

Dos naufragios trágicos en Jaizkibel (Pasaia)

Ana M^a Benito Domínguez
Javier Mazpule Corral

Las escarpadas laderas donde se produjeron los dos naufragios, el del *Gulstav Trader* en 1979 y el del *Mareike-B* en 1984. (Fotografía: Ana M^a Benito Domínguez).

Vamos a referirnos a dos naufragios que ocurrieron frente a las escarpadas laderas de Jaizkibel, cerca de la entrada del puerto de Pasaia. El primero sucedió en la madrugada del 19 diciembre de 1979, era el del *Gulstav Trader*, carguero de Dinamarca.

El segundo, ocurrió unos años después, prácticamente en la misma zona, en los abruptos acantilados de Jaizkibel, el 21 febrero de 1984, el del mercante *Mareike-B*, muy próximos uno del otro.

En el momento de este segundo naufragio, los restos del *Gulstav Trader* permanecían pegados a las rocas. De hecho, hoy en día, todavía se puede apreciar el motor del barco danés mimetizado entre los grandes bloques de areniscas desprendidos del *flysch*.

Todos los naufragios y especialmente los que se producen en lugares agrestes y casi inaccesibles, como es esta ladera norte del monte Jaizkibel, son penosos, tanto para las embarcaciones como, y principalmente, para las personas implicadas en ellos, así como para los equipos de rescate.

Lo fue especialmente en el caso del *Gulstav Trader*. En una noche de fuerte temporal, cuando estaba prácticamente a la altura de la bocana de

Pasaia, este mercante sufrió una avería en el motor, que hizo que se quedara a merced de las olas.

A la llamada de socorro del capitán, desde el puerto se le aconsejó que echara las anclas para poder mantener el buque fondeado, mientras llegaban los remolcadores. Al cabo de poco tiempo, el capitán volvió a llamar por radio, diciendo que no podía aguantar más, que el barco iba a ser lanzado contra el acantilado.



El puente de mando al poco después de producirse el naufragio del *Gulstav Trader*, ya en 1980, anclado entre las rocas de Jaizkibel. (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

Una vez preparados salieron de Pasaia dos remolcadores y la lancha del práctico, que en ese momento operaban en el puerto. Esta última tuvo que renunciar a su misión de acercarse al buque debido a la fuerte marejada, teniendo que volver al muelle de donde había partido.

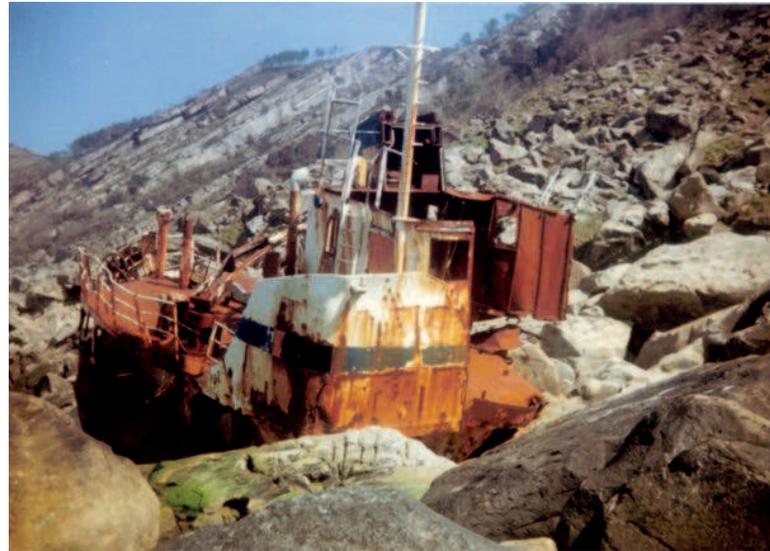
Los remolcadores *Punta Ondartxo* y *Punta Cruces*, sin embargo, sí consiguieron arribar a la zona del naufragio. El primero de ellos lanzó dos cabos para afirmar el carguero, que debido a la tensión, se rompieron, por lo que se decidió lanzar un tercero. En ese momento un golpe de mar levantó el remolcador y, a consecuencia de éste, dos de sus tripulantes fueron arrojados por la borda. Eran vecinos de Trintxerpe, Máximo Pedrosa y Manuel Herrero y, desgraciadamente, desaparecieron en el mar. Fue infructuosa la búsqueda de los cuerpos por la Cruz Roja del Mar, con la embarcación *Guipúzcoa II*.



