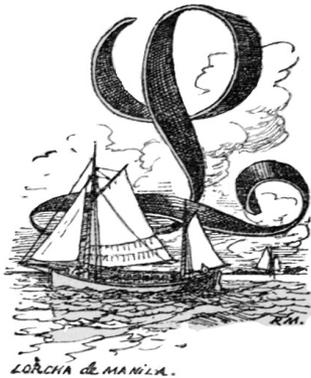


VAPOR *FRANCOLÍ*, PRIMERA PÉRDIDA POR ACCIÓN DE GUERRA DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

A modo de introducción



A naviera Sociedad Anónima de Vapores Tintoré inició en 1852 sus actividades con barcos de vela. Más tarde supo adaptarse a las exigencias de la época y sustituyó tales buques por vapores, siendo uno de los primeros armadores españoles en contar con una flota propia. Esta naviera gozó de gran prestigio, y es a partir de 1877 cuando se suceden los cambios de denominación de la sociedad. Primeramente al transformarse en sociedad comanditaria adoptó el nombre de Pablo María Tintoré y Compañía. En 1897 cambió la razón social en Tintoré y Cía. Por escritura de 19 de mayo de 1906 pasó a denominarse Línea de Vapores Tintoré. Cuando

se constituyó la Compañía Trasmediterránea, el 25 de noviembre de 1916, la Línea de Vapores Tintoré fue una de las navieras que se integraron en la nueva sociedad, aportando siete buques —*Francolí*, *Tirso*, *Torreblanca*, *Tordera*, *Turia*, *Tambre* y *Tintoré*—, así como 1.800 acciones propias, de 500 pesetas de valor nominal cada una, calculando el monto total aportado en seis millones de pesetas. En contraprestación recibió 6.000 acciones de la Compañía Trasmediterránea valoradas cada una en 1.000 pesetas.

La construcción del *Francolí* fue contratada por la naviera a los astilleros James Laing, Deptford Sunderland, teniendo lugar su botadura el 8 de agosto de 1865. Pertenecía a la matrícula de Barcelona y en la placa bronceada del astillero figuraba el número 67 de construcción. Las características más importantes eran: buque de material de hierro; 1.260 t de registro bruto; 806 t de registro neto; 72,08 m de eslora; 9,51 de manga; 5,60 de puntal; 135 NHP

de potencia de propulsión; 11 nudos de velocidad y una capacidad de 108 pasajeros. Su valor contable era de 265.000 pesetas.

Actividad comercial del *Francolí*

Cuando el *Francolí* se integró en la Compañía Trasmediterránea ya llevaba más de medio siglo surcando todos los mares, trayectoria truncada por la acción de un submarino alemán que lo mandó un 1 de octubre al fondo del ponto, muy cerca de las costas españolas, cuando solamente habían transcurrido 18 meses desde que el vapor español había cambiado el pabellón de la Línea de Vapores Tintoré por el de la recién creada naviera, convirtiéndose en la primera pérdida de la Compañía Trasmediterránea por acción de guerra. Detallamos parte de la oficialidad del *Francolí* a 1 de enero de 1917, fecha oficial del inicio de actividad de la nueva sociedad: capitán, José Cabot; primer oficial, José Vilá; segundo oficial, Carlos Valles; primer maquinista, Magín Planas; segundo maquinista, Jaime Bueno; ayudante de máquinas, Miguel Rivera.

