

EL BUQUE DEL DIABLO

ILDEFONSO ARENAS

EL BUQUE
DEL DIABLO



Consulte nuestra página web: <https://www.edhasa.es>
En ella encontrará el catálogo completo de Edhasa comentado.

Diseño de la sobrecubierta: Estudio Calderón

Primera edición: octubre de 2018

© Ildefonso Arenas, 2018
© de la presente edición: Edhasa, 2018
Diputación, 262, 2.º1.ª
08007 Barcelona
Tel. 93 494 97 20
España
E-mail: info@edhasa.es

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del Copyright, bajo la sanción establecida en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra o entre en la web www.conlicencia.com.

ISBN: 978-84-350-6332-6

Impreso en Liberdúplex

Depósito legal: B. 22718-2018

Impreso en España

The Goeben was steaming on an unobstructed course for the Dardanelles, carrying with her for the peoples of the East and Middle East more slaughter, more misery and more ruin than has ever before been borne within the compass of a ship.

(El *Goeben* navegaba sin obstrucción hacia los Dardanelos, llevando consigo para los pueblos de Oriente y Oriente Próximo más miseria, muerte y ruina de la que nunca había sido llevada por un barco.)

Sir Winston Churchill
The World Crisis 1911-1918

(original en inglés y traducción de Penguin Random House)

*A la memoria de Francisco Montoya Ramos,
ingeniero agrónomo.*

Son varios los amigos que me han ayudado a terminar este libro, tantos que necesitaría varias páginas para citarlos a todos. Mi agradecimiento, desde aquí, a todos ellos, aunque no querría dejar de citar a Javier González Juliá, Kurt Schleicher Tafel, José Manuel Bretón Dellmans y Arturo Reig Tapia, por las muchas horas que han dedicado a que este libro sea como es.

Lunes, 11 de noviembre de 1912

A don Juan Mir, notario, la vida le trataba bien. Había prosperado desde un modesto despacho en la calle Aribau a repartirse sobre dos plantas en un gran edificio de Diagonal con Casanova. El entresuelo albergaba la notaría. Él, los suyos y el servicio vivían en el principal. Su esposa —doña Mercè— y él tenían tres hijas, las cuales, aunque no le daban disgustos, le preocupaban. Esa mañana, viéndolas desayunar entre risas, cotilleos y malignidades, incluso más de lo normal. Don Juan, o don Joan para según qué conocidos, no era un anciano, que a los sesenta no llegaba ni estaba mal de salud. Salvo por una barriga considerable se podría decir que aún estaba en forma, pero en Barcelona no era inusual que los notarios, y los registradores, y los altos funcionarios, en general, falleciesen antes de tiempo. Desde hacía tres años, hasta más. Los disturbios de 1909 no fueron tan apocalípticos como para perturbar la salud de los que no salieron de casa, como él, pero sí determinaron un gran temor a que se repitieran. Era un sentimiento muy extendido entre los que más tenían que perder si el populacho —sindicalistas, socialistas, anarquistas, anticlericales y separatistas, entre otras gentes de mal vivir— volviese a entrar en erupción. Que las medidas del capitán general Weyler fueran tan eficaces no le tranquilizaba, convencido de que todo lo que pudiera ir mal no tardaría en ir a peor. Su preocupación, aun así, no era que ardieran más iglesias. Aceptaba con algún cinismo que a Barcelona no le vino mal librarse de las ochenta y dos quemadas por las turbas; a fin de cuentas, las que sobrevivieron aún eran demasiadas. Lo que le angustiaba era pensar qué pasaría cuando se retirase. Por mucho que ahorrraba, temía que a fuerza de sólo patrimonio tendría difícil darse la vejez que merecía, y eso en el supuesto de que no debiera cargar con alguna de sus hijas, si no conseguía casarlas a todas.

