

Cuadernos del Rebalaje

Nº 69 Extraordinario y conmemorativo - diciembre 2025

125 años del naufragio de la *Gneisenau*

Memoria fotográfica de una tragedia malagueña



Fernando José García Echevoyen

Prólogo Jesús Campelo Gáinza

Cuadernos del Rebalaje

Nº 69 Extraordinario y conmemorativo | Diciembre 2025

DL : MA 702-2016 | ISSN (ed. impresa): 2530-6286 / (ed. digital): 2174-9868

Publicación monográfica sin ánimo de lucro, de periodicidad trimestral.
Editada desde 2010 por la asociación cultural Amigos de la Barca de Jábega.

DIRECCIÓN

M^a Luisa Balbín Luque

CONSEJO DE REDACCIÓN

M^a Luisa Balbín Luque
Juan Antonio Camiñas Hernández
Mariano Díaz Guzmán
Gregorio Martín Caballero
Eloísa Navas Martín
Javier Ramírez González

ASESORÍA FOTOGRÁFICA

Mercedes Jiménez Bolívar

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Estefanía González Hijano

IMPRESIÓN

MayorPrint

Cuadernos del Rebalaje se difunde preferentemente en formato electrónico por Internet. Tiene como objetivo divulgar conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con la costa malagueña y andaluza, sus gentes, embarcaciones, tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria.

La revista no comparte necesariamente las opiniones expuestas en los trabajos publicados. Los autores de estos y de las imágenes originales se reservan los derechos protegidos por la ley, autorizándose su uso y difusión siempre que se cite procedencia y autoría.

Más información y acceso libre a todos los números en <https://www.amigosjabega.org/cuadernos-del-rebalaje>

✉ cuadernosdelrebalaje@gmail.com

Amigos de la Barca de Jábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el nº 9210 de la Sección 1. (Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el nº 2372. (Resolución de 27/09/2010). Domicilio social en el IES "El Palo". Camino Viejo de Vélez, s/nº. 29018 - MÁLAGA.

✉ abjcontacto@gmail.com

Presidente de Honor: Fernando Dols García
Presidente: Javier Ramírez González
Vicepresidenta: M^a Luisa Balbín Luque
Secretaria: Mercedes Jiménez Bolívar
Tesorero: Mariano Díaz Guzmán
Vocales: Gregorio Martín Caballero y Eloísa Navas Martín



PORTADA

Una interesante vista del palo trinquete de la *Gneisenau*. El barco que se ve al fondo podría ser el crucero británico *HMS Blake*, enviado por el Almirantazgo desde Malta para colaborar en la posible búsqueda de víctimas o supervivientes, algo que a aquellas alturas no tenía mucho sentido. Los británicos enviaron una flotilla de tres embarcaciones.

Foto: *En el dique de Levante*. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. Bundesarchiv.

125 años del naufragio de la *Gneisenau*

Memoria fotográfica de una tragedia malagueña



Postal de la *Gneisenau* de 1901. Archivo del autor.

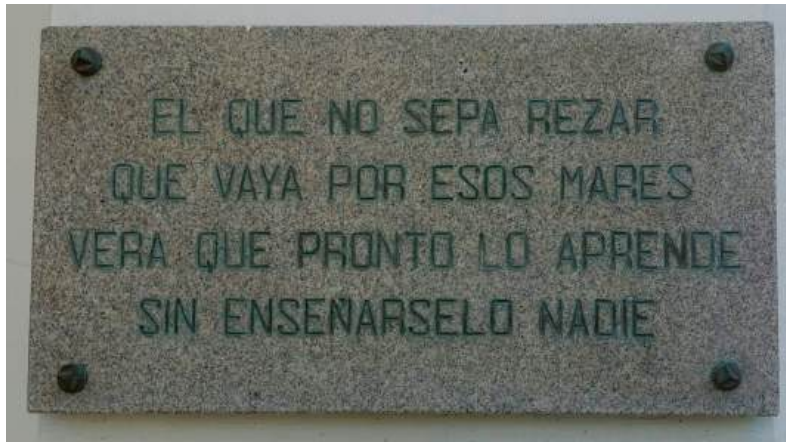
Fernando José García Echegoyen
Prólogo Jesús Campelo Gaínza



Cuadernos del Rebalaje nº 69 Extraordinario y conmemorativo



La corbeta de crucero *Gneiseau* navegando con todo su aparejo largado. En el pico de la vela cangreja se puede ver largada la bandera imperial. Foto publicada originalmente en el *Deutsche Marine Zeitung*. Archivo del autor.



Placa junto a la puerta de la capilla de la Escuela Naval Militar. Fotografía de Jesús Campelo Gaínza.

Sumario

- **Prólogo** de Jesús Campelo Gaínza.
- **Nota** del autor.
- **Capítulo I.** El naufragio de la *Gneisenau*, relato de una catástrofe malagueña.
- **Capítulo II.** Memoria fotográfica del naufragio.
 - Los protagonistas. La *Gneisenau* en Málaga.
 - Los tripulantes de la *Gneisenau*.
 - La tragedia.
 - El naufragio minuto a minuto.
 - En el dique de levante.
 - Funerales por las víctimas.
 - Hospitalidad malagueña.
 - El regreso a la patria.
- **Capítulo III.** Testimonios y otros documentos.
 - El informe del cónsul imperial señor Pries.
 - La carta de un oficial.
 - Duelo y pésames.
 - Portadas y notas de prensa.
 - La voladura de los restos de la *Gneisenau*.
- **Epílogo.** La *Gneisenau* en la Málaga de hoy.
 - El cementerio inglés.
 - El puente de Santo Domingo.
- **Bibliografía.**

Prólogo

Jesús Campelo Gaínza

Pocas cosas reconfortan tanto como la confianza renovada de un camarada de la mar. De nuevo, Fernando José García Echegoyen me ha pedido que prologue una obra suya, un reto que vuelvo a aceptar con gratitud. Es todo un honor.

En esta ocasión nos presenta un episodio protagonizado por el buque alemán *Gneisenau*, cuando en un fatídico día del mes de diciembre del año 1900, se enfrentó a un feroz temporal de levante que lo hundiría ante el espanto de decenas de malagueños. Uno de los naufragios más impresionantes que hayan ocurrido jamás en la costa andaluza, fruto del mal tiempo, de un capricho del destino y también, por qué no decirlo, de malas decisiones.

Una tragedia que puso a prueba tanto a los rudos marinos germánicos como al siempre generoso pueblo español, que respondió con un heroísmo y una entrega que traspasó fronteras. Un sacrificio que impulsaría a la Corona a concederle a Málaga, por Real Decreto, el título de “Muy Hospitalaria” que todavía hoy se muestra en su escudo, como recuerdo imborrable de aquel derroche de valentía y solidaridad.

Inevitablemente, cada vez que estudio un naufragio como éste, no puedo dejar de sentir en mi piel el frío de la tormenta, la oscuridad de la noche, la temible humedad y el pánico que atenaza a quien lucha por sobrevivir entre las olas. Tanto es así que, mientras leo las páginas que tiene usted ahora entre sus manos, en mi cabeza no deja de resonar una y otra vez, siempre me pasa, esa frase que figura en una placa junto a la puerta de la capilla de la Escuela Naval Militar, y que se me quedó grabada siendo guardiamarina: «El que no sepa rezar, que vaya por esos mares, verá que pronto lo aprende sin enseñárselo nadie». No puedo resistirlo. Aquel que se ha encontrado alguna vez en una

situación difícil en la mar, envuelto en su negra inmensidad, la entiende sin necesidad de que nadie tenga que explicárselo. Porque el mar es una verdadera lección de humildad, seas o no creyente. Navegando, pronto uno comprende la pequeñez del ser humano ante la naturaleza. Sin duda, esta frase resume perfectamente el espíritu de la tragedia que el autor nos relata.

Tras una minuciosa investigación, como nos tiene acostumbrados, y la recopilación de interesantes imágenes, algunas inéditas, Echegoyen vuelve a regalarnos un trabajo que combina la precisión del estudio con la emoción de quien ha sentido la fuerza del océano en muchas ocasiones. Esta obra es más que un ejercicio de memoria, es un acto de gratitud hacia aquellos que son capaces de dar su vida por los demás. Los nombres, los testimonios, las fechas y las imágenes aquí reunidas conforman un mosaico de valor, compasión y fraternidad que honra tanto a los caídos como a los rescatadores.

En definitiva, este documento es mucho más que una crónica histórica: es un homenaje a la memoria, a la solidaridad humana y al espíritu de quienes luchan contra la adversidad.

Como marino y como lector, me emociona comprobar que el ejemplo de aquellas personas solidarias y el coraje de quienes se enfrentaron a la catástrofe, siguen vivos en estas páginas, recordándonos la dignidad humana frente al infortunio.

Por todo ello, me enorgullece profundamente acompañar con estas líneas este trabajo de mi camarada Echegoyen, un marino íntegro, curioso y noble, que ha hecho de la mar su vocación y de la historia su compromiso.

Gracias, Fernando, por permitirnos honrarlos a través de tus palabras.

Nota del autor

Fernando José García Echegoyen

El trabajo que ahora tiene usted en sus manos se basa en tres fuentes distintas:

1. El expediente oficial del naufragio, del cual se conserva una copia en el Consulado de Alemania en Málaga. Cuando en 1993 escribí mi primer libro sobre naufragios, me puse en contacto con el agregado naval de la Embajada de Alemania en España, el capitán de corbeta **Gerhard Kahler**, quien me remitió al cónsul general de Alemania en Málaga, el Honorable Señor don **Juan Hoffman**. Él me permitió examinar y fotocopiar el expediente original del naufragio del *Gneisenau*. No hay nada inventado en este cuaderno: todo se basa en documentos oficiales de la época. Por cierto, me tuve que gastar una pequeña fortuna en traductores, porque no hablo ni una palabra de alemán.

2. Mi propia experiencia, de más de treinta años como perito náutico e investigador profesional de siniestros marítimos.

3. El álbum fotográfico alemán de la tragedia, conservado en los *Bundesarchiv* y en el Museo Marítimo de Hamburgo. Que yo sepa, existen cuatro copias de dicho álbum: la que se custodia en los archivos alemanes, otra en el Museo Marítimo de Hamburgo, una en manos de un coleccionista alemán y otra en poder de un coleccionista malagueño. Un buen amigo, el arquitecto alemán Knut Hancker, me facilitó una copia escaneada. Su análisis nos traslada a la Málaga de 1900 y nos permite comprender mejor la tragedia del *Gneisenau*.

En cuanto a algunas definiciones:

¿Qué tipo de barco era la *Gneisenau*?

Cuando contacté con el anteriormente mencionado capitán de corbeta Gerhard Kahler en 1993, se refirió a la *Gneisenau* como “corbeta de crucero”, lo cual me sorprendió notablemente, porque en España siempre nos hemos referido a la *Gneisenau* como una fragata de guerra. La designación alemana oficial era *S. M. Schulschiff Gneisenau*, que traducido al español significa *Buque escuela de Su Majestad Gneisenau*.

¿Qué era una unidad naval de crucero?

Junto a los grandes navíos de línea, las potencias marítimas mantenían en servicio una serie de embarcaciones más pequeñas destinadas a misiones como patrulla, reconocimiento o adiestramiento, que no precisaban de la potencia

destruictiva de las unidades de línea.

A estas unidades de crucero se les encomendaba también la defensa de las colonias con litoral marítimo. Aunque estaban equipadas con máquinas de vapor —bastante primitivas y poco fiables— su principal propulsión seguía siendo la vela, lo que reducía considerablemente los costes de explotación. Además, eran lo suficientemente poderosas para su tamaño y no encontraban en los mares coloniales adversarios de mayor envergadura o potencia de fuego.

Cuando se conmemoró el centenario del naufragio, se utilizaron en exposiciones y charlas diversos pasajes de mi libro *Naufragios, crónicas del mar y la muerte*. En ellos se describía la condición de corbeta de crucero de la *Gneisenau*, lo que provocó no pocas críticas entre los asistentes.

Que la *Gneisenau* fuera una corbeta o una fragata es, en realidad, un debate baladí. Corbetas y fragatas tenían el mismo aparejo de vela, y conviene recordar que los buques de vela se clasificaban precisamente por su aparejo. La única diferencia práctica entre ambas categorías era el tamaño: las corbetas solían ser algo más pequeñas y su armamento de menor calibre, pero en esencia eran barcos muy similares.

Además, podía darse la circunstancia de que una misma embarcación fuese clasificada como corbeta en una marina y como fragata en otra.

En lo que a este trabajo se refiere, nos referiremos a la *Gneisenau* como buque escuela o como corbeta de crucero. Si un oficial naval alemán nos afirmó que la *Gneisenau* era una corbeta de crucero, mantendremos esa denominación.

Otro término que conviene aclarar es el de “grumete”. La Real Academia Española lo define como: “Muchacho que aprende el oficio de marinero ayudando a la tripulación en sus faenas.” A pesar de esta definición, no es un término empleado habitualmente en las marinas española, ni mercante ni de guerra.

Sin embargo, los traductores de los documentos que hemos analizado adoptaron la palabra “grumete” para referirse a los jóvenes que estaban siendo instruidos como marineros en la *Gneisenau*. Por ese motivo, y dado que es un término universalmente conocido y aceptado, lo mantendremos también en este trabajo.

125 años del naufragio de la Gneisenau

Memoria gráfica de una tragedia malagueña

Fernando José García Echegoyen

Capítulo I. El naufragio

La *Gneisenau*, el buque escuela alemán que una lluviosa mañana de diciembre de 1900 vino a despedazarse contra la escollera del dique de Levante de nuestro puerto, es un nombre que aún hoy llena de orgullo a muchos malagueños y una historia en la que la solidaridad y la generosidad humanas ocupan un lugar destacado.

Sin embargo, y por mucho que moleste a determinadas personas, la historia de este naufragio ha llegado hasta nuestros días deformada. Como muchos lectores habrán oído o leído en alguna ocasión, siempre se ha responsabilizado al comandante del buque de la tragedia. La versión repetida hasta la saciedad afirma que la corbeta alemana fue advertida del peligro que corría al permanecer fondeada con un furioso temporal en ciernes, y que su comandante, con una arrogancia rayana en la temeridad, desoyó los avisos recibidos a bordo.