Durante los primeros años de actividad, el *Francolí* estuvo asignado a la línea para la que fue construido, Liverpool-Mediterráneo, alternando con sus compañeros de flota *Tintoré*, *Turia* y *Tordera*. En numerosas ocasiones estuvo destinado a otros servicios que sus armadores estimaron lucrativos, y en no pocas fue requisado por el Gobierno para el transporte de tropas o material. El 8 de noviembre de 1865 inauguraba el servicio entre Barcelona, Alejandría y Esmirna, haciendo escala solamente en Marsella. El 24 de octubre de 1876 salió de Barcelona con rumbo a La Habana transportando 32 oficiales y 854 soldados. El 6 de junio del año siguiente embarcaron en el *Francolí*, atracado en el puerto de Barcelona, los 350 peregrinos procedentes de los puertos de Levante que se dirigían a Roma presididos por el obispo de Almería, transportando también los objetos que España envió a la exposición que se celebró en la Ciudad Eterna ese mismo año. El día 9 arribaban a Civitavecchia, e inmediatamente después de atracar, los aduaneros italianos, alertados por un falso aviso de contrabando, procedieron a decomisar el tabaco de consumo de los tripulantes del vapor español, la sal de cocina depositada en la gambusa y algunas cajas de loza, todo ello con muy malas formas y amenazando con imponer una fuerte multa. La protesta formulada por el cónsul de España ante el ministro plenipotenciario exigiendo una reparación surtió efecto y todos los efectos retenidos fueron devueltos.

El 4 de octubre de 1877 arribó el *Francolí* a Singapur, procedente de Barcelona, y el día 11 fondeó en el puerto de Manila, conduciendo pasajeros y entre ellos 300 artilleros, dos de los cuales habían fallecido durante la travesía. El día 28 salió hacia Barcelona, siendo uno de los primeros buques españoles en cruzar el canal de Suez. El 8 de abril de 1887 fondeó en Cádiz conduciendo

parte del material de acero adquirido en Inglaterra para la construcción del crucero *Marqués de la Ensenada*. Inmediatamente comenzó la descarga de dicho material, y tan pronto llegó al citado puerto el vapor *Gibraltar*, que trajo a su bordo el resto de aquel, comenzaron las obras del referido buque en el arsenal de La Carraca. A mediados de marzo de 1896, por conducto de la casa J. Canduela y Compañía, la naviera Pablo María Tintoré y Compañía de Barcelona ofreció al Ministerio de Marina los vapores *Francolí*, *Tintoré*, *Turia* y *Tordera*, con un total de 5.654 toneladas, para las contingencias que pudieran surgir con motivo de la campaña de Cuba.

Durante muchos años los capitanes José Ignacio de Mugarza, Barberá, José Cabot, José Batlle, Juan Garteguiuz, J. Martín de Idoyaga, Cándido Artadi... se alternaron en el

mando del *Francolí*, supliendo con su veteranía, destreza y buen hacer las carencias técnicas de los buques de la época y capeando con habilidad y pericia las habituales, duras y constantes inclemencias meteorológicas de las zonas por las que habitualmente navegaban.

A finales de agosto de 1914 el *Francolí* vivió un suceso poco habitual en su actividad comercial, que conocemos por el relato del *El Correo Español* de Orán. Tras ser despachado reglamentariamente para el puerto citado por el cónsul de Francia en Alicante, a la llegada al antepuerto argelino le hicieron señales para advertirle que se encontraba cerrado y que si entraba no saldría hasta nuevo aviso. Al no hacer caso el capitán de esas señales le hicieron un disparo con pólvora, pero en el barco español pensaron que eran ejercicios de tiro por lo que continuaron navegando en demanda del puerto, lo que obligó a las autoridades portuarias a disparar con fuego real; ante esa actitud de fuerza el *Francolí* paró sus máquinas, siendo abordado por un remolcador que



SOCIEDAD COMANDITARIA DE VAPORES
TINTORÉ Y C.ª



BARCELONA
[antes Pablo M.ª Tintoré y C.ª, fundada en 1852]

SERVICIO REGULAR
ENTRE
LIVERPOOL Y BARCELONA
CON ESCALAS EN LOS PUERTOS DE LA PENINSULA
por los acreditados vapores

**FRANCOLÍ, TINTORÉ
TURIA Y TORDERA**

Armadores: Sres. TINTORÉ Y C.ª
Pasaje del Comercio, 1 y 3. 1.ª (esquina Rambalá de Santa Mónica)
BARCELONA

Líneas de Vapores Tintoré.

también le hizo preventivamente un disparo con pólvora. El vapor español quedó amarrado en el antepuerto con la telegrafía cerrada y sellada por la autoridad de Marina y el consulado de España. La acertada gestión del cónsul español y la corrección y buena voluntad de las autoridades francesas desbloquearon la situación y el *Francolí* pudo operar con normalidad.

