



110 AÑOS del HUNDIMIENTO
de
La GNEISENAU

Pablo Portillo Strempe



Una publicación de

Amigos de la Barca de Jábega

Obra inscrita en el Reg. Territorial de la Prop. Intelectual de Andalucía
MA-1072-10



Postal de época de *La Gneisenau* en el puerto de Málaga. Colección F.F.

Aquel trágico suceso ocurrido en la playa de La Malagueta hace 110 años constituye uno de los naufragios que mayor impacto ha tenido la historia marítima de la ciudad y que -pasado ampliamente un siglo- deja abierta todavía alguna pregunta.

Posiblemente por desconocimiento, en Málaga siempre se ha dicho que aquel buque construido en Danzig entre 1877 y 1879 era una fragata de 244,4 pies de eslora, 44,9 de manga y 19,7 de puntal, cuando según *García Echegoyen*¹ se trataba de una corbeta de crucero artillada con 14 cañones de 150 milímetros y 6 ametralladoras. Una gran máquina de guerra, prodigio de ingeniería y orgullo de la armada imperial de la entonces prometedor Alemania.

Con el Comandante *Krestchmann* al mando, *La Gneisenau* contaba con el Segundo *Berninghaus*, el Tercero, Teniente de Navío *Werner* y el Jefe de Máquinas *Richard Prüffer*. La dotación era de 19 jefes y oficiales, 51 guardiamarinas, otros 186 tripulantes entre suboficiales, marineros y personal auxiliar y 210 grumetes de corta edad. Total 466 hombres.

¹ Fernando José García Echegoyen desarrolla su labor profesional en el campo de los siniestros marítimos y de transporte como comisario marítimo de averías y perito náutico, habiéndose constituido en un investigador de primera línea y colaborado con numerosas instituciones y medios de comunicación en trabajos de asesoría y documentación marítima y arqueología subacuática. Ha publicado numerosos artículos sobre siniestros e historia marítima.

Fondeado a la playa de La Malagueta, el 16 de diciembre de 1900 por la mañana se desencadenó un violentísimo temporal de levante de lluvia y viento, con rachas de más de 100 Km/h. que consiguió estampar aquel formidable buque contra el espigón del puerto. Ni las órdenes de *Krestchmann*, ni el hacer del Jefe de Máquinas *Prüffer* consiguieron librar a *La Gneisenau* de la tragedia. Perdieron la vida, además del propio Comandante, un total de 41 tripulantes con otros 100 heridos de diversa consideración.

La leyenda, el *run run* de la historia que ha llegado hasta nuestros días, dice que al ser avisado *Krestchmann* por las autoridades marítimas locales sobre la peligrosidad del fondeadero, caso de fuerte levante, el propio Comandante fue quien respondió con aquella celebre frase: “*Agradezco las buenas intenciones, pero las aguas del Mediterráneo son mansas. La Gneisenau siempre salió victoriosa en todos los mares*” o aquellos otros titulares de prensa que bajo el título “*Cabezonería alemana*” se han publicado en la ciudad y que puede que no correspondan totalmente a la verdad de lo acontecido.

Cierto es que en la prensa local “*El Noticiero Malagueño*” de lunes 17 de diciembre de 1900 informó:

“Noticia confirmada. Tuvo confirmación la noticia circulada poco después del naufragio, según el cual el comandante de Marina, observando el descenso del barómetro advirtió al jefe del buque la conveniencia de que abandonase su fondeadero y entrase en el puerto. El aviso fue desatendido”.

Intentaremos dar una serie de razones del posible erróneo planteamiento que aun perdura en la creencia popular malagueña:

Vaya por delante que una máquina bélica como *La Gneisenau*, como todo buque de guerra de cualquier pabellón siempre va mandado por el mejor Comandante de la flota. *Julián Sesmero* describe a *Krestchmann* como “*un experto marino que basaba en la más férrea disciplina el buen gobierno de la nave*”². Ningún fanfarrón, sin horas de embarque e inexperto dirige un navío tan costoso.

Pero siguiendo al experto investigador de siniestros marítimos *García Echegoyen*, nadie avisó a *Krestchmann* del temporal.

