londres. Tras efectuar un viaje al Bósforo y otro de Orán a Cartagena con material de guerra, realizó otro más, también con material de guerra, desde Orán a Alicante. Según el parte de operaciones, a las 0410 h de este día un Heinkel He-59 lanzó cuatro bombas de 250 kg desde 80 m de altura y otras incendiarias con intervalos de 20 m sobre un vapor fondeado en el golfo de Valencia. El barco fue tocado en el centro por cuatro de las bombas lanzadas, que le causaron fuertes incendios y explosiones en proa y popa. El barco se hundió en pocos minutos al explotar la carga de municiones que transportaba.

10 de julio.—*Betis* (España), carguero de 1.011 tons, perteneciente al armador catalán D. N. Morey, de Barcelona. Según el parte de operaciones de la fecha, a las 0410 h un Heinkel He-59 lanzó veinte bombas de 50 kg sobre un vapor que navegaba al este de Vilanova i la Geltrú, muy cerca de Segur de Calafell, logrando dos impactos. El vapor, procedente de Torrevieja, con un



Buque mercante inglés *Isadora* de 1.324 tons. hundido por la acción de dos «Zapatones» que en días consecutivos lo bombardearon cuando se hallaba atracado en el Grao de Castellón. (Foto archivo César O'Donnell).

cargamento de sal, se dirigía a Barcelona, pero a consecuencia del ataque quedó embarrancado, siendo ametrallado posteriormente por dos hidros los cuales resultaron dañados por los impactos recibidos de las armas automáticas de la tripulación del *Betis*.

21 de julio.—*Bodil* (Dinamarca), vapor de 844, tons, construido en 1922 y al igual que el *Edith* perteneciente al armador danés J. Lauritzen, de Copenhague. Fue hundido por el Heinkel He-59 (Werk-Nr. 534) a unas 25 millas al sudeste de Palamós, cuando procedente de Gdynia transportaba aviones al puerto francés de La Nouvelle. Según el parte de operaciones de ese día, a las 1700 h fue avistado el barco contrabandista danés *Bodil* con rumbo a Palamós. Un «Zapatones» le alcanzó con dos bombas de 500 kg (con espoleta retardada), resultando hundido. La tripulación, obligada a subir a los botes salvavidas por el hidro, fue recogida más tarde por un crucero inglés. Se observó la presencia de cazas enemigos en la zona.

24 de julio.—*Vicente* (España), carguero de 543 tons, que pertenecía al armador don V. Ferrer, de Valencia. Según el parte de operaciones facilitado por la AS/88, a las 2125 h de este día, un Heinkel He-59 lanzó cuatro bombas de 250 kg en el puerto de Gandía, causando el efecto de una mina en los barcos que estaban atracados. Uno de ellos resultó hundido.

25 de julio.—*Dellwyn* (Inglaterra), mercante de 1.451 tons, construido en Aberdeen en 1920. Pertenecía a la naviera Dillwyn S.S. Co., de Swansea. Fue de Orán a Valencia a primeros de marzo con material de guerra, y de Orán a Alicante con carbón a mediados de julio para acabar días después hundido por un «Zapatones». Según el parte de operaciones de este día, a las 0415 h un Heinkel He-59 atacó el puerto de Gandía desde 100 m de altura, lanzando dos bombas de 500 kg (con espoleta retardada), que alcanzaron al citado vapor inglés. El *Dellwyn*, fue reflotado por la Junta de Obras del Puerto de Gandía el 10 de mayo de 1939, siendo rebautizado con el nombre de *Castillo Montesa* y cedido posteriormente a la Empresa Nacional Elcano S.A.

25 de julio.—*Antonio Matutes* (España), velero de 66 tons, propiedad del armador don A. Matutes, de Ibiza. Según el parte de operaciones de este día, a las 2120 h un Heinkel He-59 lanzó cuatro bombas de 250 kg y varias incendiarias en el puerto de Gandía. Se observaron impactos en el muelle y en un motovelero que resultó hundido.