La mayor, Montserrat, era la mejor oficial de notaría de Barcelona, en la general opinión del gremio notarial. Diez años antes, cuando aún era una mocosa, él sostenía que las mujeres no deberían invadir el mundo del conocimiento, privativo de los hombres. A eso se debía su irritación cuando aquellas pestes de marimachos sufragistas insistían en acceder a la sabiduría, empezando por ocupar en las universidades pupitres que no les correspondían, pretendiendo alcanzar conocimientos inadecuados para sus funciones naturales —ocuparse de la casa, de traer al mundo cuantos hijos quisiera el Señor y mirar hacia otro lado cuando el marido cometiese algún pecadillo venial—, aunque moderó su opinión al ver a Montse husmear, sonsacar y aprender de sus oficiales, un proceso tan constante que desde hacía dos años era la que llevaba las riendas de casi todo, y con mano de hierro, como un Rocafort de las notarías. No era una belleza, don que perfeccionaba con una leve cojera, fruto de una poliomielitis que padeció de niña. Quizá por ambas causas, más la evidencia de que la segunda era una belleza deslumbrante y la pequeña no estaba mal del todo, su carácter, que nunca fue meloso, había evolucionado a seco, reservado y a menudo desagradable. Un talante ideal para gobernar una gran notaría, pero inadecuado para pescar marido. Don Joan ya se había resignado a que la Montse no le daría nietos, por mucho que su mujer encadenara una novena con otra donde siempre pedía lo mismo, que a la mayor le saliera novio. Sólo le quedaba la esperanza de traspasar la notaría y sus dependencias a un joven funcionario que aún no tuviera plantilla propia, y que a cambio de su cartera de clientes aceptara quedarse con Montserrat a título de *oficial en cap*, aunque aún faltaba lo bastante para verse tan mayor como para empezar a buscarlo.

Meritxell era otra preocupación, pero distinta. Ya desde pequeña la preciosa *senyoreta* tuvo claro que su destino era una buena boda, para después ser una gran dama de la burguesía catalana, y si se diera el caso también de la española. Era consciente de todo eso antes de que se le declarase quien a la vuelta de un mes, o poco más, sería su dueño y señor hasta que la muerte los separase. Una declaración que no le pilló de sorpresa, pues al poco de que le presentaran al no muy apuesto joven tuvo claro que al infeliz se le caían los pantalones por ella. Un magnífico partido, dictaminó doña Mercè, pues era un oficial naval de muy buena familia y además estaba podrido de dinero. Esto lo precisaba su iconoclasta y muy divertida cómplice, la cual, como todas las

Mir, llevaba el nombre de una virgen catalana: Queralt. Sólo se llevaban un año y desde muy pequeñas eran inseparables. Era lo que Meritxell más añoraría cuando se casara, ya que Pascual, su marido, acababa de ser designado agregado naval a la no reabierta embajada en Constantinopla. Estaba cerrada desde 1909, como tantas otras, ya que a raíz de la guerra de Marruecos el Estado se quedó sin fondos para mantener no pocas representaciones diplomáticas. Sin embargo, la bonanza económica de 1911 llevó al gobierno Canalejas a reabrir unas cuantas; una sería la del Imperio otomano, con residencia en Constantinopla. De momento la cubría un ministro residente, Germán de Ory. Aunque ya vivía en Constantinopla, en un *yali* de Büyükdere, no mostraba interés en ocupar la residencia oficial, un hostel de peregrinos casi en ruinas conocido por Hospicio de Tierra Santa. Las obras de acondicionamiento avanzaban con lentitud, de modo que don Pascual y doña Meritxell aún tendrían por delante muchos meses de vivir en Madrid antes de iniciar el camino de la Sublime Puerta. Un porvenir agradable y prometedor, salvo por la pena de que Meritxell pronto dejaría Barcelona para regresar de uvas a peras. No era el único dolor; el otro consistía en que don Joan debía correr con los gastos del banquete, y dado que doña Mercè y Meritxell se habían coaligado en organizar un bodón por todo lo alto, el buen notario palidecía cuando calculaba en cuánto se le pondría el cataclismo. Era de reconocer que don Joan, como todo irreprochable hombre de leyes catalán, era bastante agarrado.

De Queralt le preocupaba su frustración de no poder estudiar ingeniería. Una vez tuvo claro que la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona era para ella inabordable, y que su triste destino era elegir entre los menos despreciables de los escasos oficios decorosos que la sociedad catalana reservaba para las señoritas de buena familia, se lanzó sobre los idiomas. Se matriculó en las pocas escuelas que ofrecían titulación, con buenos resultados, ya que a sus veinte años hablaba un francés perfecto, un inglés fluido y un alemán aceptable, a los que pronto se unirían un italiano y un Orta Türkçe que, aun no siendo la única lengua de los otomanos, hacía fácil entenderse si no se hablaba lejos de Constantinopla. El Orta Türkçe habría sorprendido a cualquiera no muy puesto en los Mir, aunque para Meritxell no había misterio: dentro de no mucho su hermana y ella se reunirían donde se juntan el Bósforo y el Cuerno de Oro. Ésa era la causa de que Queralt ingresara