- a. Si así fuese hay que ser muy temerario e inconsciente para mantenerse en fondeadero inseguro.
- b. ¿Qué motivos existían para mantener las calderas apagadas o sin presión suficiente para salir a buena máquina y poder buscar refugio en la dársena interior del puerto?
- c. ¿Qué razón hubo para que *Krestchmann* enviase un bote a tierra para recoger a un grupo de personas y celebrar un servicio religioso a bordo con la proximidad de un temporal? No pensamos que a sabiendas de la cercanía de una tempestad y con ciudadanos a bordo que no estaban

² *Sur*, domingo 13 de febrero de 1994.

preparados ni acostumbrados a la vida en cubierta, se pudiese cometer semejante insensatez.

d. Los supervivientes de la tragedia manifestaron que nunca fueron avisados de la inminencia del fortísimo temporal.

e. Afirmaba el cónsul alemán *Príes*, por escrito, en carta dirigida posteriormente al Ministro de Asuntos Exteriores de su país que cuando se pone en contacto con el Comandante de Marina local en plena tragedia, la autoridad malagueña le comentó que *“no estaba al tanto del riesgo que corría el buque escuela”*.

Pues bien de este hecho, donde la Málaga marenga se volcó en el salvamento de aquellos marineros, se ha hablado mucho sobre el comportamiento de nuestros jabegotes. La hemeroteca es parca en ese aspecto y prácticamente nada existe. La excepción viene de *“El Noticiero Malagueño”* de lunes 17 de diciembre de 1900 de la que en una muy apresurada crónica, algo desordenada, entresacamos:

“Los primeros que se apercibieron del inminente peligro en que estaba colocada la tripulación de la fragata alemana fueron el cabo de mar Rosendo Rodríguez y la gente que bajo sus órdenes trabaja, quienes ocupados á la sazón en hacer á la mar por primera vez una barca notaron el exagerado balanceo del barco, lo cual le hizo suponer que había perdido una de sus anclas. Acentuado el movimiento hasta el punto que ya no se les quedó la menor duda de que, perdidos todos los amarres, encontrábase la embarcación á merced de las gigantescas olas que por momentos amenazaban estrellarlo contra las rocas”.

“A las órdenes del cabo de mar D. Rosendo Rodríguez se ocuparon eficazmente en el salvamento, los individuos Francisco Gil, Francisco León, Inocencio Boade, Antonio Bermejo, Antonio Gaitán, Miguel Algarra, Melchor Andréu, Pepe (a) -Buzo-. En las piedras de la escollera, recibiendo los golpes de mar, que contra aquellas se estrellaban, habíanse situado, y para recibir las á los náufragos, los héroes, Rosendo Rodríguez, Ignacio Ramos, Bernabé Guerrero, Francisco Guerrero, José Bizcaíno, José Nalle, Eduardo Cholvi, Cristóbal Illescas y José Céspedes López (a) -Paleño-, también salvó á un marino”.

“Un bote propiedad de Manuel Rezo, tripulado por cinco hombres, salió del puerto, a pesar del fuerte temporal que le imposibilitaba la navegación, con objeto de ayudar al salvamento y ver si podía salvar al segundo comandante. Cuando solo distaba algunas brazas el bote de este desdichado, tuvo que retroceder por serle contrario el oleaje, y poco después aquel sucumbía después de hacer inauditos esfuerzos”.

“Un viejo pescador, que vive en el Pedregalejo, se arrojó al mar sin temor al peligro y salvó a dos marineros, después de lo cual y una vez en el Hospital Noble, á donde llegó en ropas menores, le proporcionó la señora doña Rosa Schneider de Kűfner dinero para en un carruaje volviera al sitio de residencia”.



Recogida de naufragos. Pintura atribuida a Esteban Arriaga

Se ha escrito también que *Ángel Tou*, patrón de un pesquero que acababa de arribar a puerto fue de los primeros en llegar al lugar y que incluso pereció en el salvamento. Se ha señalado que una docena de malagueños también murieron en labores de rescate. Pero nada de ello se conoce con exactitud, toda vez que un estudio realizado de las inscripciones de fallecimiento en el registro y libros de defunciones nada apunta a ese número de fallecidos por parte malagueña.