26 de julio.—Desconocido. Según el parte de operaciones de la fecha, facilitado por la AS/88, a las 2050 h un «Zapatones» lanzó dos bombas de 500 kg (con espoleta retardada) desde 80 m de altura en el puerto de Gandía, tocando algunos almacenes y un barco. El barco resultó hundido y los almacenes incendiados.

6 de agosto.—*Lake Lugano* (Inglaterra), mercante de 2.120 tons, construido en 1900. Pertenecía a la naviera Strubin & Co., de Londres, que tenía todos sus barcos abanderados en Estonia y dedicados al tráfico de guerra con la España republicana. Según el parte de operaciones de la fecha, un hidro Heinkel He-59 buscaba un barco con municiones que al parecer iba a descar-

gar en el puerto de Rosas. El hidro llegó a dicho puerto encontrándolo vacío. Proseguida la exploración, encuentra al barco en el puerto de Palamós. A las 2310 h el «Zapatones» lanzó cuatro bombas de 250 kg desde 100 m de altura sobre dicho barco, cayendo muy cerca de un costado. A las 0145, 0155 y 0235 h, tres Heinkel He-59 repitieron el ataque con un rosario de sesenta bombas de 50 kg además de varias incendiarias desde 50/100 m de altura sobre el *Lake Lugano*, que estaba cargado de municiones, y sobre los muelles del puerto de Palamós. Tocados los objetivos, el mercante de inglés resultó destruido por un pavoroso incendio seguido de fuertes explosiones, al igual que las municiones descargadas en los tinglados del muelle.

15 de agosto.—*Campomanes* (España), petrolero de 6.276 tons, perteneciente a la CAMPSA, que quedó en la zona republicana. Hizo varios viajes a la URSS y fue hundido en el puerto de Valencia por un Heinkel He-59 de la AS/88. El parte de operaciones lo narraba así: *a las 2145 h un avión 4×250 kg en buque cisterna grande en Valencia; una bomba debajo de la popa y tres en el barco. Defensa enemiga por antiaéreos de gran y pequeño calibre; reflectores.*

El *Campomanes* fue reflotado el 10 de octubre de 1938. El 26 de diciembre de 1942, en plena segunda guerra mundial, fue alcanzado por dos torpedos en la banda de babor, cuando navegaba cerca de la costa portuguesa entre cabo Silleiro y Montedor, sufriendo un desgarró de ocho metros en su casco. A pesar de ello, pudo ser remolcado hasta Ferrol. Se desconoce la identidad del submarino que lo torpedeó.

7 de noviembre.—*Margaret Rosse* (Inglaterra), según el parte de operaciones de la fecha, a las 0205 h un Heinkel He-59 lanzó veinte bombas de 50 kg sobre el puerto de Almería, tocando varios barcos. En el parte de operaciones del día 9 de noviembre, se ampliaba el anterior con una nota, basada en comunicados de fuentes republicanas, que aseguraba lo siguiente:

A consecuencia del ataque al puerto de Almería del 07.11.38, se hundió el barco inglés «Margaret Rosse» y la draga «Almería», y resultaron averiados el barco inglés «Yorkbrook» y dos dragaminas.

Los aludidos dragaminas, eran los rastreadores republicanos *D-171* y *D-173* que resultaron hundidos e inservibles.

7 de noviembre.—*Almería* (España), draga de 564 tons, propiedad de la Junta de Obras del Puerto de América y que según el parte de operaciones de la fecha, fue hundida por el mismo «Zapatones» que destruyó al vapor inglés *Margaret Rosse*.

8 de noviembre.—Desconocido. El parte de operaciones de esa fecha decía textualmente:

A las 1930 h 5×50 kg en guardacostas armado al nordeste de Sagunto. Barco incendiado y hundido. Defensa enemiga: antiaéreos de pequeño calibre y ametralladoras. Avión averiado por impactos.