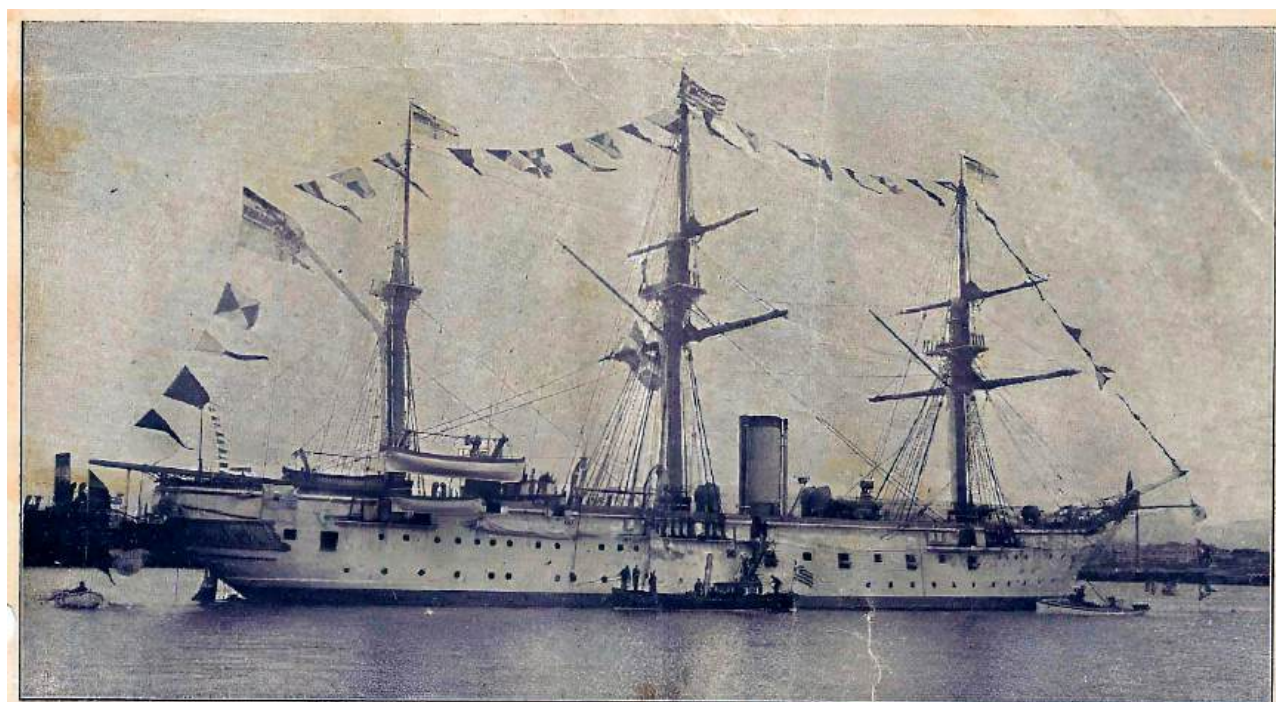
Falso de solemnidad. Nunca existieron tales avisos, como intentaremos demostrar a lo largo de esta crónica.

En aquellos días de diciembre de 1900, la excitación y el desconcierto de la población malagueña tras el desastre propiciaron —incluso en medios periodísticos— la propagación de la historia del aviso y del supuesto rechazo del mismo por parte del comandante germano. Aquella versión no perjudicaba a nadie —los muertos, muertos estaban— y, por el contrario, beneficiaba notablemente a determinadas autoridades cuya actuación bien podría calificarse de negligente.

Vamos ahora, con el desapasionamiento que proporciona el paso del tiempo, a intentar analizar los hechos.

El *Buque Escuela de Su Majestad Gneisenau*, tras dejar una embajada extraordinaria en Marruecos, arribó al puerto de Málaga el 13 de noviembre de 1900. La *Gneisenau* era una hermosa fragata —o corbeta de crucero, según la clasificación alemana de la época— destinada a labores de instrucción de marinería.

Había sido construida en Danzig entre 1877 y 1879. Desplazaba 2.856 toneladas y sus dimensiones principales eran las siguientes:



Das am 16. Dezember vor Malaga untergegangene deutsche Schulschiff „Gneisenau“.
Photographische Aufnahme.

Una preciosa y desconocida vista de la *Gneisenau* por su banda de estribor fondeada en el puerto del Pireo (Grecia).
Foto: Archivo de Knut Hancker.

74,49 metros de eslora, 13,68 de manga y 6 de puntal hasta la cubierta principal. Estaba equipada con una máquina de vapor tipo compound que, alimentada por dos calderas cilíndricas, desarrollaba una potencia de 2.500 caballos indicados, lo que le confería una velocidad de 13,8 nudos. Su armamento estaba compuesto por 14 cañones de 150 milímetros y 6 ametralladoras.

No era un buque escuela para guardiamarinas tal y como hoy entendemos ese concepto, sino que estaba destinado principalmente a la instrucción de personal de marinería, aunque también embarcaban guardiamarinas.

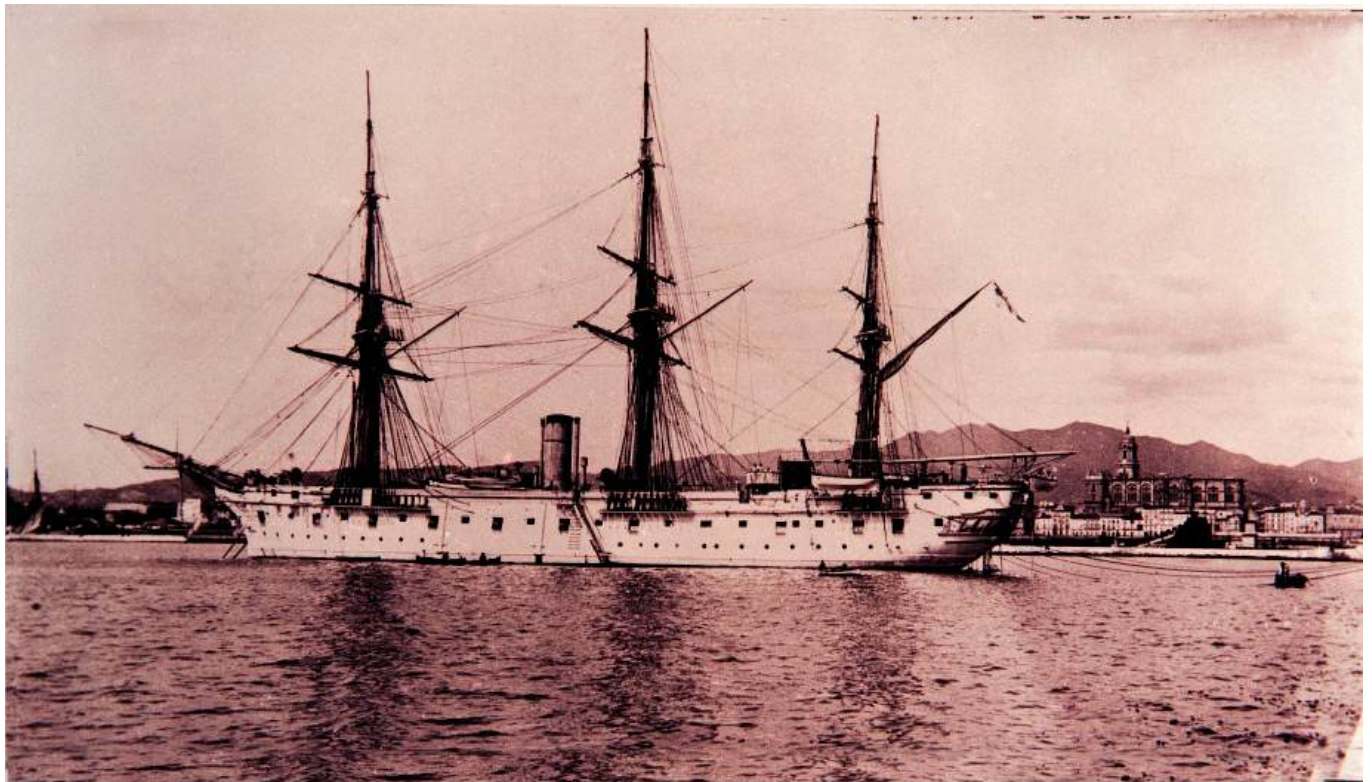
Su tripulación estaba compuesta por 19 jefes y oficiales, 51 guardiamarinas, 186 personas entre suboficiales, marineros y personal auxiliar, y 210 grumetes o aspirantes —casi niños— que recibían entrenamiento para servir posteriormente como marineros en los buques de la Armada Imperial. En total, 466 tripulantes.

La *Gneisenau* fondeó el 13 de noviembre de 1900 a unos 700 metros al SE del dique de Levante de nuestro puerto, en una zona que, según los informes militares alemanes, era especialmente adecuada en invierno por la calidad del fondo marino.

Diariamente, el hermoso buque se adentraba en el mar de Alborán para efectuar prácticas de instrucción de tiro. El día 25 entró en el puerto de Málaga para efectuar trabajos de carenado y otras reparaciones. Finalizados dichos trabajos, el buque regresó a su fondeadero habitual. Era el 10 de diciembre de 1900.

El sábado día 15 de diciembre, las favorables condiciones meteorológicas que habían reinado en la bahía de Málaga durante las últimas fechas cambiaron. Hacia las cuatro de la tarde, un fuerte aguacero comenzó a caer sobre la ciudad. El viento se encontraba en calma y la *Gneisenau* se mecía en su fondeadero debido a una ligera mar de fondo del SE. Se había fondeado el ancla de babor en una profundidad de 24 metros y con dos grilletes y medio de cadena (unos 65 metros) en el agua. El oficial de guardia en cubierta anotó en el cuaderno de bitácora que la presión atmosférica era de 772 mm, con ligeras fluctuaciones.

Al amanecer del domingo día 16, la lluvia seguía cayendo de forma implacable y soplaba una ligera brisa de componente norte. Hacia las 9:30 a. m. se envió a tierra el bote de servicio, una pequeña embarcación a vapor, para recoger a miembros de la colonia alemana en Málaga, que habían expresado su deseo de asistir al



La más conocida de las fotos de la *Gneisenau* en Málaga vista por su banda de babor. Al fondo es perfectamente visible la catedral. Foto de Muchart que tuvo una amplísima difusión en la época del naufragio en formato fotográfico o formato tarjeta postal.

Archivo del autor.



La *Gneisenau* vista por su través de estribor, fondeada en un puerto alemán, probablemente Wilhelmshaven. Foto publicada originalmente en el *Deutsche Marine Zeitung*. Archivo del autor.

oficio religioso del domingo a bordo. El acto tenía previsto su inicio una hora después, a las 10:30 a. m. Mientras, a bordo de la *Gneisenau* se celebraba la habitual revista dominical, en esta ocasión bajo cubierta debido a la lluvia.

La repentina e imprevista aparición de los temporales del SE es una de las más interesantes características meteorológicas de la bahía de Málaga. Un tiempo apacible puede convertirse en pocos minutos en un auténtico vendaval. Dicha circunstancia fue la que desencadenó la tragedia aquella lluviosa mañana de diciembre. Y es esta imprevisibilidad lo primero que nos hace dudar seriamente de que el comandante de la *Gneisenau*, G. Kretschmann, hubiera sido avisado del peligro que corría.

En segundo lugar, y por pura lógica, si Kretschmann hubiera tenido noticias del temporal, no habría enviado un bote a tierra para recoger a los civiles. Otros oficiales, en declaraciones posteriores, afirmaron que a bordo no se tenía ninguna noticia de que se fuera a producir un temporal. Este es el caso del alférez de navío Krah, oficial de guardia en cubierta cuando se desató el temporal. Otro oficial, Max von Bülow, escribió en una carta a su familia:

El tiempo fue bastante malo ayer por la mañana. Estaba lloviendo y había un oleaje colosal. Pero el viento era favorable —de la dirección de la costa— para que uno no pudiera tener idea de la catástrofe inminente. Estuve en servicio de guardia en el puente de 8 3/4 a 9 3/4 cuando paró la lluvia. En la inspección de las 10 estábamos en la batería. Justo cuando la señal de la misa estaba a punto de sonar, el capitán recibió un mensaje de que el viento había cambiado repentinamente, por lo que ahora teníamos oleaje, así como viento y oleaje (fuerza del viento 8) del mar y, por lo tanto, giramos completamente alrededor de nuestro anclaje. Al mismo tiempo, constatamos que estábamos a la deriva lentamente.

Pero probablemente sea el testimonio del cónsul imperial alemán Pries el más esclarecedor de todos. Encontrándose el señor Pries en su domicilio, sobre las 10:30 de la mañana, pudo ver horrorizado cómo la *Gneisenau* derivaba hacia el espigón de Levante. En el informe que Pries envió al ministro de Asuntos Exteriores alemán el día 17 puede leerse el siguiente párrafo:

Inmediatamente telefoneé al Comandante de Marina, quien con esta llamada recibió la primera noticia, y le indiqué el peligro en que se encontraba la Gneisenau...

Pero volvamos a bordo de nuestro buque escuela. Hacia las 10 de la mañana, el alférez de navío Krah apreció una disminución en la intensidad de la brisa que soplabá del norte, hasta el punto de que en pocos minutos el viento amainó por completo. Sin embargo, a las 10:15 el viento volvió a soplar de nuevo, en esta ocasión desde el sureste, alcanzando en pocos minutos una intensidad de fuerza 4 en la escala de Beaufort (entre 11 y 16 nudos de velocidad).

Finalizada la revista, que había sido más corta de lo acostumbrado debido al oficio religioso, el comandante Krestchmann dio la orden de “todos listos para maniobra” al ver la creciente intensidad del viento. Eran las 10:20 de la mañana. El sureste soplabá ahora con una intensidad de fuerza 8, con rachas de fuerza 10 (hasta 56 nudos de velocidad, algo más de 100 kilómetros por hora). El aire comenzó a llenarse de rociones de espuma y la mar adquirió un aspecto montañoso. La corbeta alemana, aproada al temporal, comenzó a sacudirse dando fuertes

pantocazos que provocaban esfuerzos y tirones de gran intensidad en la cadena del ancla.

Inmediatamente se dio orden a la sala de máquinas de aumentar la presión en la caldera de servicio y encender la otra para salir del fondeadero en el menor tiempo posible. El jefe de máquinas, Richard Prufer, comunicó al puente que habrían de pasar al menos 45 minutos antes de poder alcanzar la presión de vapor necesaria para arrancar la máquina. Otro hecho que demuestra el desconocimiento a bordo de la proximidad del temporal. De haber tenido noticias los marinos alemanes, las calderas habrían estado encendidas y con presión suficiente, al menos como medida preventiva.

En cubierta, siguiendo instrucciones del segundo comandante Berninghaus, se efectuaron los preparativos para zarpar. La tripulación se dirigió a sus puestos de maniobra. Se apostaron hombres para zafar la cadena del ancla en el caso de que fuera preciso —izarla a bordo con semejantes condiciones de tiempo era tarea casi imposible—, se cerraron las puertas estancas y se izó a bordo un cutter de servicio que aún se encontraba en el agua. El otro bote de servicio, que había sido enviado a tierra, regresó a la



Los tres palos de la *Gneisenau* sobresaliendo del agua tras el hundimiento del barco. Obsérvese parte de la tripulación subida a los palos del barco. Fotografía de Felipe Giménez Lucena. Archivo del autor.

Gneisenau al ver el cariz que estaban tomando los acontecimientos. Una vez llegó, se le ordenó regresar de nuevo a tierra, ya que el oleaje había alcanzado tales dimensiones que resultaba muy arriesgado izar el bote a bordo. La pequeña embarcación pudo alcanzar el puerto sana y salva.

Aproximadamente a las 10:45, el jefe de máquinas comunicó al comandante que había presión suficiente para arrancar la máquina y mantener un régimen de «avante muy despacio». Berninghaus y Krestchmann mantuvieron una pequeña discusión sobre la forma en que debían abandonar el fondeadero. Según el segundo comandante, debían intentar virar la cadena del ancla e izarla a bordo. Después, con la ayuda de la máquina, podrían salir del fondeadero para, inmediatamente después, largar algunos velachos que les permitieran desplazarse paralelamente a la costa y alejarse del peligroso espigón de Levante. Krestchmann no consideró válido el argumento de su segundo, ya que estimaba demasiado peligroso intentar virar la cadena. Simplemente, cuando la máquina hubiera arrancado, se zafarían de la cadena del ancla y, con la poca presión disponible, intentarían entrar en el puerto.

