

El «Wolf»

Dedicat a la memòria del Capità Salustiano Susaeta, Segon Pilot de l'Igotz Mendi quan fou capturat, i després el 1941 Capità del Serantes, on jo d'alumne amb ell vaig aprendre molt.

Amb bastant anticipació de l'esclat de la segona conflagració mundial, Hitler va disposar que la Kriegsmarine fos dotada dels anomenats vaixells corsaris, una decisió que potser va prendre tenint en compte el gran èxit que havien obtingut en el transcurs de la primera contesa, sobretot en mars llunyanes.

El gran almirall Erick Raeder, cap suprem de la flota del Tercer Reich, va haver d'obeir, encara que (segons diu a les seves memòries) a contracor.

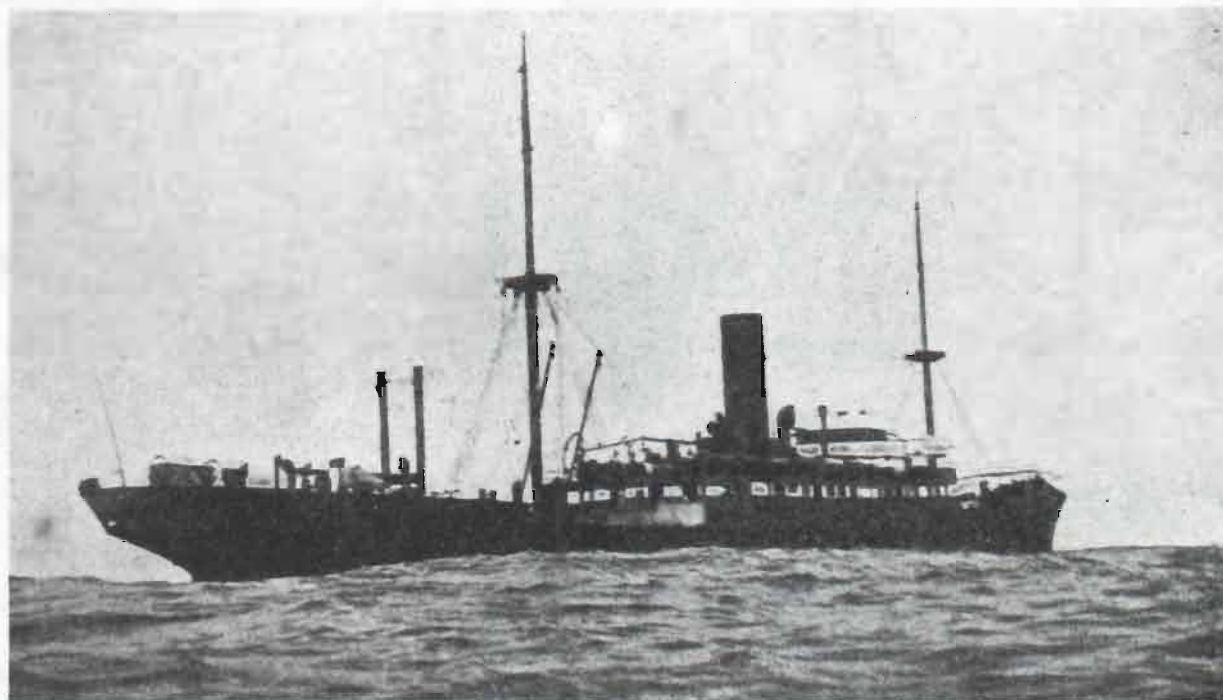
Es van adquirir una dotzena llarga de vaixells mercants, tots ells moderns i ràpids. Se'ls va armar i se'ls va camuflar convenientment i poc abans d'iniciar-se les hostilitats el 1939, van ocupar els seus llocs en punts estratègics amb la intenció de desbaratar tant com fos possible el comerç marítim aliat. Llevat d'alguns èxits inicials, aquesta operació va acabar en rotund fracàs: en menys d'un any tots els vaixells dedicats al cas foren enfonsats o capturats. Els avions de reconeixement, anomenats «Catalina»* i la gran quantitat de patrullers posats en servei per l'enemic, foren els culpables d'aquesta desfeta.