Por otro lado y sobre el papel que pudo jugar *La Elena* -*Elena León Gaitán* (1876/1949)- en todo lo ocurrido el 16 de diciembre de aquel año, mantenemos que tuvo que presenciar en primera fila el desastre, no en vano vivía en un casetón de playa en La Malagueta. Somos de la opinión que durante el momento de la galerna las olas tenían que ser de unas fantásticas dimensiones, lo que nos hace pensar que nunca una barca de jábega, como las que conocemos, tendría la más mínima posibilidad de salir airosa de aquella espectacular tempestad en el momento de la botadura. Por consiguiente, pensamos que no salió al rescate de los desdichados marineros alemanes.

Por otro lado y sobre el papel que pudo jugar *La Elena* -*Elena León Gaitán* (1876/1949)- en todo lo ocurrido el 16 de diciembre de aquel año, mantenemos que

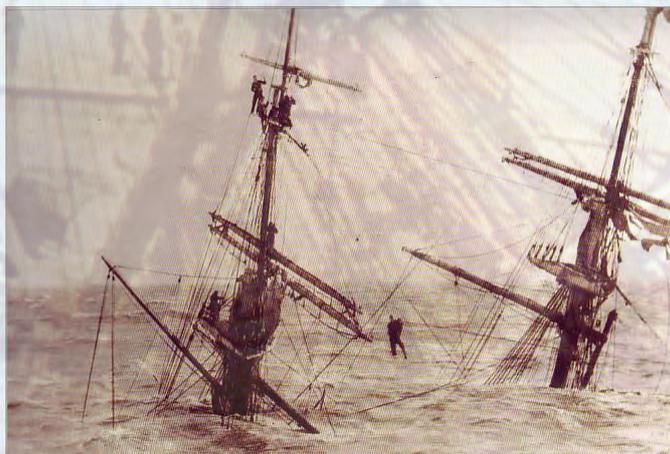
Popularmente se confiere a *La Elena*, en la foto, un papel heroico en el salvamento de los marinos.
Colección de F. Dols.



Aceptamos la idea que una vez bajada la intensidad de las olas, efectivamente jabegotes del entorno acudirían al lugar del siniestro para ayudar en labores de asistencia y auxilio, aunque en ese momento tal vez poco podía hacerse. Todos sabemos que una jábega es una barca abierta, sin cubierta y haciendo caso al sabio refranero español "*embarcación abierta, tumba abierta*" pocas posibilidades se le pueden conceder una barca de jábega en semejante situación.

Es más, en la única entrevista que se conoce a *La Elena*, en su postrera ancianidad, habló de muchas cosas pero en el artículo de prensa publicado en “*Sur*” de domingo 26 de octubre de 1947, pág. 2, ella refiere otros salvamentos en los que intervino personalmente, pero omite cualquier referencia a *La Gneisenau*. Hay que recordar que en la fecha del hundimiento *La Elena* contaba con escasos 24 años y que la primera barca de jábega de su propiedad, que sepamos, fue *La María del Carmen*, folio 1225, adquirida en 1910. De igual manera “*El Noticiero Malagueño*” de lunes 17 de diciembre nada dice respecto de la posible intervención de *La Elena* en aquel salvamento.

Es igualmente destacable que en la conversación mantenida hace años con *Julián Almoguera Cañete*, nacido en 1921, afirmaba que en su infancia, años 30 del pasado siglo, siempre que saltaba el levante en invierno aquella catástrofe estuvo muy presente en todos los jabegotes y marengos del rebalaje. Sostenía el bueno de *Julián* que llegó a conocer a uno de los hombres que dieron socorro a los náufragos y que las generosas autoridades alemanas, una vez que se cumplieron distintas actos de agradecimiento al pueblo malagueño (construcción de la pasarela, entrega de instrumental médico destinado al hospital Noble, etc..) se interesaron por la instrucción y necesidades de este desconocido y anónimo socorrista del rebalaje que durante años vivió en alguna de las casillas de playa de la ciudad.



Algunos tripulantes afortunados encontraron refugio en los mástiles

Pero las dudas sobre la verdadera intervención de los jabegotes del rebalaje crece cuando siguiendo a “*La Unión Mercantil*” de 1 de enero de 1901 se informa:

“Ayer fueron entregadas por el director de La Unión Mercantil, D. Antonio Fernández y García al señor Comandante de Marina D. Julián García de la Vega las mil pesetas del donativo recibido por conducto de El Liberal de Madrid, procedente de una señora suscriptora del mencionado periódico madrileño.