AÑO 1939:

6 de enero.—Desconocido. Según el parte de operaciones de la fecha, a las 1900 h un Heinkel He-59 lanzó quince bombas de 50 kg y varias incendiarias desde una altura de 1.000 m sobre el puerto de Gandía, resultando tocados el muelle y varios almacenes. Al norte de Gandía, el hidro fue atacado por ametralladoras antiaéreas de dos rastreadores republicanos, uno de los cuales quedó varado en la playa.

8 de febrero.—Desconocido. Según el parte de operaciones de esa fecha, a las 1720 h un Heinkel He-59 desde 1.000 m de altura lanzó veinte bombas de 50 kg sobre los puertos de Rosas y La Selva, tocando los objetivos y hundiendo un pequeño motovelero en este último puerto. Podría tratarse del *Cala Pi*.

Bajas del personal de la AS/88 en acción de guerra o accidente

El precio que pagaron los pilotos de la *See-Aufklarungsstaffel* (más conocida por las siglas AS/88) durante la campaña, a nuestro juicio, fue muy alto si —proporcionalmente— lo comparamos con las bajas de otras escuadrillas alemanas que también operaron en la guerra de España.

Los motivos de ese elevado número de pilotos muertos en acción de guerra (trece) o en accidente (cuatro) podrían deberse, por una parte, a la lentitud de estos hidros (con velocidades máximas de 220/240 km/h), que les hacía muy vulnerables a cualquier ataque no sólo de la caza a la DCA, sino también, como se ha visto, de las armas ligeras de todo tipo como ametralladoras, fusiles y pistolas, dada la baja altura a la que realizaban sus ataques; y por otra, a las inclemencias del tiempo como la niebla, la mar agitada o el frío.

A continuación daremos, por orden cronológico, una pequeña reseña de dichas bajas.

El día 5 de febrero de 1937, la AS/88 participa con todos sus hidros disponibles en la última fase por la toma de Málaga. Desde el amanecer, el crucero nacional *Canarias* intenta localizar y neutralizar las baterías de costa enemigas. Los republicanos intensifican sus ataques desde el aire. Repentinamente, aparece en las alturas una escuadrilla de aparatos Polikarpov I-15, en dirección hacia el frente de combate. Los hidros de la AS/88, que orbitan sobre el crucero, lo descubren enseguida. Se inicia el ataque. Tableteo de ametralladoras. Dos Heinkel (He-59 y He-60) chocan en el aire; uno cae en barrena vertical y fulminante estrellándose contra la mar y quedando semihundido. El otro queda amarrado en posición normal, con las puntas de sus planos izquierdos rotas. El *Canarias* salva a los tripulantes de ambos hidros, siendo izado a bordo del aparato menos dañado, un Heinkel He-60, que curiosamente llevaba pintada en sus costados la pintoresca frase de *La fiera del mar*, siendo ésta la única ocasión conocida en que un hidro Heinkel He-60 fue embarcado en un crucero de la Marina de guerra española. Se hacen unos disparos a los flotadores del hidro semihundido (He-59) y el *Canarias* marcha a



El comandante del *Vulcano*, capitán de fragata Benigno González-Aller —junto a la dotación y a los jefes de la *Cóndor*.

toda máquina rumbo a Melilla, con la intención de salvar la vida de uno de los pilotos, que gravísimamente herido agoniza en la enfermería del buque. A los pocos momentos el crucero modera su marcha; desgraciadamente ya no es necesario tanto esfuerzo. El *Oberleutnant* Diether Leicht acaba de fallecer a bordo. Es la primera baja de la AS/88. Los republicanos adjudicaron el derribo del Heinkel He-60 E, al piloto norteamericano Charlie Koch, de la «Escuadrilla Kosakov», pero en esas fechas dicho piloto estaba hospitalizado en Murcia.

El 9 de abril de 1937, es bombardeada por la aviación republicana, la base provisional de hidros de la AS/88 del puerto de Málaga, resultando muerto por la metralla el cabo Siegfried Papendieck.