(*) «Catalina»: Avions de gran radi d'acció que patrullaven d'una manera constant sobre l'oceà Atlàntic i que anaven proveïts de sofisticats aparells de detecció.

Com és sabut, mai segones parts no foren bones. Un cas semblant va passar amb els U-Boat, els submarins que al principi van obtenir victòries ressonants però que amb l'aparició massiva del radar a poc a poc varen anar declinant i acabaren amb pèrdues veritablement esfereïdores... Però això ja són figures d'un altre paner, i tornem al nostre tema.

Dos anys després d'encetada l'anomenada Primera Guerra Mundial, Alemanya es trobava frenada a tots els fronts terrestres i amb més aliats contra ella que mai; l'única solució possible per intentar vèncer o com a mínim arribar a un pacte honorós, era obligar que a Anglaterra i França els faltessin matèries primeres i material bèl·lic procedents del colós nord-americà o de les colònies. En aquest sentit Alemanya va dedicar tots els esforços possibles i més atrevits, encara que a la pràctica li varen fallar les matemàtiques, ja que si els germànics aconseguïen enfonsar quatre vaixells, els oponents en construïen vuit.

Situem-nos ara a Hamburg, un dels ports en aquella època (1916) de més tràfic del món. En una de les seves dàrsenes hi havia atracada la nau de la companyia «Hansa Linie» de nom **Wachtfels**, que fou requisada per la marina del Kaiser i reba-



El creuer auxiliar Wolf pintat completament negre.



El Capità de Corbeta Nerger, comandant del *Wolf*.

ALGUNS DONATIUS REBUTS DARRERAMENT

- De la senyora Paquita Piferrer, una bona quantitat de programes de representacions teatrals i de sarsuela de companyies locals d'aficionats, corresponents a les dècades de 1930 i 1940 (per classificar).
- Del senyor Francesc Niculau i Alabert, tres quadres, cadascun d'ells amb tres fotografies de diferents fases de la construcció a les Drassanes de Barcelona de la Galera Reial de Don Joan d'Àustria.
- Del senyor Jaume Almera i Mir, una de les populars pasteres, que al segle passat hi havia a moltes llars.
- Del senyor Agustí Martín i Sabater, la maqueta d'una antiga balandra aparellada amb vela llatina.
- Del senyor Eudald Morell i Descamps, un exemplar del llibre **Retrobament de l'Alguer**, editat a Perpinyà el 1961, reportatge del creuer que el 1960 es va fer a la ciutat catalana de Sardenya i en el que va jugar un paper destacat el Club Excursionista Pirenaic.
- Un marí que es vol mantenir en l'anonimat, una campana de pont de comandament i un clinòmetre de bord.

RECTIFICACIÓ: En aquesta mateixa secció del núm. 12 de *Singladures* dèiem, per error, que el capità Jeroni Roldós i Vila era oncle de la senyora Maria Bacàs, quan en realitat era el seu avi.

A tots, l'agraïment del Museu de la Marina de Vilassar.

tejada amb el nom de **Wolf** (llop). Es tractava d'un vaixell d'unes 6.000 tones, 11 nusos de caminada en bones circumstàncies, relativament nou i segons els experts amb unes característiques òptimes perquè una vegada transformat adequadament es convertís en un perfecte corsari.

En síntesi se li van muntar 7 canons de 150, 4 tubs llançatorpedes, tot això camuflat, o sigui invisible des de l'exterior, transformació d'algunes bodegues en carboneres, acomodació suficient per a 300 persones de dotació, cisternes suplementàries per a aigua potable, cuina i *gambussa* molt ampliades, i una plataforma per a un hidroavió, al qual batejaren afectuosament amb el nom de **Wolchen** (llobató). Aquest aparell, destinat al reconeixement, fou una ajuda extraordinària en la recerca de «víctimes».