Se ha destinado de esa suma setecientas pesetas á las pobres familias de los tres náufragos de la barca pescadora “Carmen” reducidas a la mayor indigencia, y las trescientas restantes á infelices que salvaron á náufragos alemanes y cuyos nombres se publicarán cuando se redacte el acta”.

Aquella relación denominada “*Distribución de premios*” fue publicada por igual medio el 20 de marzo de 1901, pág. 2, tras un acto realizado en la Diputación Provincial. Se concedieron una serie de medallas y premios en efectivo.

Lamentablemente nunca sabremos la totalidad de los nombres y apellidos de los principales salvadores en aquel desastre, dada cuenta que la información periodística publicada y que se halla en el Archivo *Narciso Díaz Escobar* ha sido recortada a cuchilla, hurtándonos al conocimiento de los malagueños el completo final de este episodio de mar.

La hemeroteca en esta ocasión falló y es posible que parte de la verdadera historia sobre como los jabegotes de Málaga consiguieron auxiliar a los marinos de *La Gneisenau* nunca pueda averiguarse.

Pero días antes de la “*Distribución de premios*” la gente del rebalaje, aquellos hombres, marengos y jabegotes que con su audacia colaboraron en el rescate de un buen número de víctimas, de alguna manera fueron recompensados por una de las distinciones que aun persiste en la ciudad, cuando en la Gaceta de Madrid de 4 de enero de 1901, pág. 38, se publicaba el Real Decreto, firmado por la Reina Regente María Cristina, por la que se concedía a la ciudad de Málaga el título de *Muy Hospitalaria* a que tan honrosamente se ha hecho acreedora en el salvamento de náufragos.

Finalmente, el 16 de noviembre de 1910, 9 años y 11 meses después de la tragedia, arribaba al puerto de Málaga el nuevo crucero *Gneisenau*, para dirigirse al cementerio inglés donde la oficialidad visitó las tumbas de sus compañeros y demás víctimas del naufragio, circunstancia que viene cumpliéndose siempre que un buque de la armada alemana acude a nuestro puerto.