El 13 de enero de 1938, se estrella contra la mar un Heinkel He-59 a causa de la niebla, en las cercanías de la base de Pollensa, muriendo el sargento Harald Kahl y resultando heridos los demás tripulantes.

El 21 de marzo de 1938, según el parte de operaciones de la fecha:

A las 0220 h un avión bombardea puente ferrocarril Tortosa. Se desconoce éxito. El avión hacia las 0500 h según Radio Barcelona derrumbado cerca de Cambrils por cazas de noche; de la tripulación tres carbonizados y uno en el hospital de Cambrils con quemaduras fuertes.

Posteriormente, se confirmó el derribo. Su tripulación la componían: el capitán Hayo Jürgens, el teniente Karl Zunker, y los sargentos Jurt Keitzel y Kurt Werner. Las Fuerzas Aéreas republicanas españolas (F.A.R.E.) atribuyeron el derribo al capitán José Corral, comandante de la 1.º Escuadrilla del Grupo 71 de Caza Nocturna, a los mandos de un avión Dewoitine D-510 TH.

El 15 de diciembre de 1938, la DCA del puerto de Barcelona alcanza seriamente a un Heinkel He-59, hiriendo a su piloto el capitán Friedrich Wilhelm Fristch, el cual con un tremendo esfuerzo logra regresar a Pollensa, salvando a sus hombres y a su hidroavión. Murió horas más tarde en la enfermería de la base.

En la noche del 30 de diciembre de 1938, cinco Heinkel He-59 armados con veinte bombas de 50 kg cada uno, bombardean el tráfico ferroviario y las carteras de Tarragona, Valls, Reus y Cambrills. El hidro (Werk-Nr. 538) no regresa de las operaciones. Al día siguiente se confirma su derribo por la caza enemiga. Toda su tripulación ha perecido: Karl-Friedrich Printz, Otto Schmidt, Luewing Müller, Paul Jeck y Walter Bulling. Dicho derribo aparece anotado en la hoja de servicios del capitán José Falcó, famoso «as» de la aviación republicana con siete victorias obtenidas contra Fiat Cr-32 y Messerschmitt Bf-109. Falcó fue el último jefe de la escuadrilla de Caza Nocturna.

El 1 de enero de 1939, un Heinkel He-59 sufre la formación de gran cantidad de hielo en los planos que le hace entrar en barrena y estrellarse contra la mar, muriendo todos sus tripulantes: Poeschel, Schöbel, Zervas y Hereld. Un total de seis «Zapatones» buscan —infructuosamente— durante todo el día al hidro, al que consideraban averiado o perdido. Al anochecer finalizan las operaciones de búsqueda. Una vez confirmado el accidente, el almirante Moreno, jefe de las Fuerzas del Bloqueo del Mediterráneo envió un escrito al jefe de la 3.ª Unidad (escuadrilla AS/88) de las Fuerzas Aéreas de Baleares, que decía textualmente:

Con motivo del accidente ocurrido al hidroavión Heinkel He-59 perteneciente a esa Unidad, caído cuando atacaba la costa enemiga, le ruego acepte la expresión de mi sentimiento por la heroica muerte de sus tripulantes en esa acción de guerra, que como todas las llevadas a cabo por esa Unidad, pone de manifiesto el gran valor, elevado espíritu y alto grado de eficiencia del personal a las órdenes de V. S.

Bajas definitivas del material de la AS/88

- 05.02.37 Heinkel He-60, frente a Málaga. Accidente.
- 21.08.37 Heinkel He-60, al norte de Mallorca. Amerizaje forzoso.
- 04.12.37 Heinkel He-60, cerca de Cádiz. Amerizaje forzoso.
- 23.12.37 Heinkel He-59, a dos millas de Benicarló, Averiado por DCA.
- 13.01.38 Heinkel He-59, cerca de Pollensa. Mal amerizaje.
- 28.01.38 Heinkel He-59, frente a Mahón. Derribado por DCA.