A las 10:50 el ancla comenzó a garrear, es decir, a arrastrarse por el fondo del mar. La *Gneisenau* se aproximaba lentamente hacia el espigón de Levante. Como mencionamos anteriormente, el cónsul alemán se había puesto en contacto con el Comandante de Marina para dar parte de la situación y solicitar auxilio. Ante las demandas del cónsul, el comandante respondió que los medios de salvamento con los que contaba eran muy escasos, pero que intentaría que uno de los vapores que se encontraban fondeados en el muelle saliese a dar remolque al buque escuela.

Después de esta llamada, y temiendo lo peor, el señor Pries se dirigió al gobernador civil, a quien solicitó el envío de Policía y Guardia Civil al dique de Levante para auxiliar a los naufragos en caso de que el buque embarrancase. Otro de los miembros del consulado se personó en el Gobierno Militar, donde solicitó que, en caso de producirse un accidente, enviasen mantas y ayuda al consulado para socorrer a los naufragos.

Cuando a las 10:50 de la mañana el buque comenzó a derivar hacia el espigón el comandante Kreschmann dio la orden que tanto había demorado: largar la cadena del ancla y dar máquina avante. Al librarse de su asidero, la



El cónsul imperial señor Pries encargó varias fotos para enviarlas a sus superiores. Esta es una de esas imágenes tomadas por el fotógrafo P. Vindry el 19 de diciembre, 3 días después de la tragedia. Fondo del Consulado General de Alemania en Málaga.

Gneisenau se atravesó al oleaje. Las escasas 35 R.P.M. que la máquina dio a la hélice, hicieron que en un principio el buque respondiese. Sin embargo, la presión se vino abajo casi de inmediato, la máquina se paró y el buque quedó al garete. Finalmente, el comandante Krestschmann dio orden de fondear el ancla de estribor. Pero todo fue inútil. El fondo pedregoso impidió que las uñas del artefacto se afianzaran y el buque, irremisiblemente condenado, se fue sobre la escollera. Exactamente a las 11:05 de la mañana, la popa de la *Gneisenau* golpeó por primera vez contra las piedras del dique. La colisión produjo una gran vía de agua en la sala de máquinas. El segundo comandante Berninghaus dio la orden de abandono al suboficial señalero. La dotación ordenadamente formada en cubierta, se aprestó a abandonar la nave herida de muerte. Mientras la popa seguía golpeando contra la escollera, unos treinta tripulantes lograron saltar a tierra desde el buque poniéndose a salvo. El personal de máquinas, incapaz de contener el agua que entraba, subió a cubierta. Esto salvó sus vidas ya que minutos después hacia explosión una de las calderas. El buque, ahora situado paralelamente al espigón golpeó una y otra vez contra el fondo rocoso. Las inmensas olas convirtieron la escollera en un mortal rompeolas. Los botes salvavidas de estribor fueron arriados en un vano intento de alejar a la tripulación del peligrosísimo espacio existente entre el buque y las rocas. El oleaje arrojó despiadadamente a los botes contra la escollera, destrozando a sus tripulantes como si fueran muñecos de trapo.

Tras los primeros impactos contra las rocas, el buque, aunque con graves averías en el casco, aún seguía a flote, desplazándose paralelamente al espigón, por lo que resultaba muy difícil hacer firmes los cabos que eran lanzados a tierra. Un grupo de personas, entre los que se encontraban Bernabé Guerrero, práctico del puerto; José Selles, capitán del vapor *Marqués de Luque*; Ramón Burgos, patrón de un pesquero, y el pescador Vicente Mínguez, consiguieron hacer firme un cabo al otro lado del dique. Después se dedicaron a auxiliar a los maltrechos tripulantes que alcanzaban tierra firme.

Entretanto, una gran multitud se iban concentrando junto a la *Gneisenau*. A las 11:25, justamente veinte minutos después del primer choque contra el espigón, la *Gneisenau* se hundió rápidamente. El agua alcanzó los

candeleros del barandillado del buque, mientras las olas castigaban sin descanso las estructuras de cubierta. El comandante Krestschmann, el segundo Berninghaus y el jefe de máquinas Pruffer fueron barridos de cubierta cuando una ola gigantesca derribó el puente de mando y la caseta de derrota. Uno de los oficiales, el alférez de navío Bolland, se encontraba fuertemente asido a la jarcia y consiguió sujetar al comandante antes de que este cayera al agua. Finalmente, otra ola se lo arrebató. El comandante de la *Gneisenau* consiguió agarrarse a varios maderos que flotaban enredados con los jirones de la vela cangreja. Tras media hora de lucha contra los elementos, Krestschmann desapareció bajo la superficie del mar. Irónicamente, su cadáver sería el primero que las olas arrojaron a la costa. En aquellos días corrió el rumor por Europa de que el comandante lanzó su sable como agradecimiento a un pescador que heroicamente intentaba salvarle.

Una de las muchas leyendas que rodean el naufragio de la *Gneisenau*.

El segundo Berninghaus, aferrado a un trozo de madera, quedó a la deriva cerca del buque, que en aquellos momentos ya se encontraba completamente hundido, con solo los palos fuera del agua. El cónsul Pries llegó al espigón cuando ya se había producido el hundimiento. El tramo hasta la *Gneisenau*, a lo largo del dique, tuvo que hacerlo a pie, ya que las olas, que rompían continuamente contra la escollera, impedían el paso del coche que lo había transportado desde el consulado. Acompañado por su secretario, Kabel, fue encontrándose durante el peligroso trayecto hacia los restos de la corbeta con muchos de los supervivientes, quienes, conmocionados, trataban de alejarse de lo que solo unos minutos antes era una espléndida nave. Entre ellos se encontraba el capellán, el señor Kramm.

Al llegar junto al pecio, el cónsul no pudo encontrar un espectáculo más desolador. Docenas de marinos colgaban de la jarcia del buque esperando ser rescatados. Por las líneas de salvamento que habían logrado tender desde el barco a tierra, se deslizaban lentamente los náufagos. En la orilla, eran atendidos por los malagueños y por los miembros de la colonia alemana, que se habían congregado en el lugar para prestar auxilio. Pries se encargó en primer lugar de que los heridos fuesen trasladados al cercano Hospital Noble, mientras citaba en el Consulado Alemán a quienes podían caminar.

En uno de los informes enviados por Pries al ministro de Asuntos Exteriores, puede leerse el siguiente párrafo:

«Entretanto, ya no acudían solamente las autoridades y la policía, sino que también casi todos los miembros de la colonia alemana, quienes se ocupaban de la manera más conmovedora y caritativa de sus desgraciados compatriotas. Además, también la actuación por parte de los españoles fue digna de reconocimiento, reservándose el derecho de volver a este asunto más detalladamente en un futuro informe».

Sobre las rocas de la escollera, el teniente de navío Werner, el oficial superviviente de mayor graduación, intentaba dirigir las operaciones de rescate. A una distancia de cien metros, el segundo comandante Berninghaus seguía a flote, aún agarrado a la madera que había conseguido alcanzar cuando fue barrido del puente de mando. Durante más de dos horas se hicieron esfuerzos por salvar al desventurado oficial, quien en todo momento se mantuvo tranquilo y consciente. Werner llegó a ofrecer una recompensa de 20.000 pesetas a quien consiguiera rescatarlo con vida. Pero el oleaje imposibilitaba cualquier aproximación. Finalmente, las fuerzas abandonaron al marino alemán de la *Gneisenau*, quien tras más de dos horas de luchar contra las olas murió.

Eran las 14:50 cuando el alférez de navío Bolland —el mismo que había intentado salvar al comandante Kretschmann— abandonó su refugio en uno de los palos y llegó a tierra deslizándose por un cabo. Fue el último en abandonar la *Gneisenau*.

A las 16:00 horas, cuando el temporal amainó y el embate de las olas contra la escollera disminuyó, fue rescatado el suboficial fogonero Krause, quien, desde el momento del naufragio, había permanecido a flote sobre una improvisada balsa. Cuarenta y un marinos alemanes perdieron la vida en la tragedia. Entre los ahogados se contaban el comandante Kretschmann, el segundo Berninghaus, el jefe de máquinas Prüfer, el maquinista Seher, el guardiamarina Berndt, cuatro suboficiales del personal de máquinas, once marineros y fogoneros, diecinueve grumetes y dos civiles: el barbero y el camarero. Otros cien tripulantes sufrieron heridas de diversa consideración.

Tras el desastre, llegó el momento de alojar

a los supervivientes y atender a los heridos. Unos trescientos de ellos llegaron al consulado, donde se les proporcionó ropa seca y mantas. El personal subalterno del buque fue alojado en un cuartel, mientras que los alumnos fueron acomodados en camas facilitadas al ayuntamiento por la Cruz Roja, miembros de la colonia alemana en Málaga y por el mismo alcalde, quien cedió camas de su propiedad. El resto de la tripulación se hospedó en casas particulares. Treinta y dos de los heridos fueron acogidos en el Hospital Noble, dieciséis en el Hospital Civil y otros dieciséis en la casa del médico del consulado.

Poco a poco, conforme se conocía la magnitud de la catástrofe, comenzaron a llegar telegramas de condolencia desde todo el mundo. Uno de los primeros fue el de S.A.R. la Reina Regente, María Cristina. El almirante de la escuadra inglesa en Malta dispuso que los buques *Blake*, *Pioneer* y *Devastation* zarparan hacia el puerto de Málaga para asistir a los naufragos de la *Gneisenau* y colaborar en las operaciones de rastreo en busca de cadáveres o de posibles supervivientes.

El 19 de diciembre fue enterrado en el Cementerio Inglés de Málaga el cuerpo del comandante Kretschmann. En medio de un gran duelo, presidido por todas las autoridades provinciales, se celebró el sepelio del que fuera comandante de la *Gneisenau*. El momento más emotivo de la ceremonia llegó cuando el superviviente de mayor graduación, el teniente de navío Werner, depositó una corona de flores sobre la tumba en nombre de la dotación del buque.

La noble actitud del pueblo de Málaga durante los trágicos momentos del naufragio y la acogida que la ciudad dispensó a los supervivientes fue recogida por la prensa de toda Europa. El 3 de enero de 1901, la Reina Regente otorgó a la ciudad el título de «*Muy Hospitalaria*» mediante el siguiente real decreto:

De conformidad con las razones expuestas por el Ministro de la Gobernación, de acuerdo con el Consejo de Ministros:

En nombre de Mi Augusto Hijo, el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en conceder a la ciudad de Málaga el título de Muy Hospitalaria, a que tan honrosamente se ha hecho acreedora, rivalizando todas sus clases, Corporaciones y Ayuntamiento en el salvamento de los naufragos de la Fragata de

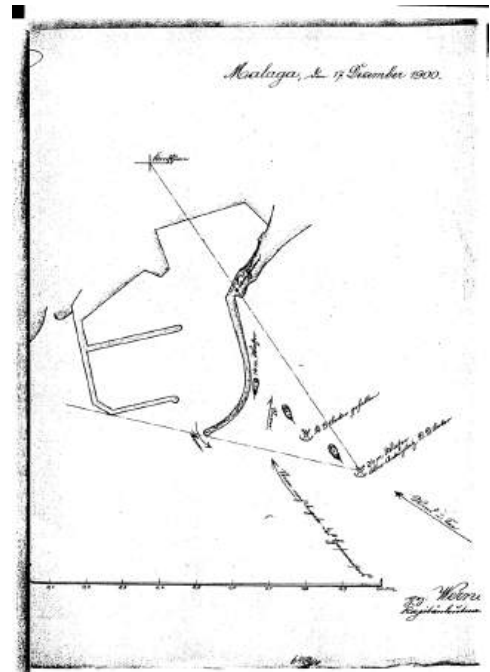
*Guerra Alemana *Gneisenau*, acreditando una vez más las altas dotes de abnegación, valor y caridad que distinguen a tan noble pueblo.*

Dado en Palacio a tres de enero de mil novecientos uno.

María Cristina.

*El Ministro de la Gobernación,
Javier Ugarte.*

En la Nochebuena de 1900, los supervivientes embarcaron en el vapor *Andalusia*, que regresaba de China. Ese mismo día fueron agasajados a bordo con una fiesta organizada gracias a una generosa donación de la Emperatriz. El día 25, el *Andalusia* zarpó de Málaga a las once de la mañana. Trás una accidentada travesía debido al mal tiempo, el buque arribó al puerto de Wilhelmshaven en la madrugada del 2 de enero de 1901, apenas veinticuatro horas después de haber comenzado el siglo XX. Terminaba así para ellos una odisea en la que habían visto morir a cuarenta y uno de sus camaradas. Tras un corto permiso de diez días, la mayoría regresó a Kiel para incorporarse a la dotación del buque escuela de Su Majestad *Stein*.



El teniente de navío Werner, tercer comandante de la *Gneisenau* y oficial superviviente de mayor graduación realizó este detallado esquema acerca de cómo se produjo el naufragio. En el mismo se puede apreciar dónde estaba fondeada la *Gneisenau*, el lugar en el que fue fondeada la segunda ancla y cómo fue empujado el buque escuela contra la escollera.

Fondo del Consulado General de Alemania en Málaga.



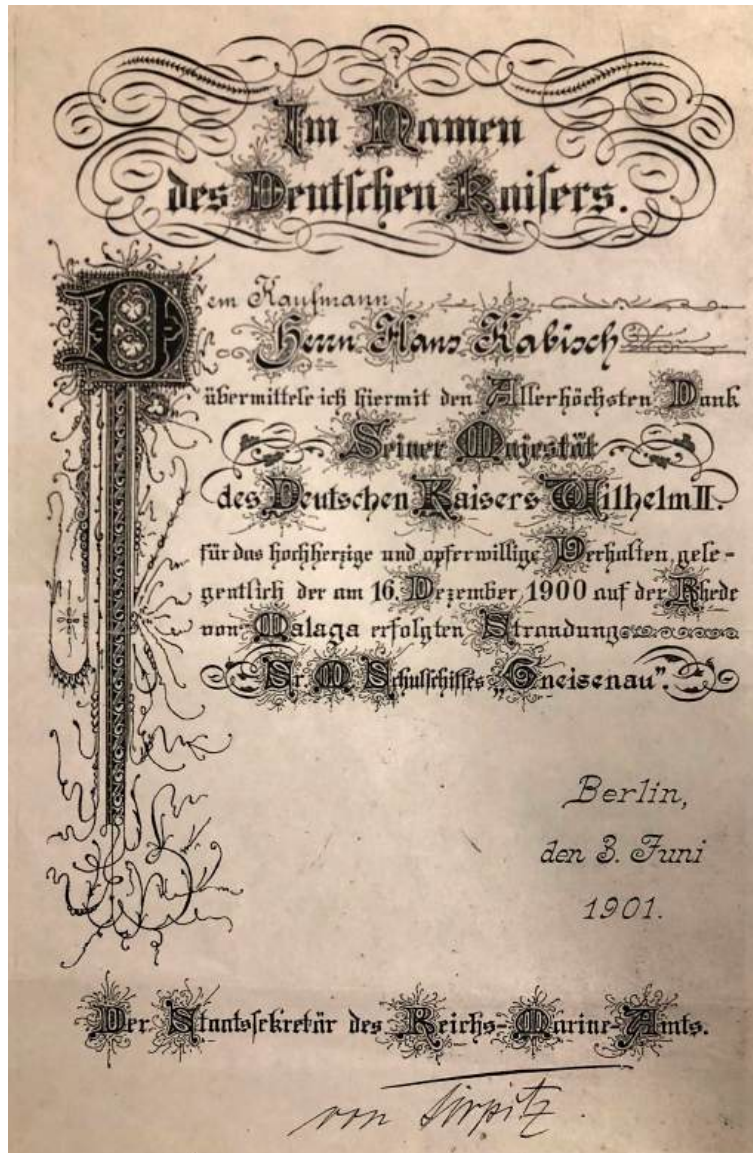
El cónsul imperial señor Pries encargó varias fotos para enviarlas a sus superiores. Esta es una de esas imágenes tomadas por el fotógrafo P. Vindry el 19 de diciembre, 3 días después de la tragedia. Fondo del Consulado General de Alemania en Málaga.