en la Caja de Pensiones casi todo lo que ganaba en el consulado alemán. Don Joan y el cónsul se conocían desde cuando llegó éste a Paseo de Gracia con Mallorca. Se lo presentó su antecesor, con el que don Juan mantenía una buena relación. Era natural que al traspasarse las responsabilidades hicieran lo propio con los contactos. De ahí venía que Herr Uwe von Gösseln y don Juan Mir fueran lo bastante amigos como para que aquél cenara de vez en cuando en Diagonal con Casanova. En una de aquellas cenas familiares Von Gösseln se quedó prendado de la hija menor de su notario. A eso se debía que desde hacía un año fräulein Mir llevara el consulado con la misma eficacia que cualquier funcionario destinado sin ganas en la peligrosa ciudad, y también de que a las nueve se levantara de la mesa, diera un beso a don Joan, otro a doña Mercè y se fuese a trabajar.

★ ★ ★

Uwe von Gösseln tenía sesenta y dos años. Era diplomático desde hacía treinta. De los otros treinta y dos la primera mitad se la llevó una educación militar, aunque no porque su padre, general de brigada Ludwig, barón Von Gösseln, pusiera empeño en ello. Lo ponía la sociedad en que vivían, y eso que su madre trampeaba lo que podía para que Prusia no le arrebatara sus cuatro hijos varones. Les dio una educación donde las humanidades pesaban bastante; a eso debía Uwe su buen gusto, así como su dominio del francés y el inglés; el español llegó más tarde a su vida, y por eso lo hablaba peor. Aun así, pese al empeño de su madre, a los dieciséis años sentó plaza en el 6º de Ulanos. Hasta los treinta y dos vistió el uniforme del KPA o Real Ejército Prusiano. Entonces, una mala caída de un caballo le dejó una cadera tan averiada que nadie puso pegas cuando pidió el retiro con honor, el que le correspondía por haber ganado en Sedán una Eisenerkreuz. Pudo seguir en el KPA, como tantos lisiados y mutilados dedicados a la enseñanza, pero la verdadera razón era que a la vuelta de unos años dejaría de ser un oficial como tantos otros, los que no se casan más pronto de los treinta, para volverse un solterón sospechoso. De ahí su empeño en no dar pistas, para lo cual decidió, como primera medida, cambiar de aires.

Ingresar en el servicio diplomático le fue fácil, porque no había muchos oficiales condecorados que hablaran dos idiomas. Pronto con-

siguió su primer destino: consejero cultural en la embajada de Madrid. A ése siguieron otros, hasta que bordeando los cincuenta le ofrecieron el consulado general de Barcelona. Ni se lo pensó, porque no sólo adoraba España, sino porque allí nadie se haría cruces ante un cónsul cincuentón, solterón y al que atendía un apuesto mayordomo griego que le tenía como a un príncipe. Llevaba doce años bastante felices en un gran piso del Paseo de Gracia que sólo en su mitad era consulado; el resto, residencia del cónsul. En sus primeros años de vivir en Barcelona viajaba mucho, acompañado de su fidelísimo mayordomo, pero en los dos últimos no se movía de allí. Esa mañana, dolorido por el último ataque de la implacable gota, echaba de menos a su madre. Jamás le confesó su secreto. No hacía falta, pues ella lo intuía, pero jamás hizo comentarios. Nunca se lo agradeció bastante, se decía estirando la mano hacia tres folios mecanografiados, entregados a su mecánico por el factor del expreso de Madrid, el de la MZA. Ya los había leído, pero su complejidad merecía una segunda lectura. Von Gösseln, pese a los muchos años transcurridos, no conseguía dejar de ser un concienzudo capitán de Estado Mayor del Königlich Preußische Armees.