El 1 de septiembre de 1914 el *Francolí* fondeó en Alicante con 752 repatriados españoles procedentes de Argel, declarando a la llegada que se habían cerrado todas las fábricas en las que trabajaban y que carecían absolutamente de recursos; el Regimiento de la Princesa les facilitó las raciones necesarias. El día 5 de octubre arribaba a Alicante procedente de Barcelona con unos pasajeros muy peculiares: 342 jornaleros repatriados desde Francia, de los cuales 250 eran indigentes a los que las autoridades les facilitaron pasajes para sus localidades de origen. Durante este año realizó numerosos viajes a Orán y a Argel para repatriar a españoles, colaborando en esta misión su compañero de flota, el *Torreblanca*. El 1 de noviembre nuevamente arribaba a Alicante el vapor español procedente de Orán con 15 repatriados que se encontraban en la mayor miseria, quienes tras recibir las primeras ayudas del Gobierno fueron pasaportados para sus lugares de residencia. El 2 de septiembre de 1916 llegaba a Barcelona con 20 tripulantes del buque italiano *Gorgona*, que fue hundido por un submarino alemán cuando se encontraba a 20 millas del cabo de Palos. El cónsul de Italia en la Ciudad Condal se hizo cargo de los naufragos. El 1 de marzo de 1917 arribaba el *Francolí* a Cádiz procedente de Barcelona e informaba de que cuando se encontraba a dos millas al oeste del faro de San Sebastián fue detenido por un cañonero inglés.

El 23 de abril de 1917 se recibían en Castellón noticias radiotelegráficas del *Francolí*, que pedía auxilio cuando se encontraba a dos millas de Peñíscola. Salieron tres buques para prestarle asistencia, así como el *T-8*. Cubría la línea entre Barcelona y Gandía con escala en Castellón, en donde había embarcado el día anterior 120 pasajeros y carga general. Posteriormente el vapor comunicaba que la avería consistió en la rotura del cigüeñal y que, remolcado por el *Torreblanca*, navegaba hacia Barcelona.

Un caso de espionaje al descubierto

Durante la Primera Guerra Mundial un caso de espionaje a favor de los aliados y en perjuicio de Alemania, destapado por el rotativo *La Nación* y reproducido por *La Iberia* y *La Tribuna* el 24 de junio de 1918, involucró al vapor *Francolí*, y más concretamente a su radiotelegrafista (1), así como a

(1) La estación de radiotelegrafía del *Francolí* estaba servida por la Compañía Nacional de Telegrafía sin hilos sistema Marconi.

otros doce barcos de la Compañía Trasmediterránea. Según el periódico, la encargada de organizar la red de información era la embajada francesa que desplazó a uno de sus agentes, Antoine Nait, a Barcelona, quien en conexión con el consulado general de la Ciudad Condal contactó con radiotelegrafistas de buques españoles a quienes ofrecía, bajo contrato escrito y firmado, una retribución económica de 500 pesetas mensuales (2) a cambio de información relativa a tres puntos esenciales, que podían obtener mientras ejercían su actividad laboral a bordo: avistamientos de submarinos, ataques de submarinos presenciados y localización de viajeros sospechosos. Mediante claves y consignas preestablecidas, estos tripulantes comunicaban por radiogramas a los servicios franceses la información obtenida. También debían revisar las listas de pasajeros de sus buques para informar si en ellos viajaban alemanes o austriacos. Además de los radiotelegrafistas de los buques de la Compañía Trasmediterránea, fueron contratados, según los rotativos citados, los de los vapores *Montserrat*, *Infanta Isabel*, *Carolina*, *Ciudad de Cádiz*, *Catalina*...