Capítulo II. Memoria fotográfica del naufragio

El álbum fotográfico de la *Gneisenau*

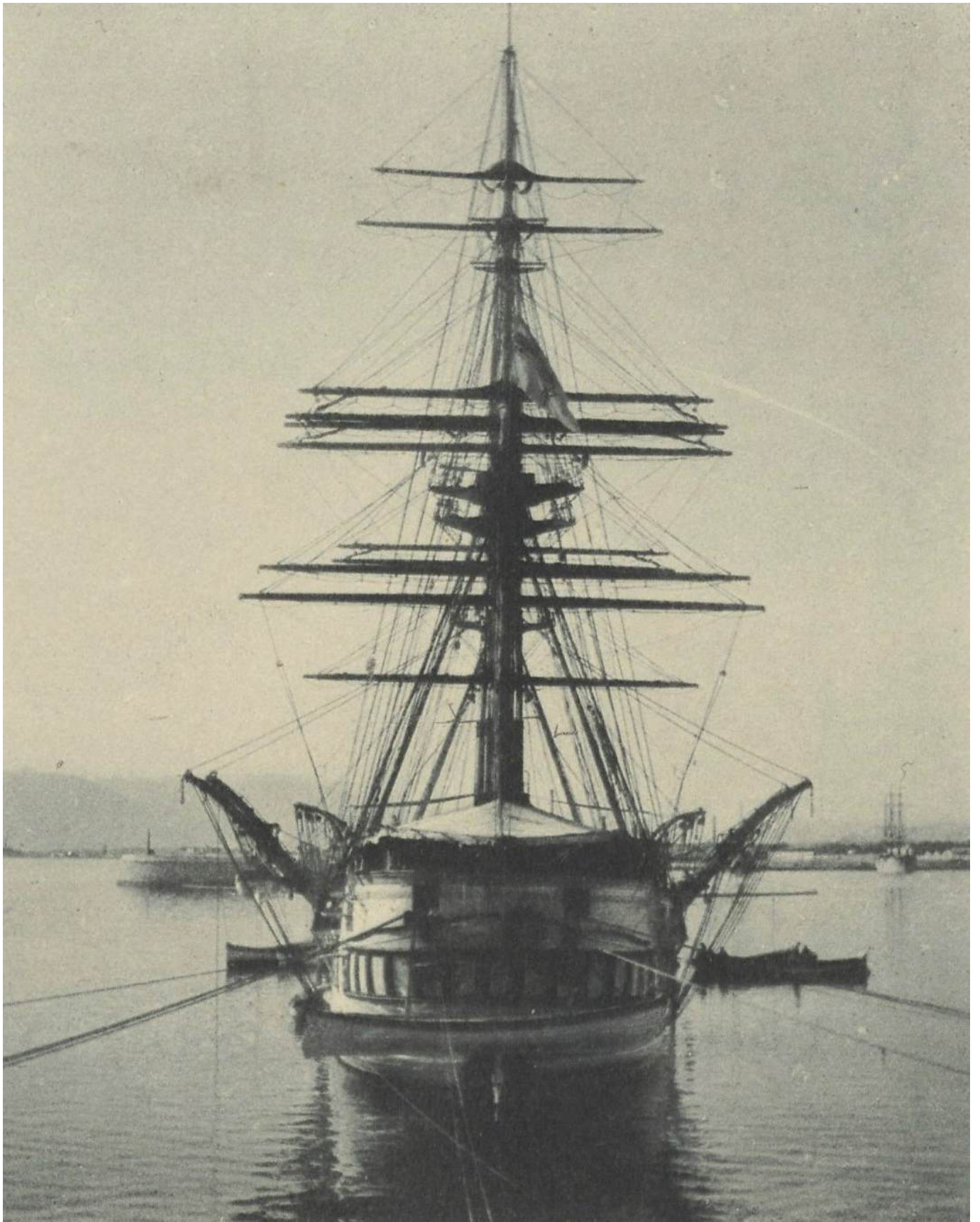
El álbum fotográfico alemán de la tragedia se conserva en los *Bundesarchiv* y en el Museo Marítimo de Hamburgo. Hasta donde sabemos, existen cuatro copias de dicho álbum: las dos que se custodian en los archivos alemanes, una en poder de un coleccionista alemán y otra en manos de un coleccionista malagueño. Un buen amigo, el arquitecto alemán Knut Hancker, me facilitó una copia escaneada del álbum. Su análisis nos traslada a la Málaga de 1900 y nos ayuda a comprender mejor la tragedia de la *Gneisenau*.

El naufragio fue ampliamente documentado por diversos fotógrafos, tanto españoles como alemanes. Parece ser que el álbum fue encargado por un hombre de negocios alemán llamado Hans Kabisch, quien se había trasladado desde Hamburgo a Málaga por negocios. Kabisch realizó una selección de fotografías para el álbum entre las muchas que circulaban por Málaga en los años posteriores al naufragio. Este señor recibió un diploma de reconocimiento del gobierno alemán —que reproducimos aquí—, una distinción que también fue concedida a varios malagueños. La mayor parte de las imágenes que se muestran a continuación proceden de ese álbum.



Diploma de reconocimiento otorgado por el Kaiser al señor Hans Kabisch quien, aparte de colaborar con el auxilio a los naufragos, recopiló y editó el álbum fotográfico de la *Gneisenau*. Archivo de Knut Hancker.

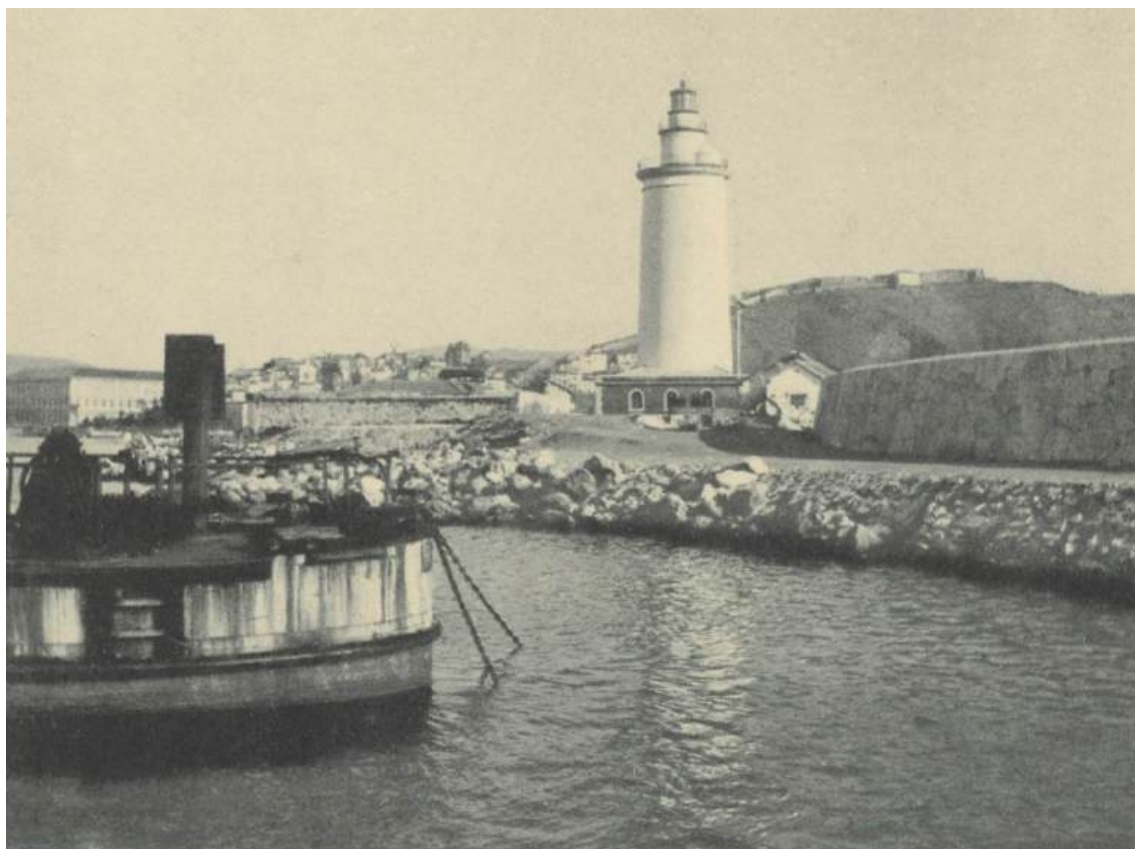
La *Gneisenau* en Málaga



Vista de popa de la *Gneisenau* en la zona de carenado de barcos, justo frente al actual muelle número 1.
Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. Bundesarchiv.



La *Gneisenau* en el interior del puerto de Málaga. Esta foto junto con la anterior pudieron ser tomadas entre el 25 de noviembre y el 10 de diciembre cuando el buque escuela alemán entró al puerto de Málaga a realizar trabajos de carenado del casco y otras pequeñas reparaciones. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Puerto de Málaga. La Farola. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Vista general del puerto de Málaga con la catedral al fondo. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



El actual muelle 1 del puerto de Málaga. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Diversos vapores atracados en el actual muelle 2 del puerto de Málaga. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Playas de la Malagueta. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Calle Larios en la época del naufragio de la *Gneisenau*, vista desde la acera de la Marina.
 Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. Bundesarchiv.

Los tripulantes de la *Gneisenau*



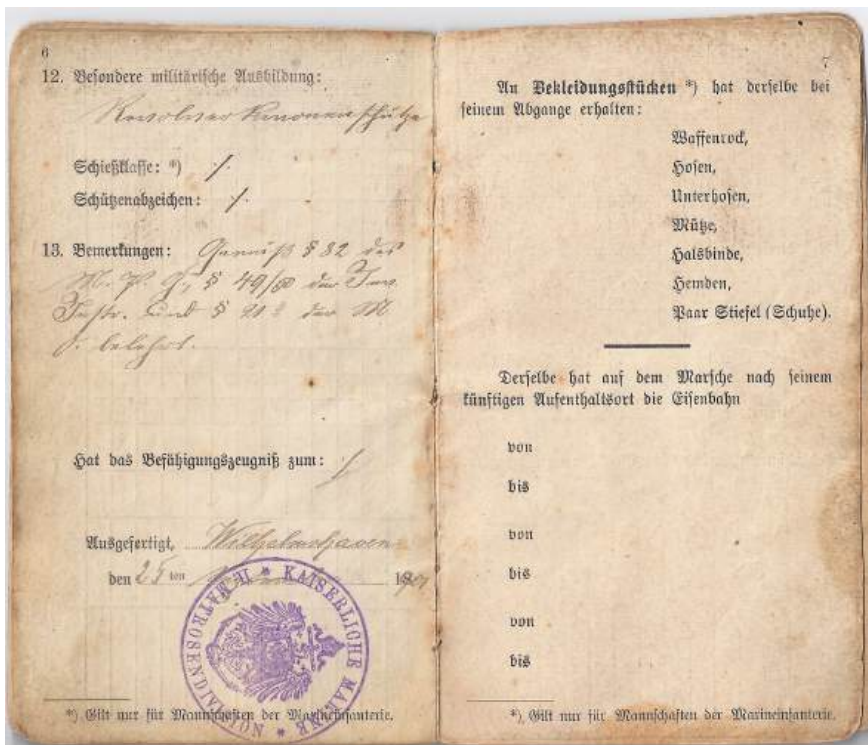
11. Auf S. M. Schiffen bezw. auf Abführungstransportdampfern:

| S. M. Schiff bezw. Abführungstransportdampfer | Entsendung nach dem Auslande (Bezeichnung der Reise oder Station bezw. Aufenthalt in heimischen Gewässern) | etageschiff | | | Datum des Passirens | | | Dauer des Aufent- halts außerhalb der L- und Nordsee | | | Mittelnach Artikel I vom 24.3.87 bei der Pen- sionierung doppelt zu rechnen | | | | | | |
|---|---|-----------------|-----------------|--------|---------------------|-----------|-------------------|--|----------|----------|---|------|------|-------|------|------|--|
| | | vom | bis | mittln | bei der Ausreise | | | bei der Rückreise | | | Sohre | Mon. | Tage | Sohre | Mon. | Tage | |
| | | | | | Sohre | Mon. | Tage | Sohre | Mon. | Tage | | | | | | | |
| <i>Prinz Wilhelm</i> | <i>Botanien</i> | <i>10.2.99</i> | <i>22.7.99</i> | | <i>4</i> | <i>6</i> | <i>18.3.99</i> | <i>9/12.7.99</i> | <i>4</i> | <i>6</i> | | | | | | | |
| <i>Werra</i> | <i>„</i> | <i>15.1.00</i> | <i>13.4.00</i> | | <i>3</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>Nissa</i> | <i>„</i> | <i>5.4.00</i> | <i>9.3.00</i> | | <i>3</i> | <i>15</i> | | | | | | | | | | | |
| <i>Gneisenau</i> | <i>„</i> | <i>10.3.00</i> | <i>16.11.00</i> | | <i>4</i> | <i>8</i> | <i>1.1.9.00</i> | <i>1/16.9.00</i> | | | | | | | | | |
| <i>Gneisenau</i> | <i>„</i> | <i>12.11.00</i> | <i>20.11.00</i> | | <i>8</i> | | <i>16/20.9.00</i> | <i>1/30.11.00</i> | | | | | | | | | |
| <i>2. Lützow</i> | <i>„</i> | <i>15.12.00</i> | <i>4.1.01</i> | | <i>8</i> | | | | | | | | | | | | |
| <i>Stein</i> | <i>„</i> | <i>1.1.01</i> | <i>14.1.01</i> | | <i>1</i> | <i>12</i> | | | | | | | | | | | |
| <i>Stein</i> | <i>„</i> | <i>12.1.01</i> | <i>11.4.01</i> | | <i>2</i> | <i>24</i> | | | | | | | | | | | |
| <i>Gulle</i> | <i>„</i> | <i>10.4.01</i> | <i>15.1.01</i> | | <i>1</i> | <i>16</i> | | | | | | | | | | | |

Cartilla militar del artillero Hancker, en la que se refleja su desembarque tras el naufragio y su posterior embarque a bordo del *Stein*, buque gemelo de la *Gneisenau*. Este tripulante era el abuelo de Knut Hancker, que ha colaborado de manera muy importante en este número de *Cuadernos del Rebalaje*. Archivo de Knut Hancker.



Uno de los supervivientes del naufragio fue el artillero de la Marina Imperial Friedrich Johann Heinrich Hancker (1879-1946), encargado de una de las ametralladoras tipo Gatling con las que estaba equipada la *Gneisenau*. Todo el armamento del barco fue retirado del pecio antes de su voladura. Archivo de Knut Hancker.



Otras páginas de la cartilla militar (*Militärpass*). Archivo de Knut Hancker.