El embajador le comunicaba la próxima llegada a Barcelona de la Mittelmeerisches Kreuzergeschwader –Escuadra de Cruceros del Mediterráneo–, integrada por el Großer Kreuzer SMS* *Goeben* y el Kleiner Kreuzer SMS *Breslau* –gran crucero *Goeben* y crucero ligero *Breslau*–, y de paso le contaba que la tal fuerza se había creado días antes, por ser deseo del káiser reforzar la presencia del Reich en el Mediterráneo. La inestabilidad en los Balcanes justificaba destacar allí una escuadra de tamaño reducido pero de potencia formidable, pues el *Goeben* no sólo sería el buque de batalla más moderno de los que flotaban en el Mediterráneo, sino el más poderoso y veloz de las armadas en presencia: británica, francesa, italiana, austrohúngara, griega, española y otomana. La misión de la escuadra duraría dos años, en los cuales visitaría los principales puertos del Mediterráneo, cumpliendo así su objetivo principal: mostrar la bandera. El secundario sería contribuir al esfuerzo industrial del Reich. Como sin duda el cónsul sabía –en el diplomático palabreo del embajador Von Ratibor-Corvey eso significaba «dado que no tienes ni la menor idea, te lo cuento»–, el programa de construcción naval emprendido en 1907 por el almirante Von Tir-

* Seiner Majestät Schiff, o buque de Su Majestad.

pitz era muy gravoso para las arcas públicas, y no sólo por los costes de los buques, sino por hacer necesaria la edificación de inmensos astilleros. Su rendimiento mejoraría si en ellos se construyesen, además, naves de batalla para terceros países. Desde la botadura en 1906 del inglés HMS* *Dreadnought*, no había potencia de importancia que no construyera barcos del mismo tipo; era claro que las claves de la guerra naval acababan de cambiar, a un punto tal que todo lo que hasta entonces flotaba se podía dar por obsoleto. En la ribera norte del Mediterráneo, en particular, los construían Francia, el Imperio austrohúngaro, Italia, España y el Imperio otomano. En eso se veía difícil participar, pero pronto se iniciarían varios proyectos de construcción de cruceros, y en éstos sí creía Berlín que habría oportunidades para sus astilleros. A eso se debía que la primera escala de la *Mittelmeerisches Kreuzergeschwader* –la terminología naval del Reich le dejaba sin respiración– fuera Barcelona.

En España, el monopolio de la construcción naval militar estaba en manos de la SECN, o Sociedad Española de Construcción Naval. Era española sólo de nombre, ya que los accionistas mayoritarios eran John Brown y Vickers-Amstrong, las cuales, con toda desfachatez, anteponían los intereses británicos a los españoles. El gobierno del rey Alfonso XIII, pese a la ruina en que había quedado el país tras la guerra de 1898, juzgó que debía emprender un plan de reconstrucción de su maltrecha flota. El plan, conocido por Maura-Ferrándiz, se formalizó en 1907. Ese mismo año se arboló la quilla del *España*, primer acorazado de una serie de tres. Aunque se botó en 1909 seguía sin ser operativo. La causa del retraso era la pésima calidad del diseño, tan acusada que la prestigiosa publicación especializada *Jane's Fighting Ships* definía los *España* como los más lentos, peor armados y deficientemente blindados de todos los *dreadnoughts* construidos o en construcción. Eso provocó duras críticas en la Marina Real, pero no se veía forma de renegociar el contrato con la muy británica SECN. El plan, no obstante, comprendía la construcción de dos grandes cruceros y tres más de tipo ligero. Se iniciaría en 1914, y en ellos el káiser veía una excelente oportunidad, basada en la fuerte impresión que dejó en un embajador español el SMS *Von der Tann*. El rey tenía tan presente la entusiasta descripción que le pasó el marqués de Villaurrutia tras la revista

* His/Her Majesty Ship, o buque de Su Majestad.

de 1911, que aceptó la invitación del káiser para visitar el *Goeben* cuando carboneara en Barcelona, y así comprobar por sí mismo que superaba los 28 nudos de andar, casi el doble que los *España* y mucho más que cualquier navío que flotara en el Mediterráneo.

«La visita Real tendrá lugar el viernes 15. El rey Alfonso y su séquito, en el que figurarán los ministros de Marina y de Fomento, así como el embajador Ratibor-Corvey, llegarán en el tren real en las primeras horas de dicho día 15. El cónsul general deberá coordinar con el Konteradmiral Trummler la preparación de lo que sea necesario para que la visita sea tan fructífera como desea el káiser, para lo cual deberá estar presente en el puerto de Barcelona cuando arriben nuestros barcos».