15.03.38 Heinkel He-59, en Vinaroz. Derribado por el fuego de armas ligeras.

21.03.38 Heinkel He-59, cerca de Cambrills. Derribado por la caza nocturna.

02.08.38 Heinkel He-59, cerca de Vinaroz. Amerizaje forzoso.

29.08.38 Heinkel He-59, en Pollensa. Amerizaje defectuoso.

10.09.38 Heinkel He-60, baja definitiva por excesivas horas de vuelo.

02.11.38 Heinkel He-59, en Santa Cristina de Aro. Derribado.

18.11.38 Heinkel He-59, cerca de Villafranca. Probable derribo por caza.

31.12.38 Heinkel He-59, en Valls. Derribado por la caza nocturna.

01.01.39 Heinkel He-59, en la mar. Formación de hielo en los planos.

06.03.39 Heinkel He-59, cerca de cabo de Palos (Cartagena). Derribado por caza.

22.03.39 Heinkel He-59, cerca de Ibiza. Amerizaje forzoso.

Junkers Ju-52/3m(See), en Maliaño (Santander). Capotaje.

Medallas militares

Doce pilotos de hidros de la aviación nacional, legionaria y negrilla, recibieron la medalla militar individual, lo cual demuestra fehacientemente la importante labor realizada por los hidroaviones en la guerra civil española. Uno de los pilotos de la AS/88 premiados con tan preciada recompensa, fue el entonces *Oberleutnant* Franz Brey (autor del hundimiento del petrolero *Nausicaa*), al cual le fue impuesta la condecoración personalmente por el general Franco el 12 de mayo de 1939, en el aeródromo de Barajas.

Además la escuadrilla alemana fue recompensada con la *Deutsche Spanien-Kreuz in Gold mit Schwertern und Brillanten* en dos de sus pilotos más relevantes: el entonces *Korvetten Kapitän* Martin Harlinghausen (jefe de la AS/88 desde el 19.01.38 hasta el 01.04.39) y el *Major* Karl-Heinz Wolff (que organizó la escuadrilla desde sus inicios y fue su jefe desde el 14.10.36 hasta el 18.05.37).

Conclusiones

Existe un informe de la Legión Cóndor posterior a la guerra civil española, que concluía diciendo que las operaciones aéreas contra unidades de superficie habían tenido poco éxito.

Desconozco si llegó a esa misma conclusión la Marina de guerra española cuando analizó las experiencias de la guerra en el mar, pero lo que sí sé y así lo acreditan documentalmente las innumerables fuentes consultadas, es que de los 148 buques hundidos a lo largo de la contienda, tanto en la mar abierta como en puertos, 26 lo fueron por la aviación nacional y legionaria, ocho por la aviación negrilla (L. C.), 44 por la AS/88 y el resto por unidades de superficie o submarinos de la flota nacional.

La explicación al mayor número de hundimientos por parte de los hidros de la AS/88 respecto de las otras aviaciones citadas, podría deberse a la ventaja de contar esta escuadrilla alemana con un adiestramiento específicamente aeronaval. Sirva de ejemplo ilustrativo lo acaecido el 12 de julio de 1940, durante la segunda guerra mundial con el acorazado inglés *Warspite*, que de las trescientas bombas lanzadas por la aviación terrestre italiana entre las 0850 y las 1150 h de ese día, ni una sola dio en el objetivo. En este sentido, convendría recordar aquí y ahora que en el año 1936, en Alemania, la Marina de guerra no tenía servicio aéreo propio e independiente. Para las necesidades de la guerra naval y defensa de costas se había establecido una Aeronáutica Naval como sección especial de la *Luftwaffe*, y era conocida con el nombre de «Sexto Mando Aéreo» o «Sector Aéreo N.º 6». Su cuartel general radicaba en Kiel y comprendía todas las bases aeronavales de la costa. Las escuelas de hidroaviones estaban ubicadas en List y Warnemunde, y las de bombardeo naval, torpedos y tiro naval en Bug. Las bases aeronavales estaban diseminadas a lo largo de la costa, desde Friesland hasta la Prusia Oriental con el mando en Kiel. Este mando lo desempeñaba un general de la *Luftwaffe*, antiguo oficial de Marina. La gran mayoría de los oficiales pilotos del Sector Aéreo N.º 6 eran oficiales de Marina y había entre ellos gran número de pilotos navales de la gran guerra. Todas las unidades aéreas de primera línea, tanto las embarcadas como las de tierra, estaban bajo el mando de un *Führer der Seeluftstreitkräfte* (coronel jefe de las fuerzas aeronavales) destinado en Kiel y en estrecha cooperación con la Flota.

De lo anteriormente expuesto se desprende que el personal que llegó a España formando parte de la Escuadrilla AS/88 era personal perteneciente al tantas veces citado Sector Aéreo N.º 6 (o lo que es lo mismo a la Aeronáutica Naval alemana) que, aunque dependía de la *Luftwaffe*, estaba especializado e instruido en misiones aeronavales como el bombardeo naval o el lanzamiento de torpedos. Estos cometidos requerían unos conocimientos muy específicos para actuar con eficacia en la guerra aeronaval. Fruto de la eficacia de este entrenamiento y mentalidad aeronaval es que los quince únicos hidroaviones Heinkel He-59 utilizados por la AS/88 fueron los responsables de los 44 hundimientos, apresamientos conseguidos a lo largo de toda la campaña, es decir, casi el 30 por 100 del total.

En la guerra de España, los Heinkel He-59 «Zapatones» no lanzaron ninguna mina aérea contra el tráfico mercante republicano, y sin embargo, infestaron de minas magnéticas las costas inglesas en los inicios de la segunda guerra mundial.

Fue en España donde los pilotos navales alemanes experimentaron su primer lanzamiento de torpedo aéreo desde que finalizó la primera guerra mundial, obteniendo un éxito con el hundimiento del *Thorpeness* y otros tres intentos que no alcanzaron su objetivo:

30.01.37 *Delfín* buque correo.

25.04.37 Grueso de la flota republicana, frente a Motril.

06.05.37 *Libertad* crucero republicano (le pasó por popa).

El gran riesgo de estas misiones, atacando objetivos a muy baja altura y en ocasiones cortando motores para sorprender a la DCA y a la caza republicana dio, como se ha visto en este trabajo, buenos resultados, pero el precio pagado fue elevado, tanto en vidas humanas como en hidroaviones.

Normalmente, el relevo del personal de vuelo de la AS/88 se hacía cada seis meses; solamente algunos pocos se quedaron por más tiempo, casi siempre a petición de los mandos de la Marina nacional, como fue el caso de Franz Brey que tomó parte en la guerra desde el 01.01.38 al 01.04.39.

Como conclusión final añadiríamos que la eficacia de los ataques aéreos de la AS/88 sobre objetivos navales nos demuestra categóricamente que para obtener tales resultados, es preciso y absolutamente necesario poseer una formación específicamente aeronaval por parte de los pilotos militares, es decir, una aviación naval independiente, cuya *necesidad real* se demostró cumplidamente algunos meses más tarde con motivo de la segunda guerra mundial. ¿Cómo se habría desarrollado la guerra aeronaval en el Mediterráneo si la *Kriegsmarine* hubiera dispuesto en 1940 de los portaviones *Graf Zeppelin* y *Peter Strasser*?

BIBLIOGRAFÍA

Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. Madrid:

- 1) N.C. 252-1. Baleares-Melilla. Operaciones Aéreas. D.6-1.
- 2) N.C. 252-3. Islas Baleares. Partes de Operaciones Aéreas. D.6-1.
- 3) N.C. 252-4. Islas Baleares. Partes de Operaciones Aéreas. D.6-1.
- 4) N.C. 252-5. Operaciones Aéreas. Estado Mayor de la Armada. D.6-2.
- 5) N.C. 252-6. Fuerzas Aéreas en el Bloqueo del Mediterráneo. D.6-2.
- 6) N.C. 252-7. Estado Mayor de la Flota. Dtos. de Operaciones Aéreas.
- 7) N.C. 2.503-100. Partes de Campaña de diversas unidades de aviación.
- 8) N.C. 2.503-103. Lista oficial de buques hundidos o apresados.

Libros:

- Almanaco Navale*, de 1941. Ed. Alfieri & Lacroix. Milano, 1940.
- ALPERT, Michael: *La guerra civil española en la mar*. Madrid, 1987.
- ARRÁEZ, Juan: *Los cazadores de la Legión Cóndor*. Valladolid, 1993.
- BENAVIDES, Manuel: *La Escuadra la mandan los Cabos*. Méjico, 1944.
- BORDEJÉ MORENCOS, F. Fernando: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, 1978.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Armada Española. Siglo xx*. Madrid, 1983.
- CERVERA PERY, José: *La guerra naval española*. Madrid, 1988.
- CERVERA VALDERRAMA, Juan: *Memorias de guerra*. Madrid, 1968.
- DE LA CIERVA, Ricardo: *Historia ilustrada de la guerra civil española*. 1977.
- ELSTOB, Peter: *La Legión Cóndor. España 1936-1939*. Madrid, 1973.
- GIL MUGARZA, Bernardo: *España en llamas: 1936*. Barcelona, 1968.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*. Madrid, 1977.

CÉSAR O'DONNELL TORROBA

- GRETTON, Peter: *El factor olvidado: la Marina británica y la guerra civil española*. Madrid, 1984.
- GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*. Madrid, 1977.
- HERRERA ALONSO, Emilio: *Entre el añil y el cobalto. Los hidroaviones en la guerra de España*. Madrid, 1987.
- HIDALGO SALAZAR, Ramón: *La ayuda alemana a España: 1936-1939*. Madrid, 1975.
- HOWSON, Gerald: *Aircraft of the Spanish Civil War*. London, 1990.
- LAUREAU, Patrick: *L'aviation republicaine espagnole*. París.
- MIRANDA, Justo; MERCADO, Paula: *Aviación mundial en España*. Madrid, 1985.
- MIRANDA, Justo; MERCADO, Paula: *Aviones en la guerra civil española*. 1990.
- MORENO, Francisco: *La guerra en el mar*. Barcelona, 1959.
- PRICE, Alfred: *Luftwaffe*. Madrid, 1971.
- RAMÍREZ GABARRÚS, M.; RAMÍREZ GALVÁN, J. M.: *La Aeronáutica en la Armada: (1917-1987)*. Madrid, 1987.
- RELLO, Salvador: *La aviación en la guerra de España*. Madrid, 1969.
- RIES, Karl; RING, Hans: *Legión Cóndor: 1936-1939. Eine illustrierte Dokumentation*. Mainz, 1980.
- RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, Gonzalo; GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: *Los submarinos republicanos en la guerra civil española*. Madrid, 1982.
- SANCHÍS, Miguel: *Alas rojas sobre España*. Madrid, 1956.
- SHORES, Christopher: *Las Fuerzas Aéreas en la guerra civil española*. 1979.
- SMITH, Peter: *The Story of the Torpedo Bomber*. London, 1974.
- VALLÉS COLLANTES, Francisco: *Páginas de gloria de la Marina Nacional Española*. Cádiz, 1938.
- WARLETTA SALAS y San Emeterio: *Aviones Militares españoles*. Madrid, 1986.
- WINDROW, Martin: *Luftwaffe Airbone and Fields Units*. London, 1972.

Revistas:

- Aeroplano.
- Air Sonic.
- Avión.
- Battle.
- Flug Revue.
- Flugzeug.
- Modelismo & Historia.
- Revista de Historia Naval.