Esta extraordinaria foto está tomada a bordo de la *Gneisenau* durante su estancia en Málaga y muestra detalles muy interesantes. Por lo general, cuando se tomaba una foto de la oficialidad de un barco su comandante o capitán se situaba en el centro del mismo siendo rodeado por todos sus oficiales. En este caso quien ocupa esa posición de honor es un civil que aparece con las manos cruzadas y un cigarro en su mano derecha. Se trata del cónsul imperial Señor Pries. Siendo el representante del gobierno alemán y del Kaiser era la máxima autoridad imperial en Málaga y por esa razón ocupa esa posición de honor flanqueado por los dos oficiales de mayor graduación del barco: a la izquierda de Pries está el comandante de la *Gneisenau*, el capitán de navío G. Krestchmann y a la derecha, casi en segunda fila, el capitán de corbeta Berninghaus, el segundo comandante de la corbeta de crucero. En el extremo derecho de la foto, de pie y también con un cigarro en la mano el jefe de máquinas Richard Prüfer. Entre los oficiales sentados destaca el tercer comandante, el teniente de navío Werner el oficial de mayor graduación que sobrevivió al naufragio. Es el segundo oficial por la izquierda de los que están sentados. Sostiene un cigarro entre los dedos de su mano izquierda. La foto está tomada en la toldilla de la *Gneisenau* justo debajo de la botavara de la vela cangreja.
Archivo de Knut Hancker.



El comandante de la *Gneisenau*, el capitán de navío G. Krestschmann. Permaneció en su puesto hasta que el oleaje lo arrojó al mar, ahogándose. Está enterrado en el Cementerio Inglés de Málaga.
Foto publicada originalmente en el *Deutsche Marine Zeitung*. Archivo del autor.



El teniente de navío Werner, tercer comandante de la *Gneisenau* y oficial de mayor graduación de los que sobrevivieron al naufragio. Dirigió el salvamento de los tripulantes que se subieron a los palos del buque. Desde la escollera llegó a ofrecer 20.000 pesetas (una fortuna en aquella época) para quien pudiera salvar al segundo Berninghaus. Fue el oficial que realizó el esquema acerca de cómo se produjo el naufragio.



En el centro, las tumbas del jefe de máquinas Prüfer y del comandante Krestschmann. Cementerio Inglés de Málaga. Foto del autor.



Richard Prüfer, jefe de máquinas de la *Gneisenau*. Está enterrado en el Cementerio Inglés de Málaga junto al comandante Krestchmann.



Segundo comandante de la *Gneisenau*, capitán de corbeta Berninghaus. Perdió la vida en el naufragio. Permaneció flotando asido a un madero durante más de dos horas hasta que vencido por el cansancio se ahogó. Foto publicada originalmente en el *Deutsche Marine Zeitung*. Archivo del autor.



Detalle de la tumba del jefe de máquinas Prüfer. Foto del autor.

El naufragio minuto a minuto

Esta secuencia fotográfica del álbum alemán muestra los últimos minutos a flote de la *Gneisenau*. Vamos a describirlos de forma aproximada.



11 de la mañana. La *Gneisenau* no logra que el ancla impida que el mar la arroje contra el espigón tras haberse quedado sin presión de vapor. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



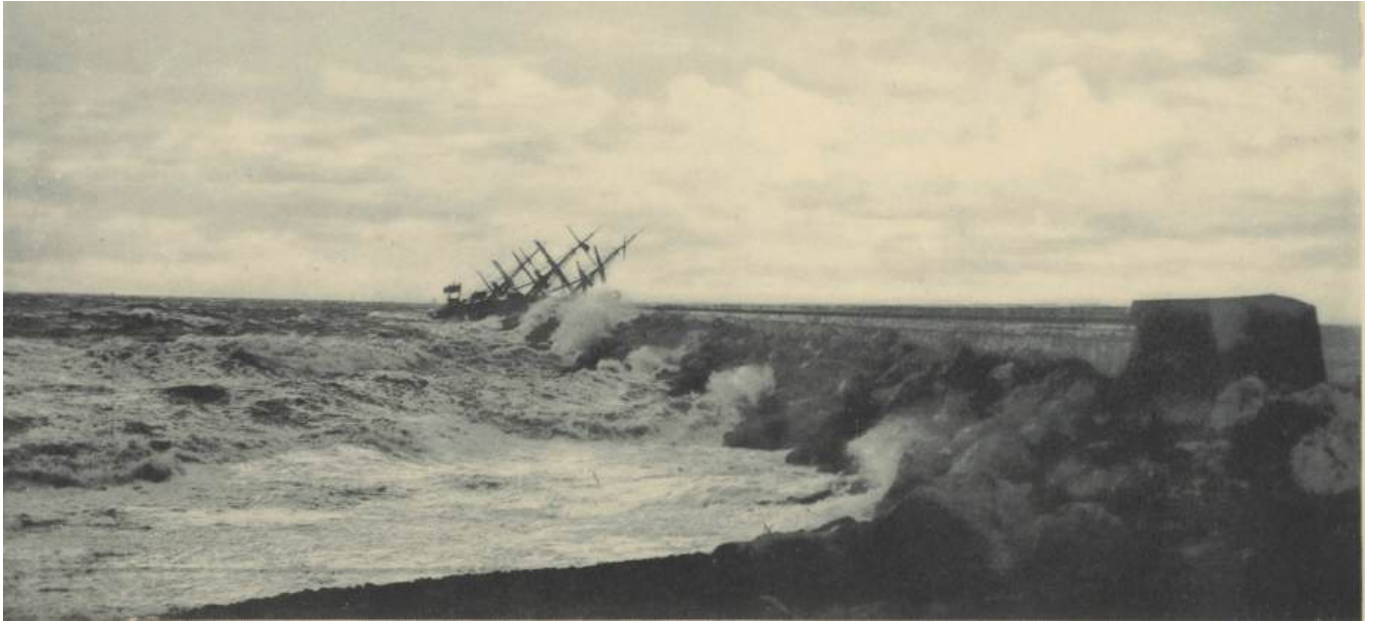
11:05. La popa de la *Gneisenau* golpea por primera vez contra la escollera del dique de levante del puerto. La colisión produjo una gran vía de agua en la sala de máquinas. El segundo comandante Berninghaus dio la orden de abandono al suboficial señalero. La dotación ordenadamente formada en cubierta se aprestó a abandonar la nave herida de muerte. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



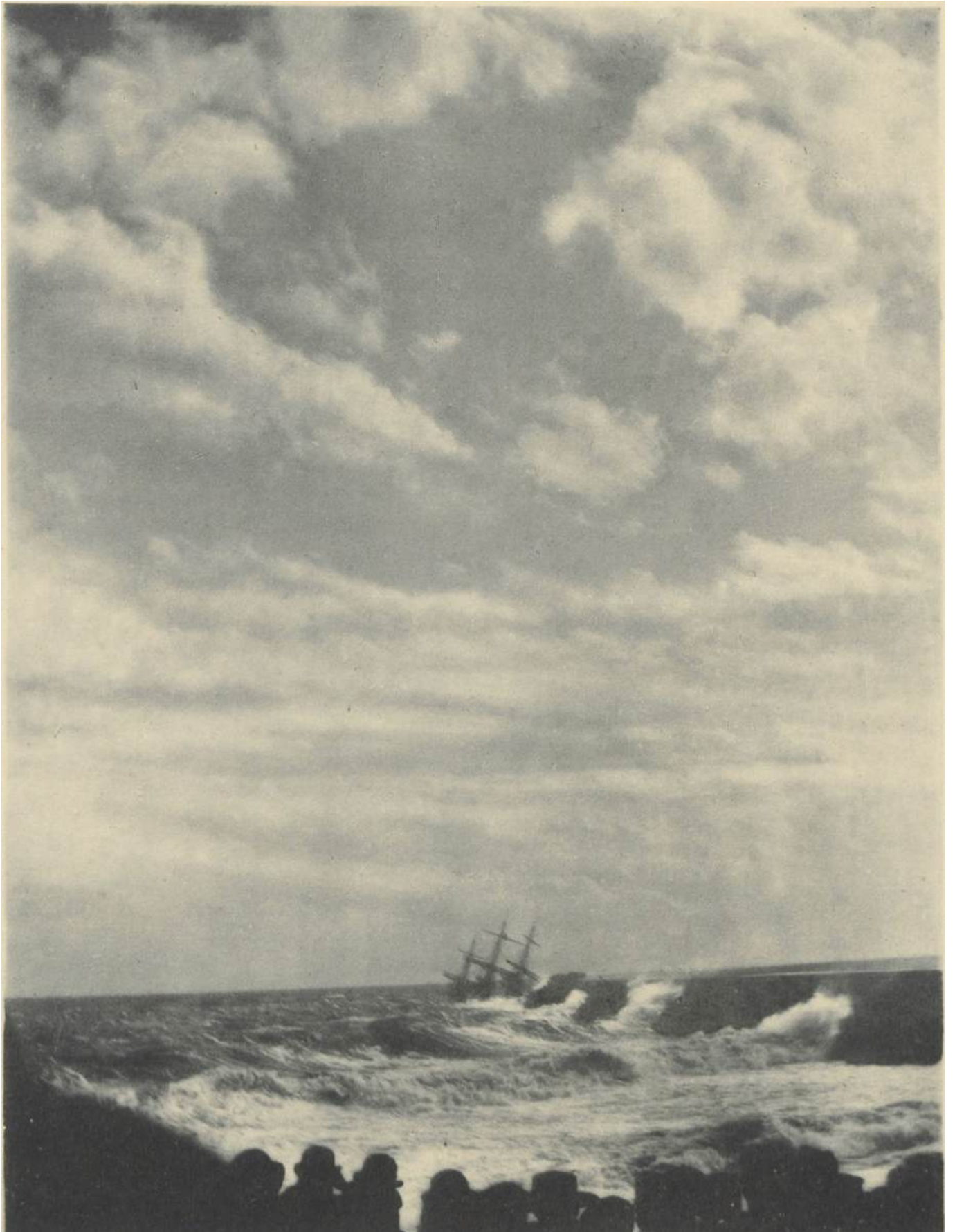
La *Gneisenau* se pone paralela al espigón dando grandes bandazos mientras se hunde.
Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Mientras la popa seguía golpeando contra la escollera, unos treinta tripulantes lograron saltar a tierra desde el buque poniéndose a salvo. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



A las **11:25**, justamente 20 minutos después del primer choque contra el espigón, la *Gneisenau* se hundió rápidamente. El agua alcanzó los candeleros del barandillado del buque, mientras las olas castigaban sin descanso las estructuras de cubierta. El comandante Krestchmann, el segundo Berninghaus y el jefe de máquinas Prüfer fueron barridos de cubierta cuando una ola gigantesca derribó el puente de mando y la caseta de derrota. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.

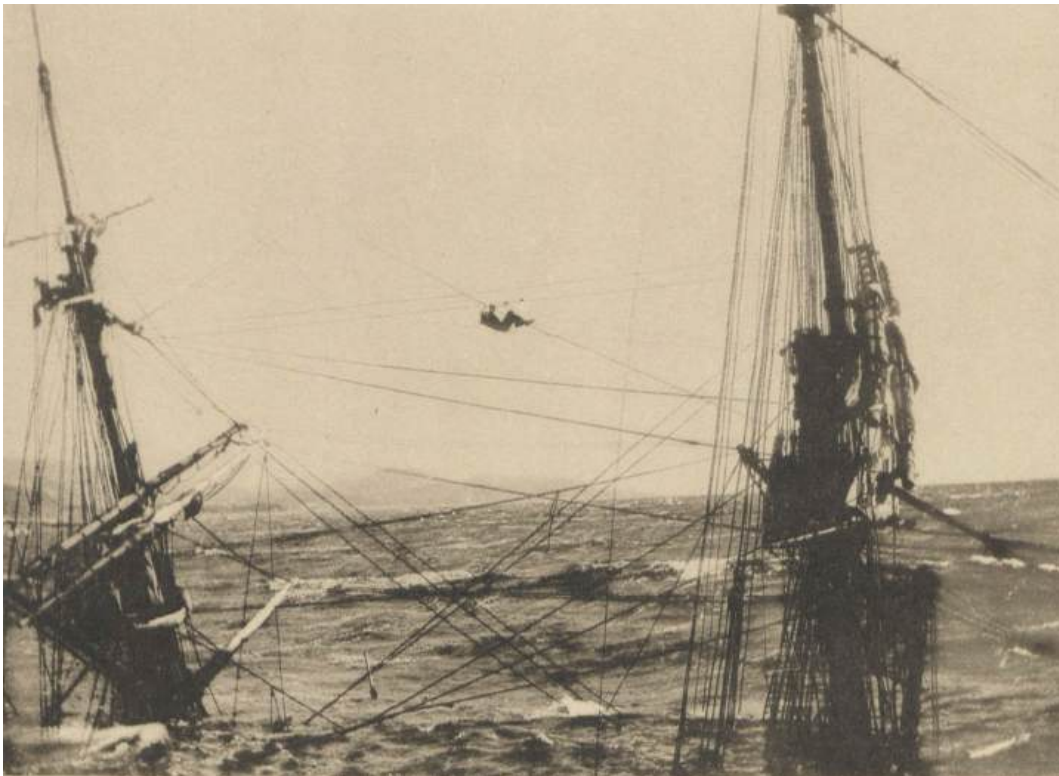


El casco de la *Gneisenau* se ha hundido completamente. Sobresalen del mar los tres palos a los cuales se han encaramado numerosos tripulantes. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.

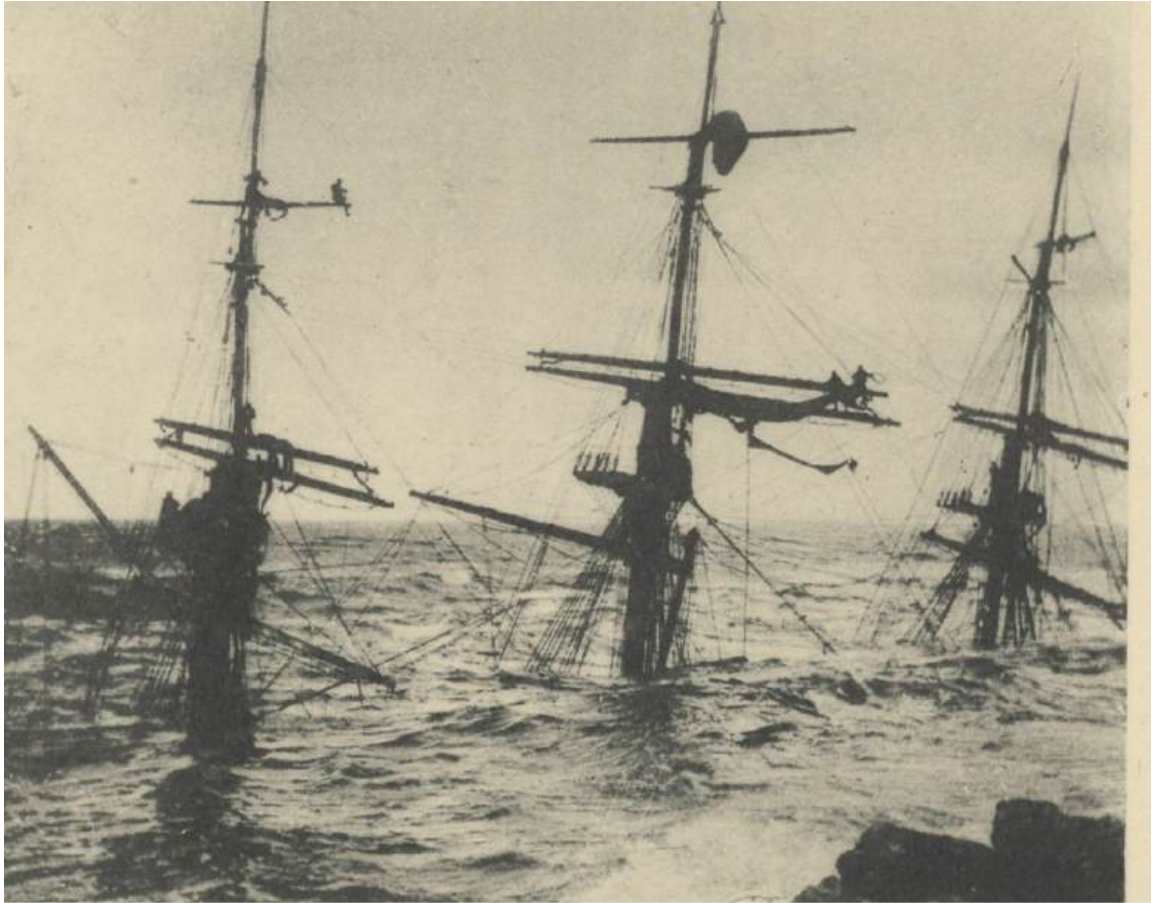
La tragedia



Los palos mayor y de mesana de la *Gneisenau* sobresaliendo del agua tras el hundimiento del barco. Obsérvese parte de la tripulación subida a los palos del barco. Es curioso como uno de los tripulantes trepa en el mastelerillo del palo de mesana. Foto: estudio de Felipe Giménez Lucena. Archivo del autor.