Transcribimos literalmente algunos párrafos de uno de los contratos:

«Yo, siendo telegrafista del vapor Lázaro matrícula de Valencia y de la Compañía Trasmediterránea estando en Barcelona los días 27 y 30 de marzo, me propuso el Sr. Ortega que entrara al servicio de los franceses cumpliendo unos trabajos de telegrafía relacionados con ellos... una vez aceptadas estas proposiciones de palabra me hicieron firmar una carta con el contenido que sigue... En la hoja con letras grandes estaba escrita a máquina y en la cabecera Consulat Francais a Barcelone, y a continuación y escrito en francés que traduzco al español lo siguiente: El señor L. Navarro, que tiene el certificado de radiotelegrafista expedido en el año 1914 y con cédula... se compromete mediante la cantidad de 500 pesetas mensuales a cumplir todas las instrucciones que de nosotros reciba, además de la primera, segunda y tercera anotadas anteriormente (se refiere a los tres puntos esenciales ya citados) y jura, bajo su palabra de honor, no decir nada del convenio hecho en esta fecha. Afirmo que estas declaraciones las he hecho de mi espontánea voluntad y sin presión de ninguna clase. Barcelona, 30 de marzo de 1918, L. Navarro».

Los periódicos que dieron a conocer la noticia sufrieron denuncias y secuestros de sus ediciones, al entender las autoridades que sus comentarios podían acarrear fatales consecuencias para la neutralidad española. Pero también la prensa española destapó actividades de espionaje por parte de los Imperios Centrales, como los casos del capitán del puerto de Palamós y del comisario de policía de Barcelona, que tuvieron graves consecuencias. Ante

(2) Como referencia, citar que el sueldo de un radiotelegrafista en los buques de la época se elevaba a 140 pesetas mensuales aproximadamente.



Submarino *UB-49*.

estos últimos casos el embajador alemán en Madrid, príncipe Maximilian von Ratibor und Corvey, expresó ante el Rey y el ministro de Estado, Eduardo Dato, su más enérgica repulsa, a la par que amenazaba con tomar medidas de fuerza si el Gobierno no era capaz de controlar a la prensa. Todas estas circunstancias propiciaron la promulgación de diversas leyes referidas a asuntos tan importantes como espionaje, defensa de la neutralidad, internamiento de submarinos beligerantes navegando por aguas españolas, uso de la telegrafía tanto en buques como en instalaciones... Igualmente, sancionaba con prisión y elevadas multas a quienes publicaran o transmitiesen noticias que pusiesen en peligro la neutralidad o seguridad de la nación.

Torpedeamiento del vapor *Francolí*

En el Consejo de Ministros celebrado el 2 de octubre de 1918, el ministro de Marina confirmaba el torpedeamiento del vapor *Francolí*, que transportaba un cargamento de esparto elaborado y que requisado por el Gobierno se dirigía a Sfax (Túnez) para cargar fosfatos. El día 4, el capitán Leopoldo Lafuente Pérez —procedente de la Compañía Trasmediterránea, de 53 años, que había

tomado el mando del buque el 14 de junio— prestaba declaración en la Comandancia de Marina de Alicante, con un relato minucioso y detallado del ataque y hundimiento del buque. Explicaba que había iniciado el viaje en Barcelona y, debido a una avería surgida durante la travesía, había tenido que arribar a Alicante, puerto del que zarpó el 1 de octubre; ese mismo día, sobre las 13:30, hallándose a 56 millas del cabo de Palos, en la situación 36° 42'N y 000° 44'W, fue avisado de que a muy poca distancia por la aleta de babor se divisaba un periscopio; señaló que el submarino dio varias vueltas en torno al vapor y llegó a aproximarse tanto que tocó la corredera del buque. Al ser reconocido y observar que en el horizonte se distinguía un convoy de buques franceses escoltado por patrulleros, el submarino se sumergió. Poco después reapareció y, sin aviso ni señal alguna, inició un intenso fuego de cañón contra el *Francolí*, a pesar de que el vapor hacía señales fónicas y visuales con banderas; se llegaron a contabilizar hasta 25 disparos. El correo español paró sus máquinas y envió un bote con un oficial de la tripulación portando la documentación, al objeto de que el submarino atacante comprobase la nacionalidad del *Francolí* y las condiciones en que hacía el viaje, pero los alemanes persistieron en su ataque, atravesando el casco del buque algunas balas disparadas que impactaron en el departamento de máquinas, causando la explosión de las calderas y el incendio del cargamento. El capitán ordenó el abandono del buque, que se llevó a cabo en tres botes de forma rápida y con gran orden, mientras que el *Francolí* se iba al fondo. El vapor francés armado *Saint Servan* se apresuró a recoger a los 26 naufragos, y los restantes integrantes del convoy dispararon sobre el submarino después de que este lanzase dos cañonazos sobre los buques franceses, obligándole a sumergirse.