El comandament d'aquest vaixell fou encomanat al Capità de Corbeta Hans Nerger, de la llavors Marina Imperial, qui va demostrar ser molt eficient en tot, i a més amb una sang freda extraordinària. Sense que vulguem treure ni una engruna del mèrit de la seva gestió, en l'aventura el va acompanyar una gran dosi de Sort, ja que sense l'assistència d'aquesta «senyora» és impossible realitzar proesa darrere proesa i sortir-ne sempre invicte. Els alemanys són tenaços, però els anglesos no, els van a la saga. I sí, tal com diuen els castellans, *lo cortés no quita lo valiente*, aquí teniu les proves:

1. Va efectuar el creuer més llarg que sense escales hagi emprès cap vaixell: en 444 dies i només amb els seus propis recursos, va recórrer una distància equivalent a donar tres vegades la volta al món per l'equador.
2. Va destruir més de 200.000 tones de naus enemigues.
3. Va minar els ports de Ciutat del Cap, Bombai i Singapur (és a dir, les entrades d'aquests ports).
4. Va dur al seu país mercaderies per un valor aproximat de 40 milions de marcs.
5. Va forçar per dues vegades el bloqueig alià i va retornar a la seva base de Kiel.

En l'aspecte negatiu va tenir 24 morts i va perdre l'hidroavió.

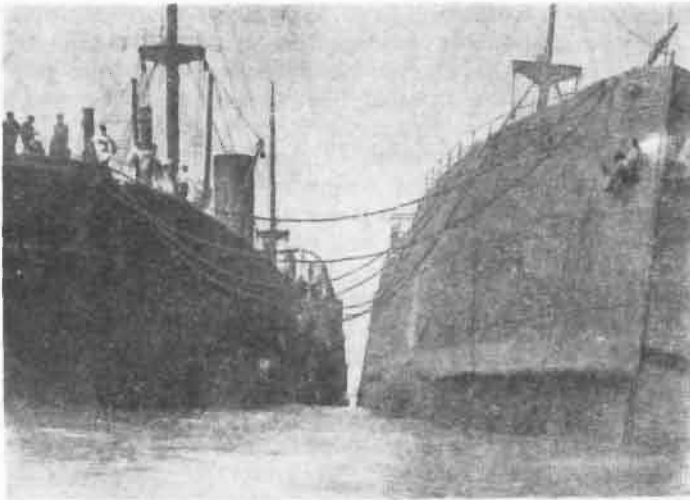
EXTRACTE DEL RAID

Per descomptat que en aquella època no existien «Catalines» ni radars, però la poderosa esquadra metropolitana (*Home Fleet*) sí que existia, i a més en aguait permanent, i per aquesta raó la sortida de Kiel va endarrerir-se fins al 5 de desembre (corria l'any 1916) per esperar el temps borrascós i negror anunciat en tota l'àrea de la Mar del Nord i l'Atlàntic Septentrional. Amb una nevada intensa que es traduïa en visibilitat nul·la, van travessar l'estret de Skagerrak, van remuntar cap al nord gratant la costa de Noruega i sempre sense vista van creuar Islàndia pel nord i van sortir a l'Atlàntic per l'estret anomenat de Dinamarca (pas entre Islàndia i Groenlàndia). De moment el primer gran perill ja era resolt.

Amb la bandera de la Union Jack sempre hissada i sense fer cas de cap vaixell, arriben davant de Ciutat del Cap el 12 de gener, i hi sembren (sempre de nit i amb els llums apagats) 24 mines. El 12 de febrer, 24 mines més davant de Colombo. El 20 de febrer, 30 mines més a Bombai, i amb aquesta acció es dona de moment per acabada l'operació minadora. El resultat de tot això van ser 9 vaixells enfonsats.

El **Wolf** canvia d'estratègia i comença la veritable guerra del cors.

Si no es complicava la situació, la tàctica de Nerger gairebé sempre era la mateixa. Una vegada albirada una pressumpta víctima, se li acostava amb el pavelló anglès hissats, i una vegada a les seves proximitats canviava la bandera per l'alemanya, disparava una canonada perquè s'aturés i destacava una tripulació de presa amb un bot que una vegada a bord i obtingudes les dades adients que es transmetien al **Wolf** per banderes, s'actuava en conseqüència.



El vapor **Igotz Mendi** i el vaixell corsari **Wolf**, en la maniobra de transbordar part de les 5.000 tones de carbó que conduïa la nau capturada.