En esta foto se puede ver como un tripulante (probablemente el que en la foto anterior trepaba por el mastelerillo del palo de mesana) se desliza por las brazas de sobreperico hacia la vergas de gavia alta del palo mayor. Seguramente iba a dar un cabo desde el palo mayor a tierra para que la tripulación encaramada a los palos pudiera llegar al dique de Levante. Foto probablemente de Muchart. Archivo del autor.



En esta foto y en la siguiente se puede ver cómo los tripulantes van abandonando la nave desde las vergas de gavia alta del palo mayor de la *Gneisenau*. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. Bundesarchiv.



En estas dos fotos, cuando casi todos los tripulantes subidos a la arboladura habían abandonado la misma, se puede apreciar cómo el temporal y el oleaje habían amainado notablemente. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. Bundesarchiv.



La mayor parte de los tripulantes ya ha abandonado el aparejo del barco al cual se habían encaramado. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.

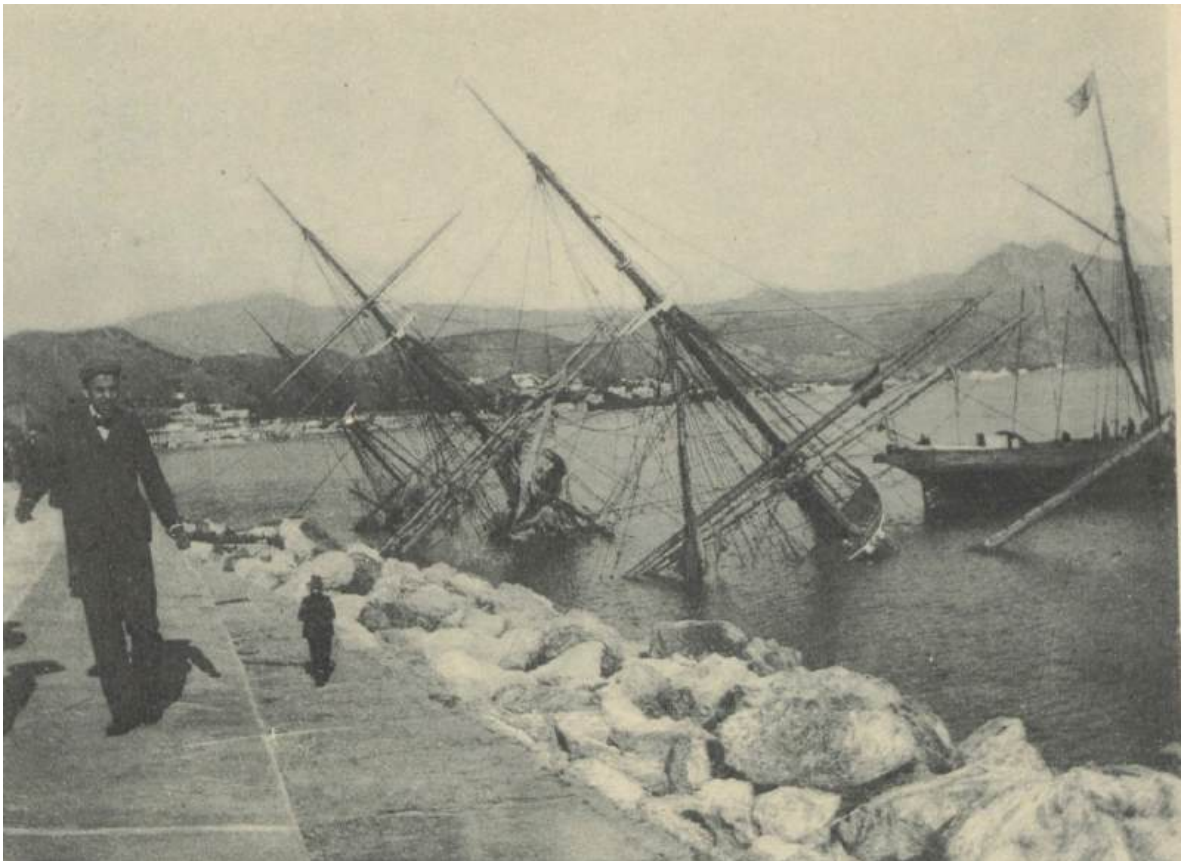


Los últimos náufragos encaramados al mastelero de mesana comienzan a trepar al mastelerillo para deslizarse hasta el palo mayor y de ahí a tierra. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.

En el dique de Levante



Imponente vista de tres cuartos del pecio de la Gneisenau desde el mar. Obsérvese el público en el dique de Levante. Durante varias semanas el ir a visitar sus restos se convirtió en un paseo habitual para muchos malagueños. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. Bundesarchiv.



Muchos malagueños daban un largo paseo en aquellas fechas para visitar el pecio de la *Gneisenau* y así contemplar las labores de los buzos que trabajaban entre los restos del barco. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. Bundesarchiv.



Probablemente el barco que aparece en estas dos fotos daba apoyo a los buzos que inspeccionaban los restos del barco para evaluar daños y posibilidades de reflotación. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.





El *HMS Desvastation*, un buque británico de la clase Turret enviado para colaborar en las labores de salvamento. En la foto aparece fondeado en el puerto de Málaga. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.

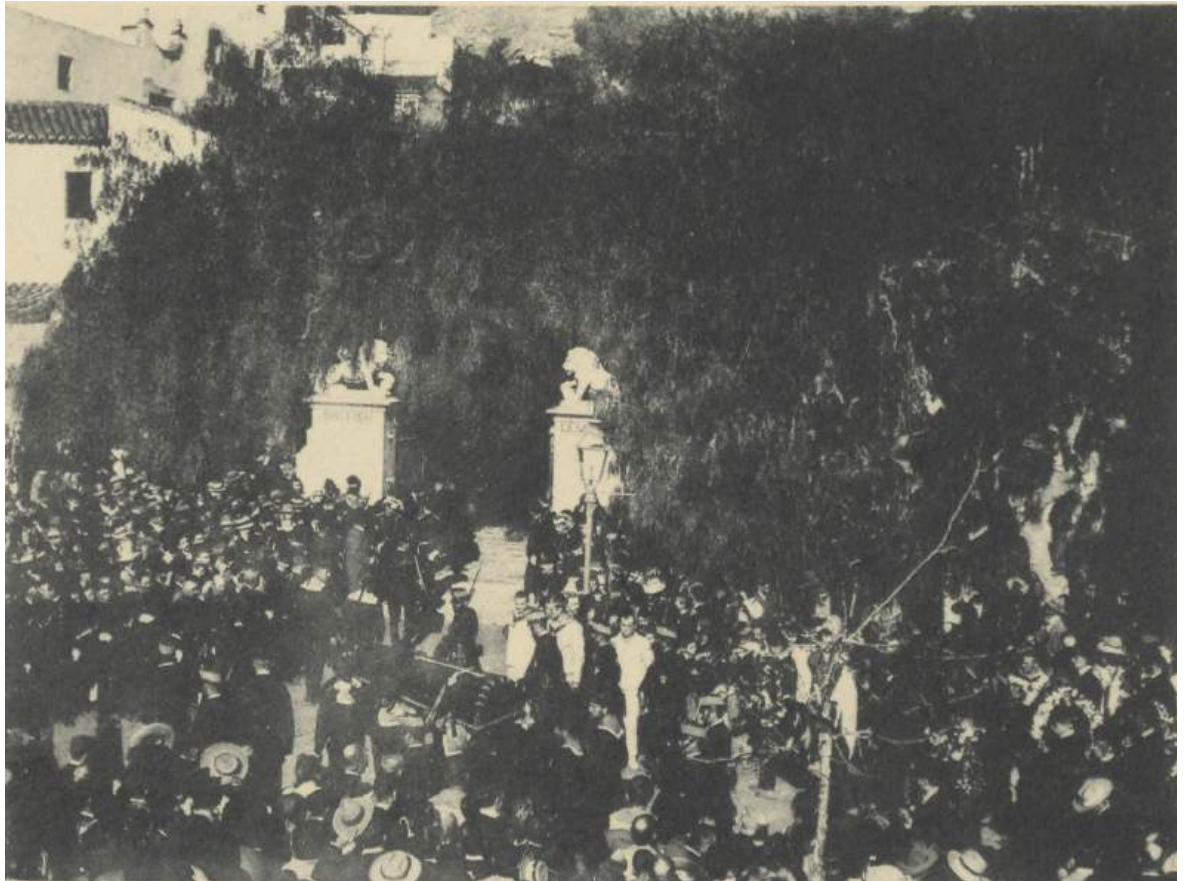
Funerales por las víctimas



La comitiva fúnebre fue escoltada por una compañía del ejército español. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Coronas de flores durante los funerales y sepelio de las víctimas. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



El público se congrega a la entrada del cementerio inglés esperando la llegada del cortejo fúnebre.
Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Otra vista de la comitiva fúnebre. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.

El regreso a la patria



El día de Nochebuena de 1900, los supervivientes embarcaron en el vapor *Andalusia* que regresaba de China. Ese mismo día fueron agasajados abordo con una fiesta organizada gracias a una generosa donación de la Emperatriz. El 25 de diciembre, el *Andalusia* zarpó de Málaga a las 11 de la mañana. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Cualquier medio de transporte era bueno para que los tripulantes de la *Gneisenau* llegaran al puerto. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Dos vistas del *Andalusia* en el puerto de Málaga. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. Bundesarchiv.





Una bonita postal coloreada del vapor *Andalusia*. Archivo de Knut Hancker.



Llegada de la tripulación de la *Gneisenau* al puerto de Wilhelmshaven tras haber desembarcado del vapor *Andalusia*. Era el 2 de enero del año 1901, recién estrenado el siglo XX. Archivo de Knut Hancker.

Capítulo III. Testimonios y otros documentos

Diversos historiadores y periodistas han dado por válida la versión popular del naufragio de la *Gneisenau*. Según esta, el comandante del buque escuela habría sido avisado por las autoridades o por pescadores locales de la inminencia de un temporal. Sin embargo, el sentido común indica que tales informaciones no pueden ser ciertas: en aquella época no existían métodos científicos capaces de predecir un temporal como el que hundió a la *Gneisenau*. Además, era domingo, y los pescadores no estaban trabajando, por lo que no podían haber avisado al comandante ni salido del puerto para auxiliar a los náufragos. El temporal que hundió a la *Gneisenau* alcanzaba fuerza 9, y las embarcaciones de pesca de la época eran pequeñas y sin cubierta, incapaces de enfrentarse a tales condiciones. El informe del cónsul imperial Pries es bastante esclarecedor en ese sentido:

El informe del cónsul imperial Pries

Málaga, el 17 de diciembre de 1900
Al Ministerio de Asuntos Exteriores Berlín.

En referencia a mis despachos de ayer y de hoy concernientes al enorme desastre que se nos ha venido encima con la pérdida del Buque de S.M. "Gneisenau", me permito en las siguientes líneas dar más información, reservándome, para cuando tengo más tiempo material, enviar un plano de la ciudad, fotografías y detalles exactos.

Como ya brevemente he expuesto en mis despachos, la "Gneisenau" estaba fondeada al Este, fuera del puerto. Durante los últimos días el tiempo era continuamente bueno. Durante la noche del día 15 del mes corriente llovía bastante fuerte, pero no había temporal y el domingo, día 16, hacía más o menos el mismo tiempo. Pero aproximadamente a las 10 horas se levantó un aire muy fuerte del Sureste con olas muy grandes. Hacia las 10:20 h veía que la "Gneisenau" ya no estaba en su fondeadero habitual y noté con horror que cada minuto el buque era empujado, por las enormes olas, hacia las rocas que forman la escollera del malecón exterior.

Inmediatamente telefoneé al comandante de Marina y capitán del puerto quien con esta llamada recibió la primera noticia y le indiqué el peligro en el que se encontraba. La "Gneisenau".

Le solicité que hiciera todo lo posible para acudir en su ayuda, pero el comandante de Marina me contestó por teléfono que desgraciadamente disponía solamente de un material muy deficiente pero que inmediatamente intentaría hacer salir a uno de los vapores que se encontraban en el puerto para intentar remolcar a la "Gneisenau", cuyas máquinas parecían fallar. Inmediatamente después de haber recibido esta respuesta, me dirigí al gobernador civil con la petición de que cuidara de que la policía y la guardia civil estuvieran presentes en el malecón porque me temía un gran desastre con el buque "Gneisenau".

Otro empleado del consulado se fue con un encargo verbal de mi parte al gobernador militar con la petición de que, en el caso de que se produjera lo peor, cuidase de conseguir mantas y mandarlas lo antes posible al consulado donde podrían alojarse provisionalmente varios centenares de personas.

Mientras estaba tomando estas medidas, la "Gneisenau" en continua lucha con las olas, ya había sido empujado hasta muy cerca del dique exterior y me apresuraba a dirigirme, en compañía del secretario del consulado, señor Alexander Zaibel, en dirección al mencionado dique exterior, donde temía que se iba a producir el naufragio. Como se ve en el plano de la ciudad que mandaré, el camino es bastante largo y solo después de buscar durante un buen rato pude conseguir un coche. Eran las 11:15 h. Cuando nos encontrábamos todavía a cierta distancia del lugar del naufragio el coche no pudo seguir porque el temporal era tan fuerte que las olas pasaban sobre el dique de levante y el malecón inundando el camino de servicio donde nosotros íbamos. Mientras tanto el buque "Gneisenau" fue lanzado contra los bloques rocosos del espigón.

Serían las 11 h aproximadamente, cuando el buque embarrancó por primera vez. Habíamos recorrido la mitad del camino del dique cuando nos encontramos con los primeros náufragos. Entre ellos se encontraba el capellán, señor Kramm. El señor Kaibel alojó algunos marineros en las embarcaciones que habían acudido y les traducí que se trataba de proporcionar urgentemente cabos. Mientras tanto me ocupaba de algunos grumetes heridos y ordenaba su inmediato traslado al cercano hospital "Hospital Noble".