En un *posts criptum* se le decía que el *Goeben* había ganado Vigo en arribada forzosa, pues el Nachrichtenoffizier –oficial de información– sufrió un ataque de apendicitis derivado en peritonitis. Como no se recuperaría en muchos meses, si lo hacía, la Kaiserliche Marine había enviado un sustituto, al alférez de navío Wichelhausen. Llegaría a la estación Término en un tren de la TBE, en la mañana del martes 12. El embajador esperaba del cónsul que le atendiese hasta la llegada del *Goeben*.

★ ★ ★

Rolf Wichelhausen tenía veintidós años y aún no se creía estar a bordo de aquel coche cama de la CIWL*. Formaba desde los diecisiete en la KM o Kaiserliche Marine (Marina Imperial). A esa edad ingresó en la Marineakademie de Kiel. Se graduó a los veinte como alférez de fragata. Su promoción fue la última de Kiel; la siguiente se formaría en la nueva y más amplia Marineakademie de Flensburg-Mürwik. La KM sufría un fuerte déficit de personal; lo provocaba el gran programa de construcción emprendido por Von Tirpitz. La planificación de 1910 preveía la entrega de tres grandes unidades, así como numerosos cruceros, torpederos y submarinos. Al haber escasez de hombres, el Alto Mando hacía juegos malabares para cubrir las dotaciones; eso daba lugar a que se acortaran los periodos de instrucción. Era lo que sucedía con el pri-

* Compagnie Internationale des Wagons-Lits, o Compañía Internacional de Coches Cama.

mer Großer Kreuzer* de la Hochseeflotte –flota de alta mar–, el *Von der Tann*. El Alto Mando necesitaba el revolucionario navío –primera gran unidad movida por turbinas– para mostrar la bandera en Brasil y Argentina, pues ambas planeaban encargar sendos *dreadnoughts*. Aunque los ingleses parecían tener el contrato en el bolsillo, la Blohm & Voss no perdía la esperanza de hacerse con un pedido. A eso se debió la decisión de Tirpitz: arrebató al buque de línea –*linienschiff*– *Rheinland* la mitad de sus tripulantes y destinarlos al *Von der Tann*, para que así emprendiera cuanto antes una misión más comercial que diplomática.

Los oficiales recién graduados menos prometedores recibían su primer destino en tierra o en buques menores. A eso se debía que Wichelhausen, penúltimo de su promoción, se preguntase por cuál milagro habría ido a parar al flamante *Von der Tann*. Su hermano Jürgen, arquitecto –Rolf era el único Wichelhausen al servicio del káiser–, achacaba la razón a que hablaba un buen inglés, un aceptable francés y se defendía en italiano, ruso y español. No era el único Wichelhausen en hablar unas cuantas lenguas, pues en eso era donde más se notaba la influencia de la *mater familiae*, una Von Bülow convencida de que limitarse al propio idioma era la causa principal de que los alemanes resultaran tan paletos. Ella no pensaba consentir que sus hijos fueran unos patanes incapaces de charlar con nadie que no fuera de su pueblo. A eso se debió el conseguirles profesores nativos que les hicieran hablar inglés y francés sin apenas acento, y a los que mostraban una mejor disposición les añadía refuerzos de italiano, ruso y español. Sólo esas lenguas. A su mercantil juicio, las habladas por menos de cincuenta millones de posibles clientes no justificaban el coste de aprenderlas.

En septiembre de aquel 1910, y nada más incorporarse al *Von der Tann*, su comandante, el Kapitän-zur-See –capitán de navío– Robert Mischke, le dijo que contaba con él para entenderse con las autoridades argentinas y brasileñas con las que pudieran tratar durante la travesía que iniciarían meses después, con el crucero ligero *Bremen*. Para Mischke los idiomas español y portugués venían a ser lo mismo, pero él sabía que no lo eran, y si bien se bandeaba en español no tenía la menor idea de portugués. Poseía, sin embargo, el supremo don de aprender idiomas con facilidad, el propio del que con cuatro años se

* En 1917 la Kaiserliche Marine clasificó los seis *großkreuzer* (o grandes cruceros) que aún le quedaban como *schlachtskreuzer* (o cruceros de batalla).

veía forzado a sólo entenderse con gente que le hablaba en inglés y en francés. Así, con ayuda de una gramática, un diccionario y cuatro libros, pudo hacer un buen papel, escoltando a Mischke, una vez fondeados en la bahía de Guanabara, frente a Río de Janeiro. Estuvieron allí del 14 al 23 de marzo de 1911, preparando la visita del presidente de la república, Hermes Rodrigues da Fonseca. No obstante, él y otros jóvenes oficiales del *Bremen* y del *Von der Tann* tuvieron tiempo para enamorarse tan perdidamente de Río, y de sus aclamadísimas *garotinhas*, que acabaron preguntándose cómo habrían podido vivir lejos de tan maravillosa ciudad los veintipocos años de sus vidas.