Els navilis que varen ser capturats i/o enfonsats pel **Wolf** van ser:

Tipus	Nom	Tones	Lloc
Vapor	<i>Turritella</i>	5.700	Índic
Vapor	<i>Jumna</i>	4.300	Índic
Vapor	<i>Wordsworth</i>	4.200	Índic
Veler	<i>Dee</i>	1.300	Pacífic
Vapor	<i>Hitachu Maru</i>	8.850	Índic
Vapor	<i>Igotz Mendi</i>	5.600	Índic
Vapor	<i>Cumberland</i>	12.200	Pacífic
Veler	<i>Trade Wind</i>	800	Pacífic
Veler	<i>Beluga</i>	1.900	Pacífic
Vapor	<i>Maury</i>	7.100	Pacífic
Veler	<i>Maréchal Davoust</i>	600	Pacífic
Motonau	<i>Matunga</i>	6.200	Pacífic

En aquesta relació no hi consten els vaixells enfonsats o destruits «indirectament» pel **Wolf** mitjançant l'acció de les mines que havia anat sembrant.

El darrer vaixell del quadre precedent va ser enfonsat a unes 1.500 milles a l'est de Nova Zelanda en ple Pacífic, i com que encara quedaven a bord 40 mines es va decidir reblar el clau i procedir a Singapur a sembrar-les, que segons es va saber ocasionaren la pèrdua de quatre mercants més.

Finalitzades les operacions a Singapur comença l'operació «retorn» via Cap de Bona Esperança, sempre acompanyat del vaixell espanyol capturat **Igotz Mendi**, que amb una tripulació de presa a bord feia com de vaixell dida, ja que quan va ser detingut anava curull de bon carbó carregat a Durban amb destinació a Colombo. L'esmentat carbó es transbordava cada quinze dies, si el temps ho permetia, abordant les dues naus. En aquesta feina cooperaven totes dues tripulacions, inclosos els 250 presoners que duïa l'**Igotz** també cap a Alemanya. Vaja quin xafarranxo!

Després d'alguns enurts, però sense que la sort els abandonés, el **Wolf** va fondejar a Kiel el 24 de febrer de 1918, i malgrat que per aquelles dates Alemanya ja estava pràcticament vençuda i la misèria era general, van tenir una gran rebuda. Tots els tripulants foren condecorats i el seu comandant va ascendir de Capità de Corbeta a Capità de Fragata, i tot seguit a Capità de Navili.

Amb referència al nostre **Igotz Mendi**, que l'anava seguint a unes 50 milles per no aixecar sospites, per causa de la boira i per evitar un abordatge, va embarrancar a l'estret de Belt, o sigui a les portes de casa. Poc després va ser redreçat i una vegada acabada la guerra fou retornat als seus legítims propietaris, els senyors Sota y Aznar.

Encara va seguir navegant bastants anys, malgrat que després de la nostra guerra civil va passar a anomenar-se **Monte Mulhacén**.

Per a dos dels tripulants de l'**Igotz** el drama no va acabar quan els van deixar en llibertat després d'estar-se enganxats al **Wolf** més d'un any. Sense notícies de cap mena durant tot aquest temps els havien donat per desapareguts, i van trobar-se que les seves respectives mullers feia poc que s'havien tornat a casar... I és que hi ha dones molt impacients!

AGUSTÍ MARTÍN I SABATER
Capità de la Marina Mercant

FONTS: «El Navío Negro», 1939, de WITSCHETZKY.
Coneixements i apunts propis.

PUBLICACIONS DEL MUSEU DE LA MARINA DE VILASSAR

Singladures. La nostra publicació es reparteix de manera gratuïta als socis del Collectiu Sénia del Relloige. En el cas que no ho fóssiu o en volguéssiu més exemplars, els podeu d'adquirir als estatges del propi Museu.

Ex-vots pintats mariners, segles XVIII i XIX, dossier didàctic. Servei d'Educació.
Museu de la Marina de Vilassar. Ajuntament de Vilassar de Mar. Gener 1992.

Catàleg bibliogràfic de temàtica femenina. Vilassar de Mar, Premià de Mar, 1992.
Museu de la Marina de Vilassar-Museu d'Estampació Tèxtil de Premià de Mar. Març 1992.

Tríptic Informatiu del Museu.

Números endarrerits de Singladures.

Programes de mà de les exposicions.