Varios españoles me indicaron donde se podían conseguir cabos y les solicité que las trajeran inmediatamente. A todo naufragio, a quien lograba hacerme comprender en medio de la confusión y el ruido, le indicaba el edificio del consulado como lugar de reencuentro. Entretanto ya no acudían solamente las autoridades y la policía sino también casi todos los miembros de la colonia alemana quienes se ocupaban de la manera más conmovedora y caritativa de sus desgraciados compatriotas. Además, también la actuación por parte de los españoles fue digna de reconocimiento y me reservo el derecho de volver más detalladamente a este asunto en un futuro informe. Con gran esfuerzo y con muchas retenciones llegué al lugar donde el buque había embarrancado, poco antes de la explosión de la caldera que no causó víctimas humanas.

Cuando logré pasar a través de las aglomeraciones humanas, en el estrecho camino del malecón, hasta la primera fila, el casco del buque ya se encontraba bajo el agua y en los tres mástiles estaban agarrados muchos marineros y dos oficiales mientras que muchos otros luchaban con las olas e intentaban sujetarse a vigas y otros restos.

Al comandante, señor Kretschmann, se le pudo ver en el agua durante algún tiempo a una distancia relativamente grande. A causa de que aquí se carece de cañones lanzacabos, y que un cúter zozobró en el intento de ayudarlo, fue imposible salvarle a pesar de todos los esfuerzos. Para ayudar al segundo comandante, señor Berninghaus, quien estaba sujeto a una viga, se intentó en vano durante más de dos horas todo lo posible y el teniente de navío, señor Werner, quien dirigió encima de las rocas de la base del malecón las tareas de rescate durante más de tres horas y con el máximo valor y energía y continuamente cubierto por el oleaje, ofreció en vano 20.000 pesetas por el salvamento del segundo comandante.

Cuando ya no consideré imprescindible mi presencia en el lugar del naufragio, me dirigí al consulado para redactar las esquelas mortuorias y atender a los salvados. En el transcurso de unas horas llegaron unos 300 de ellos a quienes por el momento se les proporcionó mantas y un refrigerio y más tarde ropa interior seca.

Gracias a la gran ayuda que me fue prestada con la máxima amabilidad por parte de las autoridades locales, logré conseguir camas en

un cuartel para alojar a unas 120 personas (en la mayoría marineros, fogoneros etc.) mientras que otros 100 (mayoritariamente grumetes) fueron alojados en el ayuntamiento en camas que fueron proporcionadas tanto por el alcalde, señor Rein, como por la Cruz Roja o fabricadas apresuradamente.

De la manutención de estos aproximadamente 220 hombres se ocupaba tanto ayer como hoy el alcalde, señor Guillermo Rein el joven, y varios ediles, mientras que hoy he adoptado todas las medidas, de acuerdo con el teniente de navío, señor Werner, y el sobrecargo Arndt, para cuidar de la manutención a partir de mañana.

Entre los heridos hay, según lo que se me ha comunicado, relativamente pocos de carácter grave aunque hay tres o cuatro que han sufrido una grave conmoción emocional. Unos 32 fueron acogidos en la clínica "Hospital Noble", otros 16 en el hospital municipal "Hospital Civil" y otros, también unos 16, en casa del médico general local, señor dr. Brausewetter (capitán médico jubilado).

Entre éstos, aproximadamente unos 64, se encontraban muchos que no presentaban ninguna herida o solamente tenían heridas sin importancia. El resto de la tripulación salvada, igual que los señores oficiales y guardiamarinas, encontraron alojamiento en pisos particulares y por esto ha sido muy difícil determinar el número real de los desaparecidos y solamente esta mañana, a las 9 h, después de una segunda revista ha sido posible determinar los nombres de los mismos.

En breve seguirá otro informe. Desde que se ha producido el desastre estoy muy ocupado y requerido por todos lados y por ello me permito pedir disculpas por las posible lagunas o faltas del informe. Telegramas de pésame han llegado de S.M. la Reina Regente de las máximas autoridades militares y civiles de Andalucía, del Almirante del Escuadrón Inglés en Malta, de la Colonial-Secretary en Gibraltar y he recibido las visitas personales de la totalidad de las autoridades locales militares, navales, religiosas y otras personalidades oficiales y del Cuerpo Consular entero.

Con la más alta consideración
El cónsul imperial
Fdo. Pries

Extracto de la carta del oficial Max Von Bulow

Málaga, lunes, 17 de diciembre de 2025

En las últimas 24 horas he experimentado tantas cosas horribles y emocionantes que solo ahora puedo enviarles información escrita sobre el horrible accidente. Como puedo ver en vuestro telegrama, recibisteis el mío comunicándoos que estoy bien.

El tiempo fue bastante malo ayer por la mañana. Llovía y había un oleaje colosal. Pero el viento era favorable –venía de la costa– de forma que no nos podíamos imaginar una catástrofe inminente. Estuve de guardia en el puente de 8:45 a 9:45 cuando paró la lluvia.

Para la inspección del domingo a las 10 estábamos en la cubierta de la batería. Justo cuando el toque de “a misa” estaba a punto de sonar, el capitán recibió un mensaje de que el viento había cambiado repentinamente, por lo que ahora teníamos oleaje, así como viento de fuerza de 8 desde mar y, por lo tanto, viramos completamente sobre nuestra ancla. Al mismo tiempo, constatamos que estábamos empezando a derivar lentamente.

De tierra recibimos la señal para que nos hiciéramos a la mar. Como siempre en el puerto, teníamos una caldera de vapor en uso (tener energía eléctrica) y tratábamos de conseguir suficiente presión de vapor para ponernos en marcha. Solo teníamos suficiente vapor para navegar a 15 rpm. Por supuesto, esto no era suficiente.

Con la esperanza de obtener más presión de vapor, el capitán dio la orden de largar la cadena del ancla, para poder navegar. Luego dio la orden de “a todo vapor” (avante toda). Sin embargo, la máquina no respondió porque no había presión de vapor suficiente. A estas alturas íbamos a la deriva bastante rápido sin el asidero del ancla. Como último recurso, se fondeó la otra ancla.

Sin embargo, no sirvió de nada y llegamos con velocidad creciente a la escollera.

Luego se hicieron intentos de al menos varar en un lugar arenoso más plano dando el aparejo de vela de proa. Fue demasiado tarde. Las olas rompían contra el barco arrojándolo contra las afiladas rocas con una fuerza terrible.

Ante este panorama se dio la orden de abandono del buque. El dique estaba a unos 10 o 15 metros de nosotros. Todas las guindalezas y líneas existentes fueron arrojadas a tierra y sujetadas allí. Después de unos 10 minutos, un costado del barco había resultado destruido por completo, por lo que la nave se hundía cada vez más, aunque todas las puertas estancas estaban cerradas.

Ahora nuestra orgullosa Gneisenau se hundió muy rápidamente, de modo que solo los mástiles sobresalían fuera del agua. Los que aún no habían abandonado el barco treparon a la jarcia. En total, 38 hombres murieron. El comandante permaneció en el puente hasta el final. Les arrojó un chaleco salvavidas a unos hombres que se ahogaban y luego, lanzado por la borda al mar donde él acabó ahogándose. Tuvo la muerte más heroica del marino. También todos hemos contemplado al heroico primer oficial con admiración y asombro. También permaneció en el puente hasta el final y, dando órdenes, resultó herido por la caída de un trozo de la jarcia, que le dificultó mucho el poder nadar.

Luchó con las olas durante más de dos horas sin hacer ruido. A veces estuvo muy cerca de tierra, donde cientos de personas intentaron salvarle. Pero el terrible oleaje lo impidió. Todos sentimos gran pena por su pobre esposa y su único hijo. De los oficiales, el ingeniero, que permaneció en su puesto hasta el final, también perdió la vida.

Un guardiamarina llamado Berndt, hijo del Consejero Secreto del Almirantazgo, volcó con unos 20 marineros y grumetes con la pinaza y resultó aplastado.

Portadas y notas de prensa



Grabado de otra revista francesa basado en el reportaje fotográfico del naufragio. Archivo de Knut Hancker.

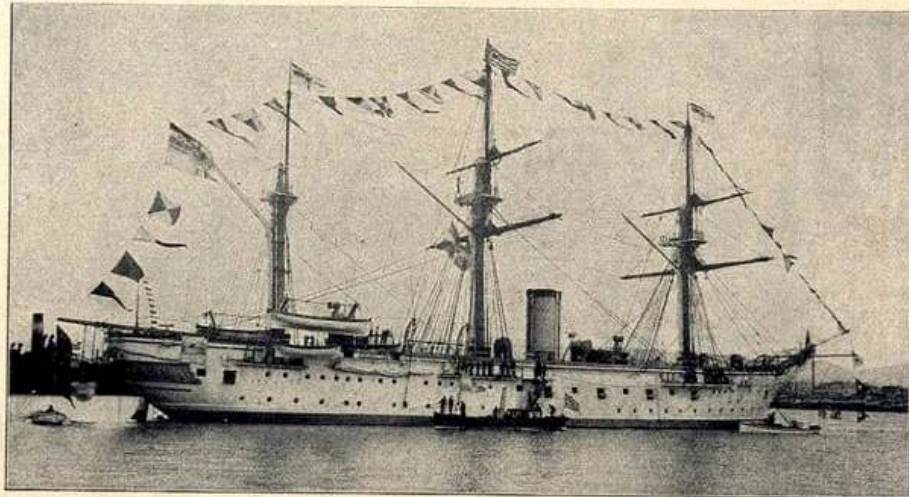


Tras el naufragio, corrió una curiosa historia por la prensa europea. Incluso el Lloyd's de Londres se hizo eco de la misma. Se contaba que el comandante de la *Gneisenau* arrojó su sable como agradecimiento a unos pescadores que intentaban salvarlo. La escena que recoge este grabado representa ese momento ficticio pero interesante. Curiosa la imagen de los pescadores españoles con un gorro con pompón rojo. Archivo de Knut Hancker.

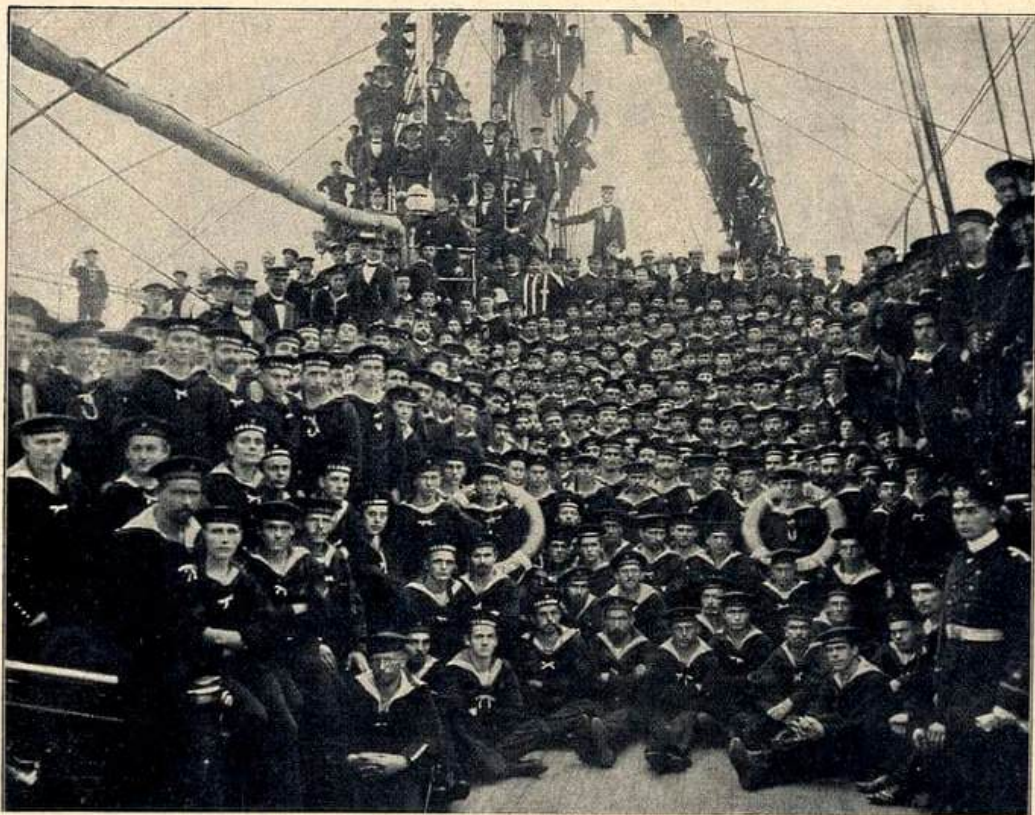


Dos fotocomposiciones alemanas del naufragio. Archivo de Knut Hancker.

Bilder vom Tage.
Photographische Aufnahmen.



Das am 16. Dezember vor Mataga untergegangene deutsche Schulschiff „Gneisenau“.
Photographische Aufnahme.



Letzte Aufnahme der Besatzung des untergegangenen Schulschiffs „Gneisenau“.
Photographische Momentaufnahme.

THE GERMAN EMPEROR AND HIS LADS IN BLUE FROM CHINA

And the Loss of his Training Frigate.

"Where I place my lads in blue no other shall plant himself." Such were the concluding words of the speech which the Emperor addressed to the marines who had returned from China and were reviewed by the Emperor on Sunday week. And by the strange irony of fate on that very day His Imperial Majesty's training frigate *Gneisenau* was completely wrecked at Malaga, off the coast of Spain, over 140 gallant young Germans going down with her.

In Berlin the scene on the same day was very different, for the marines who had fought so gallantly in China had come back. And yet the affair was not such a success as might have been expected for these reasons:—

(1) Threatening weather, which now and then fulfilled what it threatened; (2) commercial considerations, which fettered Berliners to the desk or the counter— for Sunday was "silver" Sunday, the second of the three Sundays before Christmas Day, Sundays when places of business may be open all day; (3) a lack of keen national interest in a war in which so many nations are taking part, and severally ascribing unto themselves all the glory; (4) a populace already a little cloyed with military spectacles.

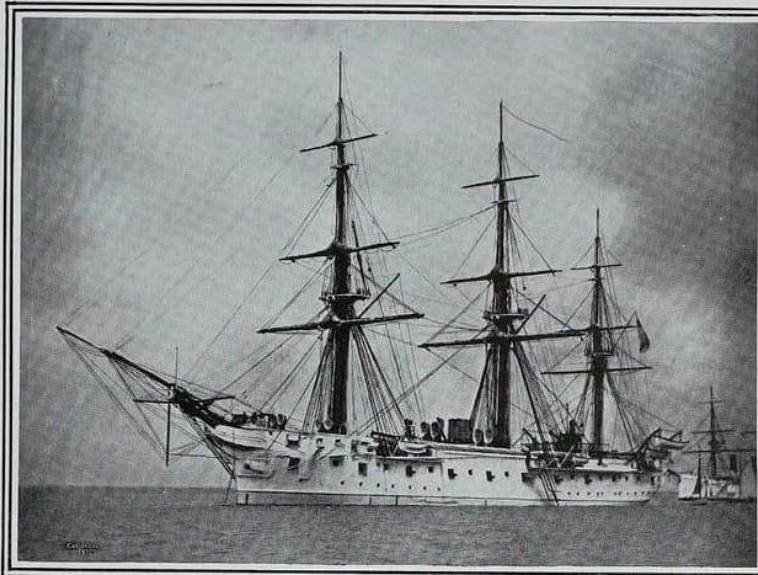
By the Moltke Bridge, over which the returning braves crossed on their way from the Lehrter Railway Station to the arsenal, spectators were sparse, and all the cheering, such as it was, seemed to come from the irrepressible boy who always stands by

conscious that they "imposed." A shrill voice from an upper window let us know that the marines had weighed anchor and were coming on full steam ahead.