Vista de la chimenea del *Gustav Trader* en la fotografía realizada el 17 de abril de 1982. (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

De nada sirvieron las operaciones de rescate del barco y éste, a las horas, acabó besando el acan-

tilado. Las bodegas de proa se hundieron en el mar con las 3.000 toneladas de caolín que transportaba. Tras perder el motor, a varios metros, la popa varó entre las grandes moles de arenisca desprendidas de la ladera. Aunque desfondada sirvió de refugio a los tripulantes.



Al cabo de los años la fuerza de la naturaleza iba desgastando el *Gustav Trader*, aunque aún eran reconocibles los restos del puente de mando. Foto hecha el 20 de abril de 1984 (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

Uno de los marineros, el portugués José Carlos María Carvalho, desobedeciendo las órdenes del capitán, sobre las tres de la madrugada, trepó por el acantilado para pedir auxilio.

En el año 2006 nosotros intentamos emular la gesta del marinero portugués, subiendo por la vertical de la zona del naufragio. Fueron varios centenares de metros durísimos, resbalando sobre las láminas deslizantes del *flysch*, intentando agarrarnos a la poca vegetación existente: las árgomas. Pese a ser de día nos pareció una ascensión difícil. ¡Cómo sufriría el marinero, impactado por el naufragio, en un lugar desconocido! No sabía a dónde se dirigía, ni que, después de esa subida, tenía otra bajada hasta el regato de *Alabortza*, y desde allí, una subida menor hasta *Arrokandieta*, para descender hasta el caserío *Gure Kabia*, en el barrio de Larrabide.

Aquella madrugada, le vieron desorientado, descalzo, llevando un chaleco salvavidas naranja. *Ongi gogoratzen dut egun hura, kriston gizona zen, oinutsik, urduri eta hotzez dardarka iritsi zen, salbamendu-jaka laranja bat zekarren...*



El barrio de Larrabide en Pasai Donibane a donde llegó el marinero portugués. El caserío a donde fue a pedir auxilio es el *Gure Kabia*, el primero que se puede ver a la derecha, en el alto. Foto realizada el 17 de mayo de 2015 (Fotografía: Ana M^a Benito Domínguez).

Iñakik lagundu zion eta nik zerbait beroa eman nion, kafea edo antzeko zerbait... en palabras de M^a Eugenia Carranza, quien le dio para tomar algo caliente. Iñaki Sistiaga, su hijo, por entonces era un chaval de 16 años, nos relata ahora lo sucedido:

Llegó a la casa del atalayero Juan José Legorburu, sobre las 6 o 7 de la mañana, era negro, muy alto y delgado, tal vez de Madeira o Cabo Verde, se explicaba por gestos, medio en español, medio en inglés. El atalayero enseguida llamó a la Comandancia de Marina...



En primer plano el motor del *Gustav Trader* cubierto de algas por el paso del tiempo. Al fondo la parte superior de la popa. Foto hecha el 20 de abril de 1984. (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

Al amanecer seguía el fuerte temporal pero, sorprendentemente, las olas casi no tocaban el barco en marea alta. Todavía hoy Iñaki se pregunta ¿qué olas tan impresionantes tuvieron que ser, para lanzar el barco siete metros más arriba de la línea de pleamar?



La popa del *Gustav Trader* aún permanecía en la ladera de Jaizkibel al cabo de seis años del naufragio, según la instantánea tomada el 26 de mayo de 1985. (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

Acompañó al equipo de rescate para enseñarles el camino hacia el barco por la ladera de Jaizkibel. Les mostró el túnel (*muy estrecho y bajo, con un canal de agua, había que andar con un pie tras otro, por la arista*) que tenían que atravesar para llegar a la zona del naufragio. Él *conocía el lugar como la palma de la mano, por allí había pasado muchas veces con el tío Antton, a pescar.*

Los rescatadores de alta montaña, la gente del pueblo y el propio Iñaki ayudaron al salvamento. Lanzaron cuerdas para sacar a los marineros, uno de ellos tuvo que ser trasladado en camilla debido al golpe que tenía. El capitán Kramers no quería abandonar el barco, tuvieron que pasarle múltiples cuerdas por el cuerpo para darle seguridad, se hallaba muy compungido y trastocado por todo lo sucedido, *apenas conseguía andar, al subir se caía hacia la ladera, no se atrevía a pasar el túnel...*

Necesitaron un par de horas para sacarlos del acantilado hasta la atalaya del vigía. Desde allí descendieron hasta donde les esperaban las ambulancias para conducirlos al Hospital de Gipuzkoa y a la Residencia Sanitaria de San Sebastián.

Cinco años después de la odisea del *Gustav Trader*, en 1984, otro mercante, en esta ocasión de pabellón alemán, naufragó a unos 300 metros del anterior, cuando aún quedaba gran parte de la popa del barco danés entre las rocas. Era el *Mareike-B*, también un barco mercante, pero, a



El *Punta Cruces* uno de los remolcadores que acudió en 1979 al rescate del *Gulstav Trader*. Permanecía amarrado al muelle de Buenavista en 1983. (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

diferencia del anterior, tenía el puente levadizo para facilitar la navegación por río. Era un modelo habitual en las vías navegables europeas.

El *Mareike-B* el 21 de febrero a la tarde, después de descargar pasta de papel en el puerto de Pasaia, zarpó rumbo a Baiona con imponente oleaje. A la altura de la bocana pasaitarra el capitán perdió el control de la nave, por no haber lastrado el buque. Al salir a la mar completamente vacío, el carguero empezó a subir y bajar a ritmo de las olas, lo que hizo que la hélice quedara fuera del agua. De este modo, el motor se revolucionó y partió el eje de cola, quedando el barco sin gobierno, yéndose al garete, según información de Iñaki Sistiaga.



La popa del *Mareike-B* poco después del naufragio, empujada entre las grandes rocas desprendidas de la ladera. Zona que albergaba los camarotes y la sala de máquinas. Foto del 4 de marzo de 1984 (Fotografía: Javier Mazpule Corral).



Zona de popa con el molinete y una de las bitas de amarre del *Mareike-B*, a las semanas del naufragio, a merced de las olas. Al fondo un mercante fondeado. Foto del 4 de marzo de 1984. (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

El oleaje lanzó bruscamente al barco hacia el talud de Jaizkibel, donde, rápidamente, se partió en dos. La proa, como en el caso del *Gulstav Trader*, desapareció entre las olas; la popa, sin embargo, quedó suspendida en las rocas, moviéndose al vaivén de las olas.

Al ser de día, enseguida, se movilizaron hacia el lugar del suceso los servicios de emergencia: la Cruz Roja, la DYA y la Guardia Civil. El rescate era extremadamente complejo, tanto por tierra, debido a lo accidentado del terreno, como por mar, debido al temporal. Como en el caso del *Gustav Trader* salieron en su auxilio dos remolcadores de Pasaia, pero tampoco pudieron rescatarlo, ya que el oleaje era considerable. Ante esta situación, la Guardia Civil dispuso que viniera un helicóptero desde Bizkaia.

Antes de la llegada del helicóptero, dos tripulantes decidieron saltar a la costa, incumpliendo la orden del capitán de no abandonar el barco. Uno



Parte de la popa del *Mareike-B* donde se encontraba la chimenea. Foto del 4 de marzo de 1984. (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

de ellos, el maquinista, Werner Boening, alemán de 25 años, consiguió aferrarse a una peña y alejarse del barco. Su compañero, el camerunés Nanna Irazaf, corrió peor suerte, ya que cuando intentó saltar a las rocas cayó al agua, desapareciendo en el fuerte oleaje. Los cuatro tripulantes que quedaban decidieron permanecer a bordo, mientras el barco era zarandeado por el embate de las olas como si de un barco de papel se tratara.

Poco después, acudió el helicóptero, procediendo al rescate mediante la pericia del pasaitarra Pello Ormazabal que, colgado del cable con el arnés, fue elevando uno a uno a los tripulantes, hasta un descampado en lo alto de Jaizkibel. Desde allí los trasladaron con un todoterreno a los diferentes centros sanitarios, para efectuarles las oportunas curas de unas heridas leves. El último en abandonar el barco fue el capitán alemán Werner Bocketiegel, a última hora de la tarde.

Días posteriores la Cruz Roja del Mar, como en el caso anterior, rastreó sin éxito la zona del naufragio, de cara a localizar el cuerpo del tripulante desaparecido.

Trascurridos unos cuantos meses, a diferencia del *Gulstav Trader*, el barco prácticamente había desaparecido bajo las aguas. Pese a ello, todavía en 1986 podíamos ver algunos restos del casco entre las rocas (el molinete, varias bitas...).



En la foto se puede apreciar, entre las olas, la base de la torreta donde iba montado el puente levadizo de este barco de río, *Mareike-B*. Foto del 4 de marzo de 1984. (Fotografía: Javier Mazpule Corral).

Con este texto queremos hacer un pequeño homenaje a los vecinos de Pasaia, que arriesgaban su vida para rescatar a los que la arriesgaban navegando, en aquellos años en los que no había tantos medios de salvamento como hoy.