El *Saint Servan* era un carguero de acero construido en 1906 por cuenta de la Compagnie Générale Transatlantique y adscrito a las líneas Bordeaux-Nantes/Saint Nazaire/Londres y Bordeaux-Liverpool. En el momento de los hechos realizaba un viaje entre Orán y Marsella. A las pocas horas de recoger a los naufragos se desató un violento temporal que le causó graves daños y dispersó el convoy del que formaba parte junto a los cargueros *Nievre* y *Notre Dame des Victoires*, escoltados por los arrastreros *Godetia* y *Paulownia*. Los buques tenían programado recalar en cabo de Palos y desde allí costear hasta Port-Vendres para, una vez alcanzado ese punto, poner rumbo a Marsella, a donde llegaría el 7 de octubre. Navegaban a una velocidad promedio de 7,5 nudos.

A las 16:00 horas del día 2 llegó a la bocana del puerto de Alicante el vapor francés, solicitando por el telégrafo de banderas que salieran embarcaciones para trasbordar a los naufragos. Una vez en tierra firme, la tripulación, que no había sufrido bajas, fue atendida por el consignatario del buque, Pérez Asensio, trasladándose con posterioridad a la Comandancia de Marina para cumplir los trámites reglamentarios. El capitán del *Saint Servan*, M. A. Levasor, fue distinguido por la Sociedad Española de Salvamento con la medalla de plata de la asociación por la acción realizada. Podemos añadir que actual-



Tripulación del vapor *Francolí*. (Foto: *Mundo Gráfico*, 30 octubre 1918).

mente el *Francolí* se encuentra incrustado en un fondo de arena en sonda de unos 50 metros.

En la lista de tripulantes del *Francolí* entregada por el consignatario a las autoridades figuraban los siguientes nombres (3): capitán, Leopoldo Lafuente Pérez; primer oficial, Esteban Hostench Calveras; segundo oficial, Juan Ivars Ivars; contramaestre, Pablo Alsina Albiol; carpintero, Jaime Masot Vallés; marineros: José María Fariña Díaz, Francisco López Santiago y Manuel Lorenzo Mariño; mozos: Ramón Caamaño Vaamonde y Tomás Alfonseca Guisado; primer maquinista, Antonio Riera Roselló; segundo maquinista, Joaquín Novo Lloréns; calderetero, Julio Calderón Calvo; fogoneros: Antonio Rodríguez García, Francisco Vargas Rivera, Enrique Denia Vives, José López Torregrosa y Vicente Romero Pastor; paleros: Manuel López Torregrosa y Manuel Villalba Martínez; mayordomo, Vicente Pérez Llorca; cocinero, Francisco González Izara; camareros: Remigio Rivero Collazo y Jaime Sirera Signes; marmitón, Jerónimo Castany Carbó.

El submarino alemán atacante era el *UB-49* —Tipo *UB III*, construido en los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo entre 1916 y 1917, con el número

(3) A pesar de que en toda la documentación consultada figuran 26 naufragos, en esta lista solamente constan 25 tripulantes, observando la ausencia del radiotelegrafista. Igualmente, en la fotografía posterior al naufragio únicamente contabilizamos 25 personas.