Pablo Portillo Stempel
Vicepresidente de la ABJ



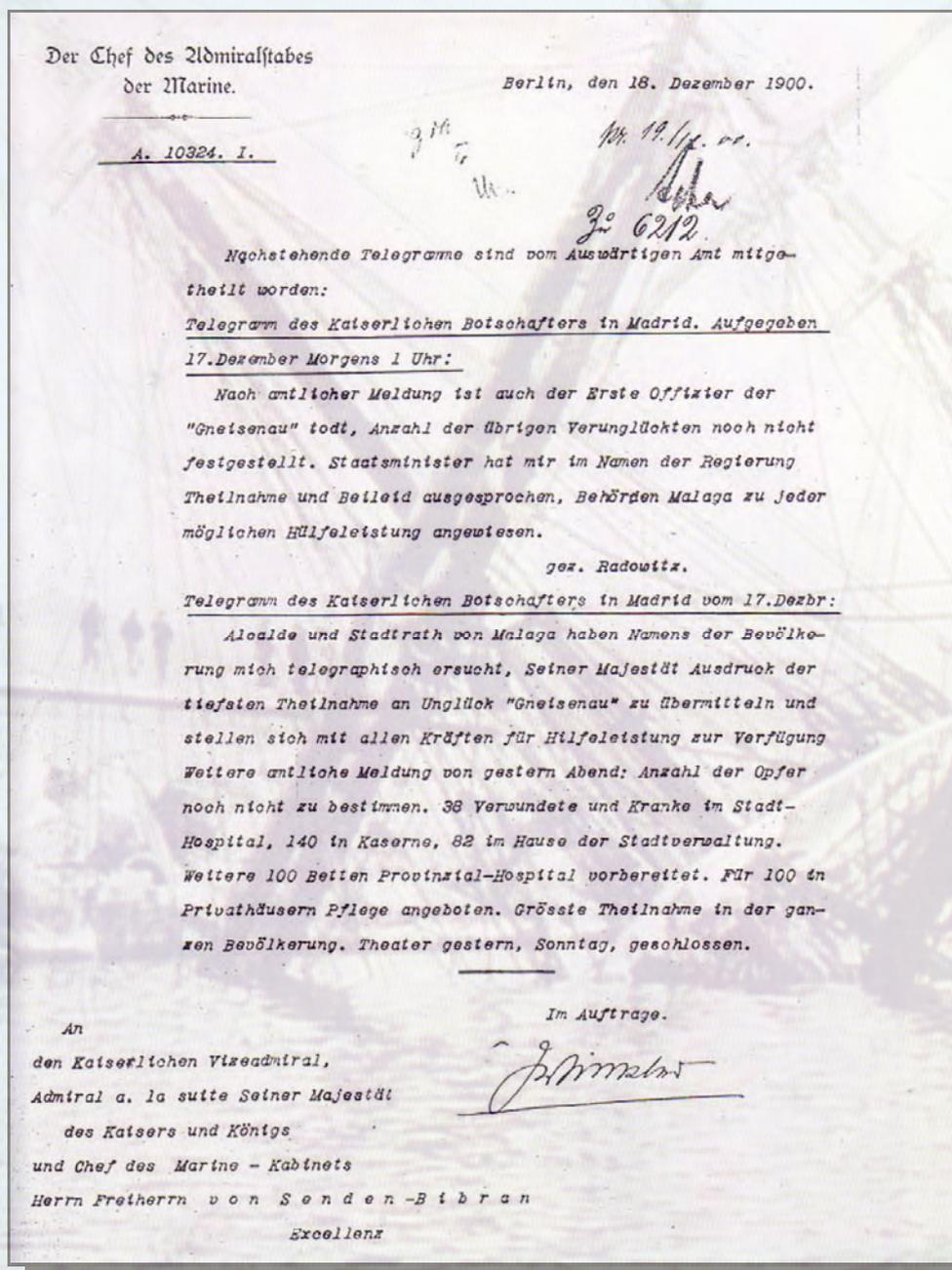


Portada de un diario alemán de 1925 conmemorando el 25 aniversario de la catástrofe

BIBLIOGRAFÍA

- Catálogo de la exposición conmemorativa del centenario del *Gneisenau* 1900-2000. Págs. 16 a 23. Publicado por el Área de Cultura del Ayuntamiento de Málaga.
- Ciclo de conferencias Torrijos y La Libertad. 11 al 18 de diciembre de 2000. Archivo Municipal de Málaga.
- “*Memoria histórica de la barca de jábega y sus regatas en el Puerto de Málaga*”. José Luís García Cobos y Pablo Portillo Strempel. Fundación Deportiva Municipal del Ayuntamiento de Málaga. 2006.
- Archivo García Echegoyen. Documentos del naufragio: telegramas de pésame; comunicados; informes varios; artículos aparecidos en revistas alemanas.
- “*El Noticiero Malagueño*”. Varios números.
- “*La Unión Mercantil*”. Varios números.
- “*Sur*”. Varios números.
- “*El Semanal*” del 27 mayo al 2 de junio de 2001. Hechos y curiosidades de Málaga. “*Sur*”. Fascículo 28.

ANEXO II



Telegrama oficial en el que se notifica el naufragio

ANEXO III



En la noche del 23 al 24 de septiembre de 1907 la *Gran riá* del Guadalmedina causó grandes estragos en la ciudad de Málaga y provocó la destrucción de varios puentes. En reconocimiento al auxilio que los malagueños prestaron a sus compatriotas siete años antes, la colonia alemana residente promovió una cuestación popular en su país para reconstruir el *Puente de Santo Domingo*, en la que participó el propio káiser Guillermo II. Por ello es también conocido como *Puente de los Alemanes*. Se inauguró el 11 de diciembre de 1909.

F. Foj



Se autoriza el uso y difusión de este trabajo, citando procedencia y autoría.
Inscrito en el Registro Territorial de la Propiedad Intelectual de Andalucía (15.12.2010).
Exp. MA-1072-10



Una publicación de
Amigos de la Barca de Jábega
www.amigosjabega.org