Tras dos días en Itajaí fondearon en Bahía Blanca. Mischke, Berg y Mahrholz, sus oficiales de maquinaria y artillería, y Wichelhausen, giraron una visita de seis días a Buenos Aires, para explicar allí las maravillas del *Von der Tann*. Volvieron al barco encantados del trato recibido, aunque atacados de nostalgia. No obstante, al llegar a Kiel, tras tocar en Bahía y en Santa Cruz de Tenerife, las penas sentimentales de oficiales y tripulantes ya eran historia; en eso influyó saber que su barco era el seleccionado para representar a la KM en la revista naval que se celebraría en Spithead, frente a Portsmouth, del 19 al 28 de junio. Llevarían dos pasajeros extraordinarios: el Kronprinz Wilhelm y la Kronprinzessin Cecile, cosa que a la tripulación la henchía de orgullo. A Wichelhausen le motivaba incluso más, ya que durante la revista sería relevado de su puesto en la torre Alsen para sumarse al *staff* de Mischke, el cual preveía que su buque sería el más visitado de los cerca de doscientos que se darían cita para rendir honores al nuevo rey de los británicos.

Fondearon en Spithead el miércoles 21, flanqueados a babor por el crucero de batalla HMS *Indefatigable*, el más reciente de los buques de su clase. A estribor aparecía el crucero español *Reina Regente*. A proa, un exótico crucero chino de nombre *Hai Chi*. A popa, el acorazado americano USS *Delaware*, entregado también el año 1910. El *Reina Regente* lucía colores victorianos –casco negro, superestructuras blancas y chimeneas amarillas–; sus vecinos, al igual que casi todos los demás, se mostraban en diferentes tonalidades de gris. El *Von der Tann* lucía la librea de la KM desde la entrega del *Nassau*, el primero de sus *dreadnoughts*: casco en gris medio, superestructuras en gris claro y caparachos en gris muy oscuro. Sumando esa librea que tanto alegraba sus tétricas líneas a la gran armonía de sus proporciones, y a que aún

no equipaba las antiestéticas redes antitorpedo, era natural que las encuestas oficiosas lo señalaran como el más agraciado de los navíos en presencia. Otras encuestas, menos frívolas, lo definían como el más interesante, por su propulsión revolucionaria, por la distribución de su artillería y por sus especificaciones de blindaje y velocidad. La KM mentía un poquito en cuanto a la última, ya que no daba los trabajosos 26 nudos de su contraparte inglés, el contrahecho *Indefatigable*. Superaba los 28, y a ritmo de combate, marchando a revientacalderas, Mischke afirmaba que daría 30. Su barco, que pese a estar clasificado como Großer Kreuzer era tan crucero de batalla como el *Indefatigable*, superaba de lejos al inglés en velocidad, blindaje y artillería, pues si bien las ocho piezas de los seis primeros cruceros de batalla británicos eran del calibre 305 mm, las ocho del alemán, de 283 mm y de diseño muy moderno, permitían disparar a un ritmo superior al de las británicas. Ningún oficial del *Von der Tann* dudaba de que, de llegar a vérselas a cañonazos, el *Indefatigable* sería pan comido para ellos, pero en eso preferían no pensar. Era mejor disfrutar la encantadora semana de verano, donde lo mismo recibían visitas admiradas que las realizaba el propio Mischke, siempre acompañado de su imprescindible Wichelhausen.