Jetzt Kommen Sie! The many-headed murmured responsively and manifested an intention to leave the paths and bolt right in the way of the advancing troops; but the police, mounted and foot, had their own ideas on the matter, and

Heavens! we thought, were they going to "Hobsonise" the men? No; as it turned out they had brought two laurel wreaths for the nameless rank and file who had done their duty, and these tributes they hurled among them, police or no police. *Ce que femme veut, Dieu le veut!* A marine caught one on his bayonet, and a comrade a few yards back caught the other round his neck and bore it onward triumphantly amidst laughter.

And how were the men looking? Whitish-yellow, hollow-cheeked some of them, but the majority appeared "fit." The coat-sleeve of one hung armless—a fact that seemed to make no difference to the buoyancy of his spirits or the elasticity of his step. A Boxer "quatre-colour"—a flag with blue, red, white and yellow horizontal stripes, and some half-dozen guns captured at Taku, which were among the trophies displayed during the "*triumphus*," excited a good deal of curiosity. We wondered whether the guns would eventually be placed in the arsenal or be returned to Herr Krupp. Behind the guns, each drawn by six horses, marched the imposing guard of honour. At the Brandenburger Thor, where the crowd was denser and far more



El naufragio de la *Gneisenau* tal y como lo recogió *The Sphere*.
La historia del naufragio del buque escuela alemán tuvo repercusión mundial.

La voladura de los restos de la *Gneisenau*

Los restos de la *Gneisenau* fueron adjudicados a un chatarrero vecino de Algeciras, cuyo nombre era José María Caballero y Aldasoro. En el escrito que este señor dirige al Puerto de Málaga para proceder a la voladura de los restos, se puede leer que le fue concedida la propiedad del casco de la *Gneisenau* "en el estado en el que se halle" —fórmula muy extendida en operaciones marítimas y que el Lloyd's de Londres denomina "As she lay"— por el "Ministerio de Marina del Imperio Alemán" (sic).

Existe un expediente en el Archivo Histórico de la Junta de Obras del Puerto de Málaga (Sección II, Legajo 355, nº 60) en el que se encuentra la documentación relativa a este asunto. Cuando se solicitó la autorización para llevar a cabo la voladura, la dirección facultativa del puerto

emitió un informe en el que se reseñaba la necesidad de extraer previamente los explosivos que se encontraban en la santabárbara de la *Gneisenau*, envasados en jarras estancas de cobre, antes de proceder a las voladuras.

En aquella época no existía otro método que la voladura controlada con dinamita para desguazar los restos de un barco con casco de acero hundido. La reflotación del casco era inviable por dos motivos:

- los gravísimos daños que presentaba;
- el hecho de que no estuviera adrizado, sino acostado sobre la escollera.

Finalmente, las voladuras fueron llevadas a cabo en abril de 1901, no sin polémica. En el legajo mencionado se conserva un escrito de un grupo de vecinos de La Malagueta presentando una reclamación por los daños sufridos en sus viviendas debido a los "movimientos sísmicos" (sic) producidos por las explosiones.



Esta interesantísima y muy rara foto muestra al pecio de la *Gneisenau* tras haber sido retirada la arboladura del mismo. La expresión náutica española para definir esta situación es que el buque había quedado “mocho”. Tras producirse el naufragio de un buque de vela, había una gran cantidad de efectos que podían ser salvados y reutilizados en otros barcos: la arboladura, la hélice, las anclas, el armamento, el ajuar de tripulación y oficiales y un largo etcétera de pertrechos. En el caso de la *Gneisenau*, ignoramos si la arboladura fue vendida o no. Hoy en día, una de las vergas del aparejo es propiedad de una empresa de embarcaciones de recreo, y un trozo de otra verga fue convertido en un perchero y es propiedad de un consignatario de buques, por lo que es muy probable que, tras ser desarbolado el buque, sus palos fueran vendidos a particulares. Lo que sí es cierto es que, para proceder a la voladura y posterior extracción de los restos del buque, era necesario retirar primero los palos y la jarcia, ya que, aparte de la peligrosidad que podría suponer un eventual accidente, estos elementos eran un estorbo para las operaciones.

Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.



Se observa, a lo lejos, el pecio tras la retirada de los palos. Junto a los restos aparece un buque de apoyo, por lo que es probable que ya estuvieran iniciándose los trabajos de desguace. Álbum del naufragio de la *Gneisenau*. *Bundesarchiv*.

Epílogo

La Gneisenau en la Málaga de hoy

Aparte de la gran cantidad de fotos y documentos relacionados con el naufragio en colecciones y archivos privados, existen

en Málaga dos extraordinarios recordatorios relacionados con el mismo: El Cementerio Inglés y el Puente de Santo Domingo o Puente de los Alemanes.



Diplomas como el de la imagen perteneciente a la familia García Herrera se concedieron a diversos ciudadanos de Málaga siendo atesorados por sus familias. Archivo Familia García Herrera.

En el Cementerio Inglés

El Cementerio Inglés de Málaga (o Cementerio Protestante) está considerado el primero que se erigió en España y es el mejor conservado de todos los que existen en Europa de este estilo. Es un bellissimo cementerio romántico ubicado en el número 1 de la Avenida de Pries (que toma el nombre del cónsul imperial Pries, uno de los protagonistas de la historia del naufragio de la *Gneisenau*) y, desde la parte alta del mismo, donde están enterrados el comandante Krestchman y el jefe de máquinas Prüfer, se divisa la bahía de Málaga.

El resto de los tripulantes de la *Gneisenau* que fallecieron en el naufragio están enterrados en una fosa común que se encuentra en el lado izquierdo de la subida hacia la parte alta, a poco de entrar al recinto del cementerio.

El Puente de Santo Domingo

1907 fue un año negro para Málaga. Las riadas, mal endémico de la ciudad, se cebaron con ella. Especialmente trágica fue la del 23 de septiembre, que causó 21 muertos y cuantiosos daños materiales. La inundación se debió a una fuerte tromba de agua caída en la parte alta del Valle del Guadalmedina; curiosamente, en la capital no llovió. Los montes, talados y roturados después de la Reconquista, no retuvieron las aguas, que de forma incontrolable desbordaron el río Guadalmedina a su paso por la capital.

Los destrozos ocasionados por la fuerza del agua fueron terribles. Aparte de la inundación en sí y de las miles de toneladas de fango que anegaron los barrios adyacentes al cauce del río, los muros de contención de este se rompieron. El Puente de la Aurora fue barrido por la corriente. Sus restos taponaron los ojos del Puente de Santo Domingo, de forma que el nivel de las aguas ascendió violentamente al llegar a este punto, inundando los barrios del Perchel y la Trinidad. Finalmente, el puente se vino abajo. Sus restos averiaron seriamente el Puente de Tetuán y destruyeron el puente del ferrocarril, ya en la desembocadura del río. Alfonso XIII, que visitó la ciudad, comentó:

«Creía grande el desastre, pero no tanto. Esto es horrible».

Desde el mundo entero comenzaron a llegar ayudas a los damnificados. El pueblo alemán, que no había olvidado el comportamiento de la ciudad con sus compatriotas de la *Gneisenau*, decidió emplear los donativos en la construcción



El lugar en el que se ubica la fosa común con 39 de los tripulantes fallecidos en el naufragio. Foto del autor.

de un nuevo puente que sustituyese al de Santo Domingo. La idea partió de la colonia alemana en Málaga y la suscripción fue encabezada por el propio káiser Guillermo. La sociedad Martos y Cía. presentó un proyecto que fue aprobado el 12 de agosto de 1908. Las obras comenzaron un año después, siendo entregado el puente a la ciudad el 16 de diciembre de 1909, coincidiendo con el aniversario del naufragio. Bautizado como su antecesor, Puente de Santo Domingo, fue –y en la actualidad es– conocido desde el principio por los malagueños como Puente de los Alemanes. De un arco del puente cuelga una sencilla placa de mármol con la siguiente inscripción:

«Alemania donó a Málaga este puente agradecida por el heroico auxilio que la ciudad prestó a los náufragos de la fragata de guerra alemana *Gneisenau*. MCM-MCMIX»



Vistas del Puente de Santo Domingo, conocido como "Puente de los Alemanes", Málaga.
Foto: Mercedes Jiménez Bolívar. Noviembre, 2025.

Bibliografía

1. *Sucesos Marítimos Ocurridos en la Costa de la Provincia de Málaga. Colección de efemérides navales.* Guillermo Rittwagen. Madrid Imprenta del Ministerio de Marina. 1915.
2. *Nafragio, Crónicas del Mar y la Muerte.* Fernando José García Echegoyen. Publicaciones del Proyecto Valbanera, Málaga 1993.
3. *Historia, Mitos y Leyendas de los Naufragios en las Costas Españolas.* Fernando José García Echegoyen. Fundación Lamet, Madrid 1995.
4. *Cuadernos del Rebalaje número 3.* Pablo Portillo Stempel. *110 años del naufragio de la Gneisenau.* Amigos de la Barca de Jábega.
5. *Cuadernos del Rebalaje número 9.* Leoni Bernabeu Morales. *El paciente alemán del Hospital Noble.* Amigos de la Barca de Jábega.
6. *Cuadernos del Rebalaje número 45* Víctor Manuel Heredia Flores, Jaime Aguilera García. *El Cementerio Inglés y el Mar.* Amigos de la Barca de Jábega.
7. *Cuadernos del Rebalaje número 60.* Fernando José García Echegoyen. *Nafragios en las Costas de Málaga.* Amigos de la Barca de Jábega.
8. *Dictionary of Disasters at Sea During The Age of Steam. 1824-1962.* Charles Hocking (F.L.A).
9. *Les Grands Naufrages. Drame de la Mer.* Henri de Noussanne. Hachettes & Cie. Paris, 1903.

Archivos y Fondos documentales

- Archivo Díaz de Escovar.
- Archivo histórico de la Junta de Obras del Puerto de Málaga.
- Archivo del Consulado General de Alemania en Málaga.
- Archivo personal del señor Knut Hancker.
- *Bundesarchiv.*
- Museo Marítimo de Hamburgo.
- Archivo personal de Fernando José García Echegoyen.

Nuestro agradecimiento al señor Knut Hancker que tanto nos ha ayudado en la elaboración de este cuaderno.

Málaga-Antequera. Diciembre de 2025
125 aniversario del naufragio en Málaga de la corbeta de crucero de *Su Majestad Imperial Gneisenau.*



Fernando José García Echegoyen

Zaragoza, 1962. Es marino titulado por la Universidad de Cádiz, escritor naval e investigador de siniestros marítimos. Desde hace más de 30 años desarrolla su labor profesional como perito náutico y comisario de averías para compañías de seguros, juzgados y medios de comunicación.

Desde 1992 dirige el Proyecto Valbanera, una iniciativa cultural que, apoyada por diversas instituciones y organizaciones culturales, pretende recuperar con fines museísticos parte de los restos del trasatlántico español Valbanera hundido en 1919 en el Caribe pereciendo en el siniestro las 500 personas que a bordo viajaban. A tal efecto ha dirigido tres expediciones al Caribe estadounidense en la primera de las cuales realizada en 1992 consiguió filmar y fotografiar los restos de dicho buque por primera vez desde su hundimiento en 1919.

Además de la investigación sobre el naufragio del Valbanera, Fernando García ha participado en la investigación y reconstrucción de multitud de siniestros históricos. El resultado de sus investigaciones han sido plasmadas en los seis libros que hasta ahora ha publicado como autor y otros tantos como coautor. En 1995 realizó también un exhaustivo trabajo de campo sobre los naufragios en las costas de la provincia de Málaga que fue publicado en forma de carta náutica. Es colaborador habitual del programa *Cuarto Milenio* del periodista Iker Jiménez en el cual tiene un sección denominada "Cuaderno de Bitácora".



Jesús Campelo Gaínza

Cádiz, 1973. El comandante de Infantería de Marina Jesús Campelo Gaínza está destinado actualmente en el Estado Mayor del Cuartel General de la Fuerza de Infantería de Marina, con base en San Fernando (Cádiz).

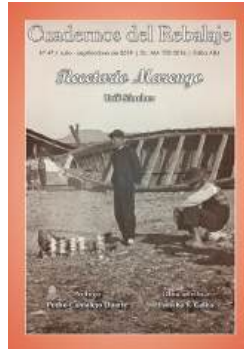
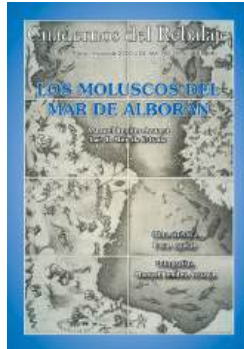
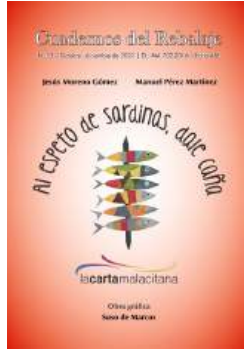
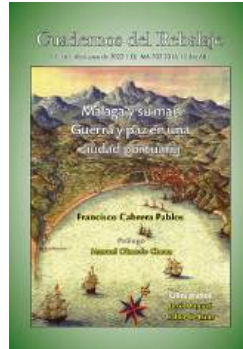
Ha desarrollado la mayor parte de su carrera en la Brigada de Infantería de Marina Tercio de Armada, participando en varias misiones internacionales. También ha sido profesor en la Escuela de Infantería de Marina de Cartagena, en la Escuela Naval Militar de Marín y en el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Posee el Máster en Dirección y Desarrollo del Talento por la Universidad Complutense de Madrid y el título de Experto Universitario en Comunicación Social por la Universidad de Alcalá de Henares. Está diplomado en Historia Militar de España, así como en Heráldica, Uniformología y Vexilología por el Instituto de Historia y Cultura Militar.

Es miembro de la Asociación Española de Militares Escritores (AEME), de la Asociación Española de Historia Militar (ASEHISMI) y de la asociación cultural Cádiz Ilustrada.

Ha publicado tres libros de interés profesional para la Armada: *Un ancla y dos fusiles*, *Historia y símbolos de la Infantería de Marina española* y *Desde 1537*, obra con la que obtuvo el Premio Círculo Rojo al Mejor Libro de Investigación del año 2016. Además, ha escrito más de sesenta artículos en diversas revistas especializadas en historia militar, que pueden consultarse gratuitamente en su blog *Ephemeris* (<https://jesuscampelogaínza.blogspot.com>).

Colección Cuadernos del Rebalaje

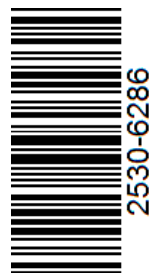


Mirabiles elationes maris, maribilis in altis Dominus

Admirables son los oleajes del mar, admirable en las alturas es el Señor.
(Salmo 92, 4, Vulgata)



Una mirada histórica unificada, exhaustiva y completísima sobre el naufragio de la *Gneisenau* a partir de fuentes diversas, recuperando testimonios gráficos dispersos. Su propósito es preservar la memoria gráfica del suceso en un conjunto visual coherente y contextualizado. Con ello, *Cuadernos del Rebalaje* contribuye a comprender mejor un episodio de la historia marítima malagueña.



Cultura Nos une un #Futuroilusionante

Nos une la cultura

fundacionunicaja.com

Fundación Unicaja