Ship	Flag	GRT	D	M	Year	Location	Remarks
CARACAS (bark)	NOR	1077	2	9	1917	S.-about 130m NNW of Cape Finisterre	voy. Philadelphia - La Palice, drummed lubricating oil
THEODORA	GRE	2899	4	9	1917	G.-near Corredado, NW Spain 4232N, 0925W	voy. Cagliari - Nantes
MOINA (s/v schooner)	FRA	168	6	9	1917	S.-W of Gibraltar 3601N, 0711W	voy. Tangiers-Dunkirk
BROADMEAD	GBR	5646	7	9	1917	T.-3552N, 0613W - damaged only	reached Gibraltar
CASA BLANCA (s/v)	POR	31	7	9	1917	en route Gibraltar 3509N, 0635W	
CLAN FERGUSON	GBR	4808	7	9	1917	T.-15m NW Cape Spartel 3550N 0610W	3539 SN, 0702E per KTB voy. Glasgow - Bombay, coal & general cargo
HUNSBIDGE	GBR	3424	7	9	1917	60m SWW94W cape Spartel 3510N 0650W	3515N, 0700E per KTB
NEW YORK (s/v)	ITA	442	16	12	1917	Cape San Vito area 3813.5N, 1254.5E	
SAN FRANCESCO DI PAOLA (s/v)	ITA	51	16	12	1917	Cape San Vito area 3812N, 1250.5E	
GUILLO S (s/v)	ITA	151	18	12	1917	4008N, 1456E	
ATTUALITA	ITA	4791	20	12	1917	near Arma di Taggia 4349N, 0753E	voy. Savona - Gibraltar
REGIN	NOR	1845	20	12	1917	T.-abt 1m S Cape Mele (Gulf of Genoa)	voyage Genoa-Almeria on ballast and in convoy
SURUGA	USA	4374	20	12	1917	1m fm shore nr San Remo (beached & salv.)	
MONTE BIANCO	ITA	6968	21	12	1917	Gulf of Genoa	
STROMBOLI	ITA	5356	21	12	1917	Gulf of Genoa 4357N, 0812E	
CAROTO	ITA	4418	22	12	1917	T.-Gulf of Genoa between Naples and Genoa	voy. Calcutta - Genoa
PIEMONTE	ITA	2365	22	12	1917	S. of Livorno - torpedoed, stranded and salvaged	
UMBALLA	GBR	5310	25	12	1917	T.-8m SWW Cape Scaev, Gulf of Policastro 3946N, 1539E	voy. Karachi & Syracuse - Naples, barley
CATERINA (s/v)	ITA	21	28	1	1918	Gulf of Genoa	
ELSA (s/v)	ITA	165	28	1	1918	Gulf of Genoa area	
LYSI (s/v)	ITA	247	28	1	1918	Gulf of Genoa area	
ADA (s/v)	ITA	179	29	1	1918	Gulf of Genoa area between 26 and 31 1/1918	
ELFA (s/v)	ITA	165	29	1	1918	Gulf of Genoa area between 26 and 31 1/1918	
FANNY (s/v)	ITA	74	29	1	1918	Gulf of Genoa area	
LAURO (s/v)	ITA	160	29	1	1918	Gulf of Genoa area between 26 and 31 1/1918	
LUCIA MARTINI (s/v)	ITA	160	29	1	1918	Gulf of Genoa area between 26 and 31 1/1918	
PAOLO MERIGA (s/v)	ITA	127	29	1	1918	Gulf of Genoa area between 26 and 31 1/1918	
GENERAL CHURCH	GBR	6600	4	2	1918	Genoa area - damaged only	
G32 (RH)	ITA	237	7	2	1918	Livorno area	escort vessel
METTE	DAN	118	8	2	1918	abt 40m S of La Ganoupe (South France)	voy. Genoa-biza in ballast
SAN FRANCESCO DI PAOLO (s/v)	ITA	70	13	3	1918	70m NW Naples 4040N, 1348E	or S. FRANCESCO DI PAULO D (s/v)
UMTA	GBR	5422	13	3	1918	Tyrranean Sea 4036N, 1309E, reached port under tow	
PRINCESSA LAETTIA	ITA	4011	14	3	1918	T.-near Ponza Island	voy. Genoa & Naples -
CLAN MacDOUGALL	GBR	4710	15	3	1918	T.-60m SEB1/4E Cape Carbonara	voy. Naples - Bizerta, in ballast
TRIPOLI	ITA	1743	17	3	1918	Tyrranean Sea 4107N, 0957E	
BENGASI	ITA	1755	18	3	1918	E of Sardinia - damaged by torpedo	
UTRECHT (MII gunboat)	FRA	293	18	3	1918	G-60m N of Cape San Vito, Sardinia	voy. Corfu-Toulon, former tug bought by french navy converted to gunboat
GIOVANNI ALBANESI (s/v)	ITA	497	19	3	1918	Gulf of Naples 4025N, 1317E	
ANGELO RAFFAELE	ITA	53	20	3	1918	Gulf of Naples 4057N, 1317E	
CORRIERE DI PONZA (s/v)	ITA	21	3	1918	off Ponza	? Ship halted by UB49 then released. Sank afterwards. Assessment unclear	
DAITE C	ITA	129	21	3	1918	Gulf of Naples 4120N, 1233E	
CARLO SPLENDOR (s/v)	ITA	105	25	3	1918	N of Straits of Messina	
LE GARD	FRA	1658	26	5	1918	T.-88 miles NW of Cape Bengut	voy. Marseille - Algiers, passengers & mails
CARMELA (s/v)	ITA	128	27	5	1918	80m SE of Formentera	ex CARMELA MADRE
UGANDA	GBR	5431	27	5	1918	T.-90m NE Alger, 3816N 0330E and sank the 29th. 40 miles off Algiers	voy. Genoa - Gibraltar, in ballast
PIETRO MARONCELLI	ITA	5143	30	5	1918	Off NE Algeria	
MECANICHEN DONZEL	FRA	6277	3	6	1918	66 miles NW of Cape Argentina	
HATASU	GBR	3193	27	9	1918	50m NWW Oran 3632N 0053W	
FRANCOLI	SPA	1241	1	10	1918	off cape Palos Spanish coast	

Lista de buques hundidos o averiados por el *UB-49*. (Fuente: *Histoire Maritime*).

294—, cuyo comandante era Adolf Ehrensberger (4). Este submarino hundió cuarenta barcos (72.860 toneladas) y averió otros siete (31.556 toneladas). El *Francolí* fue su última víctima; entregado a los ingleses el 16 de enero de 1919, fue desguazado en Swansea en 1922.

(4) Adolf Ehrensberger nació el 31 de octubre de 1891. En abril de 1910 entró en la Marina Imperial. En 1914 sirvió como jefe de servicio del SMS *Wittelsbach*. En noviembre de 1915 estuvo en la Escuela de Navegación de Submarinos. El 22 de marzo de 1916 es nombrado *oberleutnant zur See*. Entre marzo de 1916 y agosto de 1917 ejerce de oficial en los *U-25*, *U-33* y *U-63*. El 6 de febrero de 1918 toma el mando del *UC 53* hasta el 13 de junio del mismo año. Cinco días más tarde es trasbordado con el mismo rango al *UB-49*, permaneciendo en él hasta el 29 de noviembre de 1918. En su carrera profesional hay que anotar nueve navíos hundidos, con un total de 8.400 toneladas, y tres averiados. (DUFEIL, Yves: *Dictionnaire biographique des commandants de la marine imperiale allemande*).

daños; otras, después de considerarse perdidas, pudieron recuperarse y volver a su actividad comercial tras un largo y laborioso proceso de reparación, generalmente muy costoso, pero que compensaba la inversión, dado el escenario político y de inseguridad por el que atravesaba el continente europeo, a pesar de que en muchas ocasiones ese presupuesto de reparación excedía al propio valor del buque. Por último, otras unidades fueron imposibles de recuperar. Debemos recordar que también los astilleros españoles habían sufrido los efectos de la contienda, como le sucedió a la factoría de la Unión Naval de Levante, de Valencia, que permaneció inactiva durante todo el tiempo que duró la guerra al quedar en zona republicana. Así, entre los buques siniestrados de la Compañía Trasmediterránea que pudieron volver a navegar debemos citar los vapores *Generalife*, *Sagunto*, *Jacinto Verdagner*, *Vicente La Roda*, *Amparo*, *Poeta Arolas*, *Mahón*, *Torras* y *Bages*, *Ciudad de Sevilla* y *Villa de Madrid*. Detallar que al inicio del año 1936 la Compañía Trasmediterránea contaba con cincuenta y seis buques y 127.886 toneladas de registro bruto.

Si contabilizamos los buques que fueron dados de baja en el inventario de la naviera a consecuencia de la contienda citada, podemos enumerar los siguientes: *Ciudad de Barcelona*, torpedeado y hundido el 30 de mayo 1937 por el submarino nacional *General Sanjurjo* frente a Malgrat; *Ciudad de Cádiz*, igualmente torpedeado y hundido en el mar Egeo el 15 de agosto de 1937 por el submarino legionario *Ferraris*; *Delfín*, atacado y hundido en Torrox (Málaga) el 30 de enero de 1937; *Fernando Poo*, hundido por el *Ciudad de Mahón*, crucero auxiliar, el 15 de octubre de 1936 en Bata; *Isla de Gran Canaria*, incautado en la URSS al igual que el *Ciudad de Ibiza* y el *Ciudad de Tarragona*; *Legazpi*, hundido por la aviación nacional el 19 de mayo de 1937 frente a Benicarló; *Monte Toro*, perdido el 7 de agosto de 1937 a consecuencia del bombardeo sufrido en las proximidades de cabo de Palos; *Roger de Flor*, hundido en el puerto de Valencia; por último, el *Isla de Menorca*, hundido el 14 de marzo de 1938 por la aviación nacional frente a Cambrills.

BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ LORENZO, J. C.: *Historia de la Flota*. Edit. Cía. Trasmediterránea. Madrid (1998).
 FERNÁNDEZ RUIZ, Rafael: *Telecomunicaciones y espionaje en España durante la Primera Guerra Mundial*. Foro histórico de las telecomunicaciones. Abril-mayo 2007.
 FONT BETANZOS, Francisco: *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: evolución económica y comercial en el siglo XX*. Tesis Doctoral. Cádiz (2008).
 GARCÍA DOMINGO, Enric: *¿España neutral? La Marina Mercante española en la I Guerra Mundial*. Real del Catorce Editores S. L. Madrid (2005).
 GÓMEZ SANTOS, M.: *Todo avante*. Madrid. Edita Compañía Trasmediterránea. Madrid (1991).

TEMAS GENERALES

- GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo: «Nidos de espías: Los servicios de información franceses en España durante la Primera Guerra Mundial». *Revista de Historia Militar*. Instituto de Historia y Cultura Militar. Madrid (2005). Año XLIX. Número extraordinario.
- MILLE, Mateo: *Historia naval de la Gran Guerra, 1914-1918*. Iberia, Joaquín Gil. Barcelona (1932).
- PEREA RUIZ, Jesús: «Guerra submarina en España (1914-1918)». *Espacio, tiempo y forma, serie V, H.ª Contemporánea*, t. 16, 2004, pp. 193-229, UNED.
- SIERRA, Luis de la: *Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*. Editorial Juventud. Barcelona (1985).
- *El mar en la Gran Guerra*. Editorial Juventud. Barcelona (2006).
- Archivo Línea de Vapores Tintoré.
- Archivo Compañía Trasmediterránea.
- Archivo *Reading Eagle*.
- The New York Times*.
- The Milwaukee Journal*.
- ABC.
- Diario de Tarragona*.
- Diario de Tenerife*.
- Diario Oficial de Avisos de Madrid*.
- El Eco de Cartagena*.
- El Globo*.
- El Heraldo de Madrid*.
- El Imparcial*.
- El Liberal*.
- Mundo Gráfico*.
- <http://pages14-18.mesdiscussions.net/>
- <http://TheSunderlandSitePage061.htm>