La revista, celebrada el día 24, fue un tormento que no se acababa nunca. El rey George, a bordo del yate real *Victoria & Albert*, recorría las filas y filas de buques a una velocidad lo bastante baja como para garantizarse tres ¡hurras! por navío, y así hasta dar un buen vistazo a los 183. Wichelhausen se preguntaba si no acabaría tan aburrido como lo estaban él y los demás oficiales, formados en la cubierta engalanada del *Von der Tann*. No sólo les hastiaba la revista. Mischke, con buen criterio, no daba permiso para bajar a tierra, ni a la tripulación ni a los oficiales. Portsmouth era una ciudad pequeña, incapaz de recibir cada tarde a veinte mil marinos sedientos. Ni habría cerveza para todos ni putas para todos, así que todo el mundo se quedó a bordo. Así, al volver a Kiel el 29 de junio nadie se mostró entristecido. Era porque la filosofía de la KM no era oceánica. Estaba concebida para operar cerca de sus bases, de modo que las facilidades de alojamiento, incluso en las naves modernas, eran mediocres; nadie se quejaba porque los tripulantes dormían en barracones aceptablemente cómodos. A Wichelhausen no le hacía feliz saber que su porvenir sería de continuo y monótono adiestramiento, frecuentes ejercicios y elaboración de las tácticas de la *Aufklärungsstreitkräfte*

—grupo de exploración— de la Hochseeflotte, cuya creación se acababa de confiar al vicealmirante Bachmann y que de momento sólo contaba con el *Von der Tan* y el *Blücher*, pese a que éste, más pequeño, lento y peor armado, no era un crucero de batalla. Así pasó para él un año en el que no se aburrió mucho. Los ejercicios de tiro eran frecuentes, y en ellos se pudo distinguir de sus iguales, lo bastante para pensar que algún día se le confiaría la dirección de tiro de algún gran buque, lo que para un oficial de artillería representaba el máximo esperable de una vida de servicio. Los ejercicios se intensificaron tras la llegada del *Moltke*, en septiembre de 1911. Un buque tres mil toneladas mayor que el *Von der Tann*, armado con cinco torres del 283 en vez de cuatro, tan veloz como para frisar los treinta nudos y más estable que el *Von der Tann* a la hora de disparar andanadas completas. Era lógico que Bachmann izara en él su pabellón, cosa que siempre apenaba un poco a los tripulantes del que hasta entonces fuera el buque insignia, pero se lo callaban. Era ley de vida e iba en el sueldo.

La KM recibió su tercer Großer Kreuzer, el *Goeben*, en julio de 1912. La planificación iniciada en 1908 se cumplía con rigor. El *Von der Tann* llegó en 1910, el *Moltke* en 1911 y el *Goeben* en 1912; el *Seydlitz* lo haría en 1913, el *Derfflinger* en 1914 y el *Lützow* en 1915. El Vizeadmiral Bachmann había trazado un exhaustivo programa de maniobras, pues al ya contar con tres buques su escuadra de exploración podía llamarse así con propiedad. Se podría contar con ella, de hacer falta que abriera paso a una Hochseeflotte capaz de medirse con la First Atlantic Fleet, lo que Bachmann daba por probable de ahí a cinco años. Sin embargo, y rompiendo la tradición, no movía su pabellón del *Moltke* al *Goeben*. Hizo bien, pues a finales de octubre una nueva crisis vino a zarandear el Mediterráneo. Parecía una guerra regional; Serbia, Grecia, Bulgaria y Montenegro contra el Imperio otomano, aunque podría evolucionar a más si Rusia se sumaba, cosa que a ninguna potencia ribereña le convenía, de modo que de un día para otro se organizó una fuerza disuasoria capaz de impedir un ataque búlgaro a Constantinopla. El káiser Wilhelm y su pensador naval, Tirpitz, decidieron incrementar la presencia imperial en el Mediterráneo, donde hasta entonces sólo tres buques escuela mostraban el pabellón alemán. En consecuencia, se creó la Mittelmeerisches Kreuzergeschwader y se la equipó con el más moderno Großer Kreuzer, y con el más reciente de los cruceros ligeros. Tras eso los acontecimientos se desencadenaron,

comenzando por la interrupción de los permisos en los dos buques, su alistamiento de víveres, municiones y uniformes de aguas cálidas, el despliegue de los barcos de apoyo y, finalmente, su despacho al Mediterráneo a las órdenes del contralmirante Konrad Trummler, al que caía el mando de rebote, pues el seleccionado por Tirpitz, el de igual empleo Wilhelm Souchon, se divorciaba en esos mismos días. Así, el *Goeben* y el *Breslau* se hicieron a la mar al amanecer del 5 de noviembre de 1912, rumbo a su primera escala: Barcelona.

El recién ascendido alférez de navío Wichelhausen estaba de guardia el 5 de noviembre, de modo que pudo ver salir al *Goeben*. Sus afortunados tripulantes tenían por delante una gran aventura. Ya le habría gustado ser del *Goeben*, pero de nada valía rezongar. Tampoco le valió de nada, cuatro días después, preguntarse si algún Dios travieso habría oído sus plegarias. Desde que a primera hora del sábado 9 Mischke le dijera que a partir de aquel momento era el Nachrichtenoftizier del Konteradmiral Trummler, al cual se debería presentar en Barcelona el 12 de aquel mes, para lo cual debía tomar el primer tren a Berlín, visitar en el Estado Mayor a un oficial cuyos datos le tendía en un papel, tras eso poner en orden sus asuntos para no menos de un año, despedirse de quien tuviera que hacerlo y tomar el domingo 10, en la Anhalter Bahnhof, el expreso Stuttgart-Lyon, no había tenido un momento de respiro.

En Berlín se le dijo que su función sería sustituir a un Kapitänleutnant –teniente de navío–; se le daba el puesto, que por grado no le correspondía, gracias a los excelentes informes del Kapitän-zur-See Mischke y a no haber encontrado un oficial de la graduación adecuada que hablara los mismos idiomas que hablaba él. A Trummler, consultado por radio, le costó dar su aprobación, aunque se resignó a padecerlo tras decirsele que no encontraban otro. Le advertían de todo eso para que fuera consciente de que Trummler le recibiría con prevención, de modo que a la menor metedura de pata le pondría en el primer barco que saliese para Kiel, así que «ni se confíe ni se relaje, pues estará usted a prueba; que no se le olvide», y no se le olvidaba.

Ya se lo llevaba el sueño, mecido por el recuerdo de que a partir del día siguiente la fuerza compuesta por el *Goeben* y el *Breslau* se llamaría Mittelmeerdivision, abreviada en MD. Un nombre preferible al espanto anterior. Cuando le tocase hablar con periodistas ya no tendría que padecer el dolor de deletrear y traducir aquel horror de la lengua

naval alemana, se decía según caía en un profundo sueño, el propio de un joven oficial que pone rumbo a la mayor aventura de su vida.

Martes, 12 de noviembre de 1912

Queralt Mir recorría el andén de la Estación Término por donde aparecería el tren correo procedente de Portbou. Lo hacía desde las diez y media, con la certeza de que antes de las once no llegaría nada de allí lejos, aunque ya veía que cometió un pecado de optimismo. Entretenía el tiempo paseando por el andén, estudiando las fascinantes locomotoras. Le abatía decirse que jamás podría diseñar una, con lo mucho que le gustaría saber hacerlo, pero ser española, bien claro se lo habían dicho, era incompatible con ser ingeniera. Cuando menos, con aprender a serlo.

Tenía un aspecto, suponía, muy apropiado a la ocasión: *dress tea* blanco bastante ceñido, adornado con unos discretos encajes y un chal color perla, más una pamelita igualmente blanca, tanto como los botines, los guantes y la sombrilla. El conjunto lo redondeaba un collar de perlas, un zafiro en cada oreja, un gran bolso también blanco y un Vacheron & Constantin de oro, talla cadete. Nada más. Ni pulseras, ni colgantes, ni anillos ni abalorios. Su aspecto, sentenció Meritxell, era profesional, como debe ser el de toda oficial de consulado que recibe un supuestamente apuesto, y de buena estatura —los bajitos no le gustaban mucho; dado que cuando se subía en sus botines pasaba con holgura del metro y ochenta, era raro que le presentasen a barcelonés alguno que le despertara curiosidad—, al que conduciría de inmediato al Hotel España, junto al Liceu. Lo haría en el Horch del cónsul, conducido por su mecánico. Más allá, según fuera el caballero. Si era un imbécil le pondría en manos del mecánico y allá se las componga usted, pero si fuera un tipo interesante se instalaría en el bar del hotel y entretendría el tiempo hasta que su presa colgara sus ropas, se aseara —daba por seguro que bajaría del TBF* en un estado lamentable— y volviese a dejarse ver. Tenía instrucciones de comer con él allí mismo, en el afamado restaurante del hotel, y tras eso llevarlo al consulado. Más allá no tenía planes. Demasiadas incógnitas a despejar.

* Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia.