

**Viatge a Odessa (URSS) de Joan Espinàs i Font,
capità del vapor Sac-6
incautat pel Govern de la República**

Octubre 1936 a Gener 1937



SAC-6 sortint de Barcelona en el seu primer viatge, sept. 1928

“Apunts manuscrits de Joan Espinàs i Font, capità del vapor
SAC-6 des de l'octubre de 1936 a gener 1937 (incautació i viatge a Odessa)

(aquests apunts eren guardats curosament a un sobre,
amagat sota l'alfombra del camarot i després enmig dels papers personals)”

Joan Antoni Espinàs. Arxiu JAEX, 1984

S'ha fet la reproducció de tot el text, mantenint el màxim de fidelitat al manuscrit original (toponímics, majúscules i minúscules, abreviatures, ...), amb revisió ortogràfica, revisió de signes de puntuació i introducció de notes terminològiques.

Les pàgines laterals indiquen les pàgines del manuscrit original.

Josep Espinàs i M. Eulàlia Espinàs, 2003

Reproducció de la primera pàgina dels apunts manuscrits (mida original)

Notas de Diario.

El día 30 de octubre a 21^h 15 me fue enviado el siguiente telegrama.
= 15166 S BARRA MADRID 20/27-30-30-21^h 15^m. DTR. GRAL. MARINA MERCANTE A
CAPITAN SAC SEXTO = HABIENDOSE INCAUTADO ESTADO "SAC6" GERENCIA 6^{ta} E
BUQUE RADICA DIRECCION GENERAL MARINA MERCANTE". Telegrama que recibí
a las 9^h de la mañana del 31 a mi llegada a bordo de manos del
continua este que en su momento lo habra recibido. a las 11^h
me presente a la Delegacion Maritima del puerto de Barcelona, mostrándome
al Sr. Delegado Conde, este telegrama contestandome no sabia aun nada
por conducto oficial, si bien estaba algo al corriente por haberse telefonado
de Madrid preguntándole los buques que habra en el puerto en situacion
de ser requisados. Seguidamente me trasladé a la Central de Edad. J. Conde
donde me puse al corriente de control de buques, el cual tampoco habia
recibido ninguna comunicacion del Estado, lo statante me ordenó se hubiera
un inventario por triplicado de los distintos departamentos del buque,
nada mas digno de mención acaer en este día 31 octubre.
1^o de Noviembre. Hoy día de fiesta no voy al buque, promisionado todo el día
en mi casa en compañía de mi mujer y mis hijos, en Vilasar de Mar.
2^o de Noviembre. A las 7^h 55 en el tren que a esta hora para me trasladado a Barcelona
1^o Oficial infiere traer el inventario del buque así como al 1^o maquinista
que habra que trasladado a la hora de cada a Barcelona en fecha número de
trámite, y etc. Se pasa el día en mi propia contratación más.
3^o Noviembre. - a las 7^h 55 salgo de Vilasar para Barcelona. a bordo se sigue haciendo
el inventario. En la Central Edad. J. Conde el Comité de Control del
buque, me ordena traer el buque dispuesto para el día de mañana a las
7^h a mi de aquel para limpiar fondo. Como primera providencia se pide a
los que son los tripulantes que faltan para completar la tripulacion
como a Vilasar, quedándose en Barru. Vuelvo al control de la parte a las 10^h
con el auto del control vamos a bordo a dar instrucciones para el caso que la
tripulacion que se ha pedido de la Bolsa no este a bordo mañana a primera hora.
para a mi buque lo manes del sac 6 para hacer la maniobra. a las 17^h como
el tren para Vilasar.
4^o Noviembre. - Como el tren de las 6^h 05 para Barcelona, al pasar por Premiá se une a mi
el 2^o Oficial junto segundo para Barcelona. a 6^h 55^m llegamos a bordo montando en el
buque al Capitán L. Conde, que dirige la maniobra hasta la boca del dique.
a las 8^h empezamos las operaciones de entrada al dique a las 9^h 45 aproximadamente
esta el buque en seco y telefono al inspector, esta mañana embarca la tripulacion
que faltaba. Por la tarde paso a casa para preparar y no momento planes para la
navigacion que me anuncian, que realizara.
5^o Noviembre. - Como el tren de las 6^h 05, llegando a bordo a las 6^h 45. a las 8^h
comenzamos a empezar la operacion de traza del dique, a las 9^h queparamos
las 11^h voy a la Delegacion Maritima a recibir ordenes y el delegado Sr. Conde
me ordena tenerlo todo preparado para salir mañana a las 6, de la tarde. Le entrego
la Baliza de Navigacion que me pide y escriben en ella a máquina el siguiente
epigrafe "Por decreto de 29 octubre de 1936 (Gaceta 304) el buque a que se refieren
esta Baliza de Navigacion "Vapor" SAC 6" para a ser propiedad del Estado
Barcelona 6 de noviembre 1936. Comunico al delegado que habia enviado planes y
memoria a la casa Sac, donde voy y entiendo algunos planes para ir al
mar Negro que es donde en definitiva tenemos que ir. En la Central Edad me
entregan un pasaporte que he de que llenar para poder entregar a cada tripulante
un pasaporte con el nombre del delegado que dice así - INSCRIPCION
MARITIMA MILITAR - Certificado que el compañero ... natural de ... provincia ...
nació el ... en el distrito de ... actualmente desempeña el cargo de ... en ...
de la ... incautado por el Estado, donde se continuaron e imprescindible para la
prestacion de servicios al gobierno y publicos, por lo que queda comprendido en el
MOVILIZACION INDUSTRIAL que previene el D. de la Conspección de Defensa, de 7

NOTAS DE DIARIO

El día 30 de octubre a 21^h15 me fue cursado el siguiente telegrama:
= 15166 S BARNA MADRID 20/927-30-30- 21^h15'- DTR. GRAL MARINA MERCANTE A CAPITAN SAC SEXTO = "HABIÉNDOSE INCAUTADO ESTADO "SAC 6" GERENCIA ESE BUQUE RADICA DIRECCIÓN GENERAL MARINA MERCANTE". Telegrama que recibí a las 9^h de la mañana del 31 a mi llegada a bordo, de manos del conrmaestre quien hacía pocos momentos lo había recibido. A las 11^h me presenté a la Delegación Marítima del puerto de Barcelona, mostrando al Sr. Delegado Torres este telegrama, contestándome no sabía aún nada por conducto oficial si bien estaba algo al corriente por haberle telefoneado de Madrid preguntándole los buques que había en el puerto en situación de ser requisados. Seguidamente me trasladé a la Central de Sdad. A. Cros dando cuenta al comité de control de buques, el cual tampoco había recibido ninguna comunicación del Estado. No obstante me ordenó se hiciera un inventario por triplicado de los distintos departamentos del buque. Nada más digno de mención ocurre en este día 31 de octubre.

1º de Noviembre. Hoy, día de fiesta, no voy al buque permaneciendo todo el día en mi casa en compañía de mi mujer y mis hijos, en Vilasar de Mar.

2º de Noviembre: A las 7^h55 en el tren que a esta hora pasa, me traslado a Barcelona llegando a bordo aproximadamente a las nueve y ordenando al 1^{er} oficial empiecen a hacer el inventario del buque, así como al 1^{er} maquinista, no pudiéndolo hacer de la telegrafía, por no tener a bordo radio operador ya que el que había, fue trasladado a la llegada a Barcelona en fecha viniendo de Valencia y Sfax. Se pasa el día sin ningún contratiempo más.

3 Noviembre. - A las 7^h55 salgo de Vilasar para Barcelona. A bordo se sigue haciendo el inventario. En la Central Sdad. A. Cros el Comité de Control de buques me ordena tener el buque dispuesto para ir el día de mañana a las 7^ha.m. al dique para limpiar fondos. Como primera providencia se piden a la Bolsa de embarque los tripulantes que faltan para completar la tripulación. Creo que son dos engrasadores, 4 marineros, 1 marmitón¹ y 3 fogoneros. No puedo ir a comer a Vilasar, quedándome en Barña². Vuelvo al control por la tarde y a las cinco, con el auto del control, vamos a bordo a dar instrucciones para el caso que la tripulación que se ha pedido de la Bolsa no esté a bordo mañana a primera hora, pasen a mi buque los marineros del Sac 4 para hacer la maniobra. A las 19^h tomo el tren para Vilasar.

¹ marmitón: ayudante de cocina de un buque mercante

² Barña: Barcelona (el símbolo ñ es de uso habitual para indicar que la palabra ha sido abreviada)

4 Noviembre. – Tomo el tren de las 6^h05 para Barcelona. Al pasar por Premià se une a mi el 2º oficial. Juntos seguimos para Barcelona: a 6^h55^m llegamos a bordo, encontrando en el buque al Práctico Sr. Estrader que dirige la maniobra hasta la boca del dique. A las 8^h empezamos las operaciones de entrada al dique. A las 9^h45 aproximadamente está el buque en seco y telefono al inspector. Esta mañana embarcó la tripulación que faltaba. Por la tarde paso a casa Perez Trepas y no encuentro planos para la navegación que me anunciaron que realizaría.

5 Noviembre. – Tomo el tren de las 6^h05, llegando a bordo a las 6^h45. A las 8^h empieza la operación de bajar del dique. A las 9^h quedamos amarrados abarloados³ al Sac 4 del cual tomamos 70 toñis. de carbón. A las 11^h voy a la Delegación Marítima a recibir órdenes y el Delegado, Sr. Torres, me ordena tenerlo todo preparado para salir mañana a las 6 de la tarde. Le entrego la Patente de Navegación que me pide y escriben en ella a máquina el siguiente epígrafe: “Por decreto de 29 de octubre de 1936 (Gaceta 304) el buque a que se contrae esta Patente de Navegación vapor “SAC 6º” pasa a ser propiedad del Estado. Barcelona 5 de Noviembre 1936”. Comunico al Delegado no haber encontrado planos y me indica ir a casa Isar, donde voy y encuentro algunos planos para ir al Mar Negro que es donde, en definitiva, tenemos que ir. En la Central Cros me entregan un impreso que hay que llenar, para entregar a cada tripulante una vez controlado por Delegación Marítima que dice así: “- INSCRIPCIÓN MARÍTIMA MILITAR – Certificamos que el compañero natural de provincia inscrito al folio del distrito de actualmente desempeña el cargo de en..... de la (incautado por el Estado), donde su continuación es imprescindible para la prestación de servicios de guerra y públicos, por lo que queda comprendido en la MOVILIZACIÓN INDUSTRIAL que previene el D. de la Consejería de Defensa, de 7 de Octubre de 1936 – Igualmente queda afecto a la Reserva Naval de la Marina de Guerra, como comprendido en el Art. 5º del D. de Comunicaciones y Marina Mercante, de 29 de Julio de 1936.

Pág. 2

Expidiéndosele el presente documento a los efectos de la O. de la Consejería de Defensa de la Generalidad de Cataluña de 29 Octubre de 1936 (D. O. del 2 de Noviembre de 1936. Barcelona..... de de 1936.”

6 Noviembre. A las 10^h30 aproximadamente se termina la operación de carboneo. Voy a la Delegación Marítima donde el Delegado Marítimo me entrega el siguiente comunicado nº 6352 que dice: “Se servirá proceder inmediatamente para el puerto de Mariupol⁴ debiendo hacer escala en Malta para tomar el carbón estrictamente necesario para alcanzar dicho puerto. Barcelona 6 de Noviembre 1936.” Lo firma el Delegado Marítimo Sr. Torres. Me ordena salir a las seis de la tarde, y no sabe contestarme a la pregunta que le hago respecto al cargamento que debemos embarcar en dicho puerto de

³ abarloadar: situar un barco con el costado pegado al de otro

⁴ Mariupol: también denominat Zdanov, en el Mar de Azov (URSS)

Mariupol, contestándome que depende del puerto de descarga a que vaya destinado, que no hay contrato de fletamiento de ninguna especie. Como quiera que no puede entregarme el dinero que acordamos para gastos de provisiones y otras atenciones, tendré que pedirlo a la Sociedad A. Cros.

Me encarga que salga a las seis de la tarde. Voy a la Central y allí firmo un recibo de 6000 pesetas, cantidad que yo tenía a bordo correspondiente al saldo de la liquidación del mes anterior y que figura que la recibo de la Delegación, aún cuando en realidad son de Cros, pero quedaron el Delegado Marítimo con el Delegado del Comité de Control de Cros que cuando aquel recibiría dichas pesetas de Madrid haría entrega de ellas al Control de Cros. Entretanto yo he firmado un recibo de Cros por seis mil pesetas y otro recibo de 6000 ptas. como si hubiera recibido estas de Deleg. Marítima. Este recibo quedó en depósito al Comité de Control Marítimo, para entregarlo al Deleg. Marítimo cuando éste entregue las 6000 ptas. a Cros, y entonces Cros anulará el recibo que yo le firmé. Por la tarde entrego aproximadamente 4000 ptas. al Mayordomo y marinero para la compra de provisiones, que descontando las cantidades entregadas por avances me queda un saldo a bordo de menos de 200 ptas., y con esta cantidad tengo que salir de viaje!. Llegada la tarde, a bordo me entregan en nombre del Sindicato la clave telegráfica para el viaje. Mientras, tengo entendido que tratan de acoplar un aparato de extracorta a la telegrafía, cosa que al fin no se puede lograr. A las seis de la tarde no podemos salir por no haber podido procurarse la provisión de fonda⁵. Dicen que a las diez de la noche probablemente la tendrán a bordo. Voy a mi casa de Barcelona, pero antes entro al Sindicato para llevar la cantidad de Ptas., unas 350, que es el día de haber que dijeron teníamos que abonar la tripulación para las Milicias.

Mientras estoy cenando en mi casa con mis hermanos, viene el 2º oficial a notificarme que no saben exactamente a que hora podrá estar lista la provisión pero que será pasada la medianoche. En vista de la cual acuerdo no salir aquella noche y esperar a la mañana siguiente y lo telefono al 1º oficial que está en su casa también cenando. Duermo esta noche con mi chiquillo José, ya que no tengo tiempo de ir a Vilasar, que bien se duerme con el chiquillo!! quizás el contacto suyo, el respirar, el tenerlo tan cerca de mi, a este chiquillo tan cariñoso, que tanto mima y quiere a su papa, me hace olvidar por momentos los pensamientos y el pesimismo que invade mi espíritu!

7 de Noviembre – A las 9^h de la mañana voy a Delegación Marítima y expongo al Delegado las causas por las que no salí el día anterior, hace un gesto de contrariedad pero quedamos de acuerdo que saldría al mediodía. Combinamos con el 1º maquinista la salida a las dos de la tarde y aprovecho el tiempo para ir a Vilasar a ver a mi mujer y a mis tres restantes chiquillos.

Como ya me creían fuera, se alegran infinitamente de volverme a ver. Me prepara mi mujer la comida para mi solo que la como en el hall, lo que nosotros llamamos el hall, qué feliz tenerla a ella a mi lado y que tristeza para ambos al

⁵ provisiones de fonda o de boca: víveres

pensar que dentro media hora nos separaremos y al pensarlo, aunque no se lo diga, tengo negros presentimientos. Un viaje que vamos al riesgo y a la aventura. Al terminar de comer llegan los chiquillos de la escuela. Que alegría tienen al verme. La niña se me agarra del cuello y no quiere soltarme. Al ver su alegría es cuando yo más siento aquella separación, que no sabemos cuanto durará. A las doce me voy en el tren. Apenas he estado una hora con los míos. Me voy más triste que ninguna otra vez. En el andén de la estación, mientras espero el tren, la vista del mar tan tranquilo parece que me tranquiliza y anima. Llega el tren, sale y al dejar el andén y al perder de vista las últimas casas del pueblo, vuelve a invadirme la tristeza y mentalmente siento rezar a mi mujer, es como si la oyera pedirle a su Virgen del Carmen que me acompañe en el viaje. Llego a la una a bordo, la desgracia ocurrida a un marinero priva de poder salir a las dos. Afortunadamente la caída que ha dado es de poca importancia y el médico le autoriza salir. Así es que a las tres, con el Práctico a bordo, salimos del puerto de Barcelona. Vamos costeano, anochece cuando pasamos por delante Vilasar. No veo a los míos, pero me figuro que estarán en el terrado y verán como el buque pasa; verán la sombra del casco y las luces recién encendidas. A la media noche estamos en Cabo San Sebastián⁶ y damos rumbo a Cerdeña, al Sur.

8 de Noviembre – Durante el día mucha mar del SW y W. Nada de particular hay que mencionar, a no ser los grandes bandazos que da el buque. En las cuestiones de trabajo actúa el Comité de a bordo, formado por un representante de oficiales, uno de maquinistas, uno de marineros, uno de fogoneros, uno de fonda y uno de telegrafía.

9 de Noviembre – Sin ningún contratiempo en todo el día navegamos habiendo avistado la isla del ...⁷

10 de Noviembre – Navegamos todo el día sin novedad pasando a la vista del Cº Bon⁸, Isla Pantelleria⁹, y a media noche estamos a la vista del faro de la isla de Gozo¹⁰

11 de Noviembre – Al amanecer hacemos proa al puerto de La Valletta¹¹. A las 5^h40^m embarca el práctico y a las 6^h30 quedamos fondeados de las dos anclas y los cabos de popa al muelle. Seguidamente viene la Sanidad, Aduana y Policía, quedando admitidos a libre plática. Hacia las 8^h30^m viene un señor, dependiente del Consulado Español, con un provisionista¹². El dependiente me dijo que en el consulado no hay ninguna noticia para el buque. Seguidamente,

⁶ Cabo San Sebastián: a l'alçada de Llafranc (Palafrugell)

⁷ Isla de...: possiblement es refereix a l'illa de Sant'Antiocco, al sud de Sardenya

⁸ Cabo Bon: extrem de la península de Maouin (Tuníssia), punt més proper a Sicília.

⁹ Isla Pantelleria: petita illa italiana situada al sud de Sicília i a l'est del Cap Bon

¹⁰ Isla de Gozo: petita illa al NorOest de Malta

¹¹ La Valletta: capital de l'illa de Malta

¹² provisionista: proveedor o abastecedor

acompañado por dicho dependiente, me traslado a la Policía para entregar la tarjeta de identidad que da el policía de guardia de a bordo. Cumplido este requisito, y visto también al capitán del puerto que me pregunta algunos datos referentes al buque: puerto de procedencia, puerto de destino, etc., me traslado al Consulado. Saludo al representante consular, quien me manifiesta que no tiene absolutamente ninguna orden para el buque, y me recomienda que haga como los otros capitanes de algunos otros buques españoles, que también hicieron escala en este puerto, los cuales permanecieron en él de ocho a diez días. Y a tal efecto mandé, por mediación del Cónsul, el siguiente telegrama: DELEGACIÓN MARÍTIMA BARCELONA - SAC SEXTO LLEGO HOY. Stop. NECESARIO CARBONEAR DOSCIENTAS VEINTE TONELADAS Y FONDOS ATENCIONES GASTOS PUERTO Y PROVISIONES. Stop. TELEGRAFÍEN INSTRUCCIONES CÓNsul . ESPINAS. El Cónsul me entrega tres libras esterlinas para gastos. Curso también un telegrama a Cros dándole cuenta de la llegada. Telegrafío también a mi esposa y seguidamente me traslado a bordo. Salgo nuevamente por la tarde a pasear por la ciudad.

12 Noviembre – Pasamos el día esperando órdenes que no llegan y nada de particular hay que mencionar.

13 Noviembre – Pasamos el día sin que lleguen las instrucciones para carbonear. La jefatura de Policía prohíbe que la tripulación salte a tierra, no permitiéndoselo a nadie, ignorando las causas.

14 Noviembre – La jefatura de Policía autoriza la salida del buque solamente al capitán y al 1er. Oficial. Vienen a bordo del Sac 2, fondeado al lado nuestro por estribor, unos representantes de la casa de carbones Vilar de Barcelona a ofrecer carbón en Bona, pagando en pesetas, y que darían consumo para ir hasta aquél puerto. Les decimos que nosotros no podemos hacer nada y que telegrafíen a Delegación Marítima de Barcelona. Es muy extraño este paso dado por estos señores, por cuanto el telegrama que enseñan es de Barcelona, ofreciendo esto a los buques que aquí hay. Lo raro pues es que el que manda este telegrama, que siendo de Barcelona no puede ignorar como se desarrollan hoy las cosas en Barcelona, que todo va por acuerdo de Sindicatos y Comités, no hubiesen hecho estas gestiones en la Delegación Marítima o en el Sindicato o Comités de Control.

Pág. 4

15 Noviembre – Nada de particular en este día de hoy. El representante de la casa carbonera ha telegrafiado a Londres pidiendo instrucciones a Gueret.

16 Noviembre – En la visita del Consulado, el Cónsul nos muestra un telegrama dirigido a Madrid pidiendo crédito para carbonear los tres buques que estamos aquí. Al pedirle dinero, dícame que no puede entregarme ninguno más, de orden del Cónsul General de Londres. En vista de que las tripulaciones no pueden ir a tierra, los Comités de a bordo pidieron que

manifestáramos al Cónsul que viniera a bordo de algún buque. Así se lo pedimos y nos dice que vendrá mañana al mediodía.

17 Noviembre – Al mediodía viene el Cónsul a bordo del Sac 2 y los Comités de este buque y del Sac 6 se entrevistan con él y le piden les dé noticias de las gestiones que se hacen para que los buques puedan salir de este puerto, manifestándole que los capitanes no les dan ninguna explicación y llegan a suponer que alguna mano oculta dificulta el suministro de crédito y que, en el caso que exista, a la llegada a Barcelona el que sea, pagará con la vida. Esta es en síntesis la expresión del Delegado de un Comité del Sac 2, llamado Tizón. El Cónsul les manifiesta que ni los capitanes ni él saben absolutamente nada y les enseña el telegrama que el día anterior cursó a Madrid, cosa que estos mismos delegados ponen en duda que se hubiera cursado, y se lo manifiestan al Cónsul, el cual se enfada al ver que dudan de su palabra. A parte de la efervescencia que reina entre los Comités y tripulaciones, nada más dio de sí el día de hoy. El Cónsul trae unos planos y derroteros del Mar Negro.

18 Noviembre – Nada de particular en el día de hoy

19 Noviembre – Nada de particular en el día de hoy

20 Noviembre – En el Consulado sin noticias y el representante de Gueret recibió telegrama de Londres, diciendo no tenía fondos en Londres para suministrar carbón.

21 Noviembre – Sin noticias en el día de hoy

22 Noviembre – Sin noticias en el día de hoy

23 Noviembre – Sin noticias en el día de hoy

24 Noviembre. – El Cónsul nos comunica que escribió al Cónsul General de Londres apresurándolo para que remita crédito, que si no puede ser total, al menos que remitan parte, para pagar al provisionista que suministra las provisiones de boca, ya que son muchas esterlinas que se le adeudan de todos los buques que estamos aquí.

24 Noviembre¹³. – Nada particular en el día de hoy, escribo a Carmen mandando la carta por avión.

24 Noviembre¹⁴. – En el Consulado ninguna noticia. A las 15^h, al llegar a bordo, llega seguidamente una gasolinera¹⁵ con un policía a buscarme, de parte del

¹³ possiblement es refereix a: "25 Noviembre"

¹⁴ possiblement es refereix a: "26 Noviembre"

¹⁵ gasolinera: lancha con motor de gasolina

Capitán de puerto. Recogemos a los demás capitanes del Sac2, Celta y Antonio Satrustequi y bajo un temporal imponente de lluvia y viento, nos trasladamos a Capitanía del Puerto. El Capitán del Puerto llama individualmente a cada uno de nosotros en su despacho. Me pregunta desde cuando el buque es propiedad del Estado, del nombre de los antiguos armadores, del gasto hecho desde nuestra estancia en puerto, a quien se lo hemos hecho, carbón necesario para el viaje, existencia de carbón a bordo, comportamiento de la tripulación, quienes estaban autorizados para saltar a tierra. Me notificó que antes de hacer ningún gasto que no fuera cuestión de provisión de boca, primero se lo manifestara a él, y que él no reconocía más autoridad que la del Capitán, que al Comité no lo reconocía para nada. Al llegar a bordo, comuniqué todo ello al Delegado General del Comité.

27. Sin ninguna orden

28. Sin ninguna orden y nada de particular que mencionar

29 Noviembre. – A las 7^h de la mañana me comunica el 2º oficial que el 1er. Camarero, Higinio Giménez Pozuelo, no está a bordo. Según se aclara, sobre las 23^h del día anterior se arrió por el cabo de una defensa¹⁶ que había en el costado, a bordo de un bote de patrulla de la policía, llevándose la ropa. A juzgar por la conversación que sostuvo en la cámara conmigo, el 1r. maquinista y alguno más que estaba presente, dijo él que había estado amenazado de muerte por alguien del Sac 2, que además le dijo si era fascista también. Teniendo en cuenta que el perro negro Tom, que era suyo, hacía dos días que vomitaba sangre y espuma; él creyó que se habían vengado ya, envenenando el perro, y que de la misma manera que envenenaron al perro, lo envenenarían o le darían otra clase de muerte a él. Y teniendo en cuenta su carácter pusilánime y sus condiciones digamos de “invertido”, pues tiene más el carácter de una mujer que no de un hombre, supongo que se asustaría ante tal amenaza y ha huido para evitarla, esto es lo que yo creo. Doy parte de su fuga al policía de guardia a las 11^h para que transmita el hecho a la Jefatura de Policía. El perro sigue enfermo, dando ya señales de próxima muerte, como efectivamente muere a las 19^h. Nada más de particular ocurre hoy.

30 Noviembre. – A las 11^h de la mañana me persono a la Capitanía del Puerto y doy cuenta a su Capitán de la desertión del 1er. Camarero, Higinio Giménez Pozuelo. Me dice que ya está enterado y que lo tienen en la jefatura de Policía y ha declarado lo que yo desde luego me creía, que había marchado ante el temor de la amenaza. A una pregunta mía, contesta el Capitán del Puerto diciéndome que si él no quiere venir, no se le puede obligar regresar a bordo.

¹⁶ defensa: elemento (madera, caucho u otra materia) que se cuelga de la borda para proteger el casco del buque de los choques y/o roces con otros barcos o el muelle.

Me entrevisto con el médico de Sanidad a quien doy cuenta de la muerte del perro, por la tarde vendrá a bordo. Seguidamente voy al Consulado y le doy cuenta al Sr. Cónsul de la deserción del 1er. Camarero, y al parecer se muestra contrariado, por si esto puede agravar la situación en que están las dotaciones de estos buques españoles ante la Policía de este puerto, que nos miran ya con cierto recelo y desconfianza y, como ya nos dijo un día, al menor chispazo puede que nos obliguen a dejar el puerto y fondear en otra rada de la isla. Por la tarde a las 15^h viene el médico de Sanidad, con un oficial de policía, a buscar el perro muerto, obligándome antes a firmar un certificado conforme no había tenido rabia, no había mordido a nadie y que la muerte era debida a una riña (“baruffa” dijo él en italiano) con otro perro del Sac 2 “el Black”. Nada más de particular ocurre en el día de hoy, finalizando el mes de noviembre, y me hago la pregunta siguiente ¿dónde estaremos al finalizar diciembre?

Pág. 6

1º Diciembre. – Empieza el día con la agradable sorpresa del recibimiento de un telegrama de mi mujer en el que me participa que están bien. Llegó a las 7^h30, ayer a las 4^h35 de la tarde fue cursado en Vilasar, supongo será contestación de la carta mía del 25, en que le decía que tan pronto como la recibiera me mandara el telegrama. Le escribí esta mañana contestándole al telegrama, mandando la carta por avión. He ido a casa del Cónsul Español hacia el mediodía, no tenía ninguna orden referente al buque, en cambio me entregó una carta de mi mujer, muy extensa que la he hojeado en el mismo zaguán de la Casa Consular; me habla de lo bien y contentos que están los chiquillos y del éxito de la niña MariCarmen obtenido en el colegio en una narración que escribió, que ha merecido los honores de ser publicada en una revista que editan en el colegio. Cuanto me he alegrado de esta noticia de mi “mallarenga” de seis años!. Me cuenta también el desastre del SAC 4º que, mandado por Alzina, ha ido a embarrancar a Palamós por efecto de los cañonazos que lo han averiado, un marmitón muerto y dos oficiales heridos. Nos tocará a nosotros seguir también este camino?

El Cónsul me indica que le mande la ropa del camarero que desertó. Nada más de particular ocurre en el día de hoy.

2 Diciembre. – Esta mañana se lleva la ropa del camarero al Consulado. Al mediodía me entrevisto con el Cónsul y le entrego un inventario duplicado de esta ropa, y al mismo tiempo le entrego 2400 y pico de pesetas que le pertenecen, quedando pendiente de entrega 302 ptas. que no teniéndolas en caja no se las puedo entregar, en el mismo sobre en el que están las ptas. le pongo una nota diciéndole que por mediación del Cónsul me indique en la forma que quiere que se las entregue cuando lleguemos a Barcelona. Son pesetas que le debe el mayordomo Bayona, pero que yo respondo de ellas. El Cónsul nos dice que escribamos una carta al Capitán del Puerto pidiéndole haga las gestiones para que las tripulaciones puedan ir a tierra. No hay ninguna noticia más. Sigue en puerto un buque inglés “Thurston” procedente

de Odesa con tanques para Alicante. Dícese que el gobierno inglés lo mandará descargar en Malta. El “Antonio Satrustegui” viene por la tarde a fondear al costado del “Sac 2º”.

3 Diciembre. – Por la mañana escribo a Carmen una cata de cuatro páginas para contestarle la que recibí de ella hace dos días. Me dicen que el 1er. Camarero ha reclamado un canario, un paraguas y unas botas de agua y que se lo han mandado a casa Grimma. Voy al Consulado y allí no hay ninguna orden, dícame el Cónsul que ha escrito una carta muy fuerte al Cónsul General de Londres para que remita algunos fondos para pago de las provisiones, puesto que la cuenta del provisionista ya es muy crecida. Saliendo del Consulado vamos a pasear por Sliema, bonita población próxima a La Valletta, en la otra cala. Ninguna noticia más en el día de hoy.

4 Diciembre. – Nada de particular ocurre en el día de hoy.

5 Diciembre. – Nada de particular en el Consulado. Con los capitanes del Sac 2 y Antº de Satrustegui vamos a entrevistarnos con el Capitán del Puerto, para saber la contestación que da a la carta que hace dos días le dirigimos pidiéndole hiciera gestiones para permitir que las tripulaciones pudieran saltar a tierra. Dicho Sr. telefonea en nuestra presencia, no sabemos a quien, y de esta conferencia “telefónica” nos dice que ya mandaran a bordo una contestación.— Paseo unas horas por el bonito pueblo de Sliema, en el largo paseo junto al mar, el día es espléndido. Al regresar a bordo me enteran que ha habido, de resultas de una carta recibida del comité del Satrustegui, una asamblea de la tripulación para mandar dos representante en aquel buque; o sea que siendo ocho representantes, dos de cada barco, estos ocho nombrarán dos que vayan a un puerto español para informar a las autoridades marítimas, o al gobierno, que los buques están aquí inmovilizados. A bordo de este mi buque, puesta a votación la proposición del nombramiento de estos delegados, es rechazada por 17 votos contra 15 y 1 en blanco, es decir que a bordo consideran que no es conveniente mandar a nadie a España. Así lo creo yo también. Por lo tanto no habrá representación nuestra en la asamblea de delegados para nombrar a los que tengan que marchar. Ya es sabido que el Capitán y 1er Maquinista no tienen voz ni voto en estos asuntos del Comité. Y nada más en el día de hoy.

Pág. 7

6 Diciembre. – Después de almorzar salgo a tierra. De retorno de entregar la tarjeta de identidad a la Policía, entro en una Iglesia -creo es la catedral- y oigo la misa de las doce. Espléndida iglesia de una gran riqueza, el techo con grandes frescos pintados que me recuerda el Monasterio de Valldemosa de Mallorca. Hacía tiempo que no entraba en alguna iglesia. Después fui a pasear por Sliema atravesando sus calles interiores, llenas de quietud en aquellas horas de prima tarde. Al regresar a la Valletta lo hice con el ferry boat que

desde la parte baja de Sliema va al Custom House¹⁷ de la Valletta. A las 3½ llegaba a bordo. Nada de particular en el día de hoy.

7 Diciembre. – Por la mañana temprano escribo a Carmen. A las 11^h voy al Consulado donde me entregan carta de Carmen fechada el 28 y me comunica el Cónsul haber recibido un telegrama del Embajador de Londres diciéndole que cuando los buques tengan la provisión y el carbón, que los despache todos para Odesa. A las cinco de la tarde me llama al Consulado para manifestarme que la firma Gueret ha recibido el crédito para proporcionarnos las provisiones y me pregunta cuantas toneladas necesito para el viaje. Le contesto 240 toñ. Quedamos que mañana se entregará la nota al provisionista de las provisiones de boca que se necesitan para el viaje. Al llegar a bordo encuentro izadas¹⁸ las luces blanca y roja, que señala que el buque está en cuarentena, me informan que es debido a haberse llevado al Lazareto al primer maquinista del Sac 2º, que tiene una enfermedad en la cara, y como que estamos abarloados los dos buques, estamos también los dos de cuarentena. Mando carta a Carmen.

8 Diciembre. – Voy al Consulado pero por ser día festivo, como fiesta de la Purísima, no hay oficina. Llueve durante toda la tarde y noche. Escribo a Carmen contestándole la carta que ayer recibí de ella y la curso hoy al mediodía, le comunico nuestro cambio de viaje a Odesa, encargándole que me escriba allí, en cuyo puerto le digo llegaremos el 17 o 18.

9 Diciembre. – A 7^h30 carboneamos, terminando por la tarde, embarcando 240 tons. de carbón. Voy al Consulado donde me entregan una carta de Carmen fecha 2. Nos dice el Cónsul que se está esperando orden, o mejor dicho contestación, al telegrama que se puso a Londres para saber la extensión del crédito. Nada más de particular ocurre en el día de hoy.

10 Diciembre. – Escribo a Carmen y echo la carta por avión. A las 11^h estamos al Consulado y nos da orden de proceder al arreglo de las cuentas pendientes, por lo tanto damos orden a Grima, que es el provisionista, que cierre cuentas y me dice que lo que importa la cuenta es £242.02-10

A las 3^h vamos a la oficina de Bianchi y Cia. para firmar las cuentas. Firmo la de las 240 tonel. de carbón que valen £381-12-00 o sea a 31/6 ton. y 30/ para cada 100 toñ de estiba. Firmo el recibo de £350.00.00 o sea la suma de un cheque que me entregó de £299-13-4 más la fact^a del Cónsul, que asciende a £50-6-8, que es el importe de los gastos de Agencia: médico, farmacia, cartas marinas, derroteros , gastos de puerto, etc. Debido a ser ya muy tarde no se puede cobrar el cheque. Hoy la gente me entrega unas listas de las libras que cada uno necesita.

¹⁷ Custom House: Casa de la Aduana

¹⁸ izar las luces: llums que es col.loquen a un lloc elevat de forma excepcional i que, per tant, són elevades per mitjà d'una corda.

Pág. 8 11 Diciembre. – A las 11^h30 cobro el cheque acompañado del Cónsul Español en el Barclay Bank. A 15^h me entrega el Cónsul la documentación y a 16^h 15, a bordo, pago a Grimma, salvo las facturas de la provisión de víveres. Curso un telegrama a Carmen a 13^h15 y por la noche otro a Delegación Marítima de Barcelona por conducto del Capitán del Sac 2^o.

12 Diciembre. – A las 10^h30 viene el Práctico para salir, no pudiendo empezar la maniobra hasta las 11^h15 por haber un barco maniobrando en el puerto. Se enreda el ancla de Er.¹⁹ con la cadena de la de Br.²⁰ y tardamos una hora en aclararla²¹, en el interin, debido al viento SW, abarloamos en la amura²² de Br. del Sac 2^o y doblamos nuestro pescante²³ de popa del bote de servicio.

A las 12^h15 salimos del puerto pasando entre los buques de guerra y a las 13, estando en las escolleras, damos rumbo a Cabo Matapan²⁴ con gruesa mar del E y viento flojo del SW. El Satrustegui salió media hora antes y el Sac 2^o media hora después. A la media noche los dos habían desaparecido ya por la proa.

13 Diciembre. – Nada de particular durante el día de hoy. Calma la mar del E, entra y refresca viento del WSW y marejada del viento que es en popa. A las cuatro de la tarde se ve un buque en rumbo opuesto al nuestro. Se reparte el tabaco del entrepor²⁵. Lo hace el Comité, me tocan tres cartones y medio de Lucky Strike.

14 Diciembre. – Amanece calma de mar, horizontes algo calimosos. A primeras horas de la mañana se ve a gran distancia la costa del Peloponeso o de Morea²⁶, la mar sigue calma y el buque va caminando algo más que estos días pasados. Se ve algún otro buque que navega en sentido contrario. Vamos aproximándonos al cabo de Matapan, situado a S. de la Península de Mani²⁷, forma un promontorio donde se cuenta existe una cueva que los antiguos decían era la entrada de las regiones infernales. Aquí también se refugiaban los criminales y asesinos. Bellos paisajes formados por las montañas y salientes al mar de la bahía o golfo de Kólpos-Lakonikòs, donde al fondo se divisa la población de Skutaro y la de Githion. Pasamos a poca distancia de C^o Matapan y nos dirigimos al canal de 5 millas²⁸ de ancho que forma la isla de

¹⁹ Er.: Estribor (mirando de popa a proa, costado derecho)

²⁰ Br.: Babor (mirando de popa a proa, costado izquierdo)

²¹ aclarar el ancla: desenredar o desembarazar la cadena del ancla

²² amura: parte lateral delantera del barco

²³ pescante: armadura o aparato para suspender anclas o botes o para mover pesos

²⁴ Cabo Matapán: sur de Grecia. Com a curiositat cal dir que és el punt més profund del Mar Meditterani amb 5.090 m. de profunditat (quan la mitjana és d'uns 1.500 m)

²⁵ entrepor: possiblement es refereix al període de temps comprès entre dos ports

²⁶ Morea: nom amb què era conegut el Peloponès des de l'Edat Mitjana fins el segle XIX

²⁷ Península de Mani: península central del sud del Pelopones (Grècia)

²⁸ milla: unidad internacional para medir distancias en la navegación marítima o aérea, equivalente a 1.852 metros. La milla terrestre es usada en los países anglosajones y equivale a 1.609 metros.

Khitera con la península, llamado canal de Elaphansos²⁹. A las 5^h38^m ³⁰ estamos al norte del faro de C° Spathi en la isla Khitera. Ya solo se ve la sombra de la costa, pues la noche entró ya a esta hora, a lo lejos se ve por la proa el faro de Zovollo³¹. Empieza a llover y el viento del ESE sopla más fresquito, la mar por ahora sigue calma y el buque camina las 8½ millas. Proximamente a las 6^h38 ³² estamos en el f° de Pta. Zovollo y costeamos a la vista de la sombra de la costa, descubrimos la luz de C° Maleas a las 19^h30 y a las 20^h estamos al E de dicho faro. Lluve con intensidad, pero los horizontes son claros y se avista el faro de la isla de Belo Pulo³³ ó Parapóla, que tiene 32 millas de alcance. Navegamos en su demanda. Varios buques a la vista.

15 Diciembre. – Empezamos el día estando al N. del faro de la isla Parapóla y desde aquí gobernamos a buscar el canal de Zea o Keos. El cielo ha aclarado ya, aunque a intervalos se vuelve a cubrir y llueve. El viento es flojo del ENE y la mar es casi calma. Los horizontes son muy largos, lo que permite ver los faros a gran distancia. A esta hora de la media noche, o comienzo de este día, tenemos a nuestra izquierda el golfo de Nauplia o Argolikós. A las 2^h25 estamos al través del faro de C° Zurva, en la isla HYDRA, y se ve ya el de la isla Ag-Giorgios³⁴, en el cual estamos a poca dist^a. a las 4^h25. Por la izquierda nuestra se distingue a lo lejos la iluminación de Atenas. Nos dirigimos al canal de Zea o de Keos, y a las 5^h50 estamos cerca el faro de C° Angarlestro de la isla Makronisi³⁵ o HELENE. Pasamos pues el canal de Zea, por la izquierda HELENE, por la derecha la sombra de la costa de la isla Keos. Al despuntar el día estamos a poca distancia del faro de Punta Ag-Nikolaos. El cielo está cubierto, pero la mar es calma y parece que naveguemos por un lago. A lo lejos la vista del canal del Doro o Kaphireus. A las 9^h ya estamos en C° Mandyli, la punta más avanzada de la gran isla EUBOEA, conocida también por el nombre de Euripo o Negroponte. Navegamos a poca dist^a de esta costa que es montañosa, sin ser muy alta, pobre de vegetación y alguna ensenada pequeña, sin ninguna playa. A la otra banda, la isla Ándros, donde no se ve ningún pueblo por la parte de la costa, ni ninguna casa, como si no hubiese habitantes. No obstante parece hay pueblos grandes como Ándros, Gávrión. Al mediodía dejamos el canal y nos cruza un buque rumano. Por nuestra izquierda se ven las sombras de las islas Skyros, por el N., y al NE isla Psará, y al fondo por el NW la bahía de Salónica, con las sombras de sus islas Skópelos, Skiathos, Khelidronu, Pelagos y Jura³⁶. Durante la tarde navegamos en busca de C° Sigú, de la isla Imbros, la mar es calma y el cielo claro. A las

Pág. 9

²⁹ Elaphansos o Elafonésu

³⁰ 5^h: es refereix a les 17^h

³¹ Zovollo: possiblement es referix a Akra Zovollo

³² 6^h: es refereix a les 18^h

³³ Belo Pulo o Belopúla

³⁴ Ag-Giorgios: Ágios Giorgios

³⁵ Makronisi o Makrónesos

³⁶ Jura o Giura

21^h40 estamos en C^o Sigú y vamos en demanda de la isla Tenedos³⁷. Llegamos a la media noche a la vista de varios faros, entre ellos el de Punta Helles³⁸ de la entrada de los Dardanelos³⁹.

16 Diciembre. – A las dos horas estamos en Punta Ponente de la isla Tenedos y a las 3^h, en vista de que el buque camina demasiado y es mi propósito llegar con la luz del día a la boca de los Dardanelos, modero la máquina. El viento es del NE y viene muy frío, el termómetro marca 11°C y el Barómetro 758 m.m. Se ve la sombra de la isla Imbros en esta noche tan clara y las estrellas brillan intensamente en un cielo sin nubes. Varios buques salen del canal de los Dardanelos. Empieza a clarear el día y damos toda máquina avante; son las 7^h y entre dos luces cuando estamos a la entrada de los Dardanelos. Por el N., en la costa de Europa, el faro de C^o Helles aun hace sus destellos y a su lado, casi encima de la montaña, luce esbelta una columna de mampostería con categoría de monumento⁴⁰, castillos en ruinas, otros que sirven de defensa y una luz roja relampagueante que indica unos bajos próximos a una pequeña bahía, donde hay veleros fondeados. Al fondo de la bahía y en lo alto de la montaña, las edificaciones blancas de un cementerio circundado de una muralla también blanca, un poco más lejos un semáforo que nos manda izar la numeral, que es la EAIN. Seguimos navegando por el canal, la costa nada tiene de notable, alta por la parte de Europa, más baja por la de Asia donde se distingue algún pueblecillo irguiendo la blancura de sus altos minaretes.

A las 9^h30 estamos en Chanak⁴¹, pueblo grande al costado de una bahía circundada de montañas no muy altas, en las que me choca ver, en la falda de una de ellas, una inscripción, al parecer hecha con cemento: una, en cifras romanas, tiene una fecha, día y mes que no recuerdo y 936; la otra, 915. Marcarán alguna epopeya de la historia turca? Allí moderamos, embarca el práctico y la Sanidad turca nos admite a libre plática. Hemos navegado 15 millas del canal, ahora haremos las 23 que quedan para llegar al mar de Mármara bajo la guía del Práctico, un hombre de 64 años, turco y con el cual nos entendemos difícilmente en inglés. Su estribillo cuando se le dice algo es contestar “Bono Bono”. Como quiera que la noche pasada a penas he dormido, después de almorzar me fui a la cama, por esto no he visto cuando hemos pasado por el pueblo de Gallipoli⁴² a las 13^h10^m, ni la boya de Dohan-Aslan a

³⁷ Isla Tenedos: actualment anomenada Bozca Ada (Turquia), a 12 milles de l'entrada als Dardanelos

³⁸ Punta Helles o Mehmetçik

³⁹ Dardanelos: canal marítim que separa la Turquia europea de l'asiàtica i uneix el mar Egeu amb el mar de Màrmara

⁴⁰ Possiblement es refereix al monument anglès en memòria de la 1^a Guerra Mundial. L'any 1915 es van produir múltiples batalles als Dardanelos, ja que els aliats hi volien establir una ruta marítima segura d'enllaç amb Rússia, intent que va acabar en desastre després del fallit desembarcament de Gallipoli (1915)

⁴¹ Chanak o Canakkale

⁴² Gallipoli o Gelibolu

las 2^h27⁴³, estamos pues ya a esta hora en el mar de Mármara, tranquilo, con un vientecillo frío y un cielo hermoso. A las 18^h20^m estamos al través del faro de la pequeña isla Khairsiz-Ada, junto a la gran isla de Mármara. Vamos pasando por el través de otros faros, como el de Fanar Adasi, del cual pasamos a 6 millas de distancia, y el del C^o Eregli, que a las 21^h22 estamos a su través a unas 10 millas de distancia, y así vamos tranquilamente navegando a buscar el faro de C^o San Stephano que está a ocho millas antes de llegar a la entrada del Bósforo⁴⁴.

Pág. 10

17 Diciembre. – A 1^h30 estamos en el faro de C^o San Sthephano. La vista de las iluminaciones de Stambul y otros pueblos es de una gran belleza. A las 2^h30^m embocamos el Bósforo. A nuestra izquierda se distinguen las sombras de las edificaciones de Stambul, de la que sobresale la masa enorme con sus altos minaretes de la iglesia de Santa Sofía, después la iluminación del puente que atraviesa el Cuerno de Oro, a la derecha Skutari⁴⁵, del que se distinguen sus minaretes iluminados en esta espléndida noche tan bien iluminada por las estrellas, en este cielo tan claro de Oriente. Parece una noche de ensueño, lástima que haga tanto frío que el termómetro marca 8°C. No se puede distinguir, no obstante, la belleza de estos parajes que ensombrece la noche; luces y más luces de los pueblos y villarejos de las riberas. A las cinco de la madrugada, de repente, la belleza de la noche estrellada se convierte en penumbra. Se cierra en niebla cuando estamos en el paraje próximo al que tiene que desembarcar el Práctico. Se oyen varios toques de campanas de buques fondeados; paramos la máquina y fondeamos en el preciso momento que vemos varias luces y oímos la campana. Todo pertenece a un buque que está muy próximo a nosotros y al cual poco le faltó para que no lo embistiéramos, volvemos a virar⁴⁶ el ancla y fondeamos más lejos de este buque, que ha resultado ser el “SAC 2^o”. Amanece y con el amanecer aclara la niebla, estamos fondeados en una pequeña bahía llamada Buyukdere. Se ve un casino y fincas de recreo entre la espesura de los árboles. En la falda de la montaña frondosa, junto al mar, una explanada donde hay el Casino y otras edificaciones señoriales. Un ferry-boat cruza muy seguidamente de banda a banda del canal. Ya es de día, el práctico se marchó en una pequeña embarcación, nosotros viramos el ancla y navegamos las tres millas que nos faltan para llegar al Mar Negro. A las 8^h15^m estamos al final del Bósforo, por el lado W. la punta con el faro de Roumili-Kalessi, por el otro E, el faro de Anatolia. La mar es calma con marejada más bien del NE, el cielo gris encapotado, cielo de invierno, cielo de nieve. El día es triste pero no hace tanto

⁴³ 2^h: es refereix a les 14^h

⁴⁴ Bósforo o Karademiz Bohgazi: canal de 32 km. de llarg que separa Europa i Àsia, comunica el Mar Negre i el Mar de Màrmarai divideix en dos la ciutat d'Istanbul. Té una forta corrent que pot arribar als 10 km/h

⁴⁵ Skutari o Usküdar: barri d'Istanbul a la part asiàtica

⁴⁶ virar: una de les seves accepcions és "dar vueltas al cabrestante (maquina de eje de giro vertical, movida por un motor eléctrico) para levar las anclas"

frío como en el Mediterráneo, a las bocas de los Dardanelos. Por el costado nuestro más lejos por Estribor va el Celta, por la popa el Sac 2º. De esta manera acabamos de pasar todo el día.

18 Diciembre – Navegamos en demanda de Odesa. El cielo cubierto de negras nubes. A ratos llovizna, pero más bien parece nieve, el viento es frío del NNW con un poco de marejada. A 1^h35⁴⁷ estamos al través de la isla Sepent o Finodosi⁴⁸, que está en las proximidades de la desembocadura del Danubio. A las 20^h, entre la negrura del horizonte, apenas se distingue el faro de Kalamina. A las 22^h se distingue el faro rojo de la punta de una de las escolleras del Puerto y vamos navegando en su demanda. Hace mucho frío.

19 Diciembre. – A 1^h00 fondeamos dentro la enfilación⁴⁹ de la luz roja de la punta de la escollera con otra luz roja fija situada en la cúpula de una iglesia, a ¾ de milla de la punta. A 14^h (13^h), después de esperar toda la mañana, vienen por fin en una lancha motor pintada de verde varios militares, un agente comercial y un individuo que habla español, que es el secretario del Internacional Club. Toman varios datos del buque, salida de Barcelona, de Malta, cubicación de bodegas, dimensiones de escotillas⁵⁰, capacidad de carga de puntales⁵¹ y maquinillas⁵². Seguidamente viene el Práctico y a las 3^h⁵³ quedamos amarrados al muelle. Adelantamos el reloj una hora para ponernos a la hora local. A 18^h viene un provisionista acompañado de un militar, mientras comíamos. Los invitamos y aceptan comiendo con un apetito formidable, les entregamos la nota de provisión para mañana. Invitados por el secretario del Inter-Club, vamos al cinema que han instalado en una carbonera del Ant^a Satrustegui, dan una película titulada, creo, “Los marinos de Kronstadt”, episodio de la revolución soviética. No permiten ir a la ciudad, hasta que tengamos el pase del control. Por la mañana, estando fondeados, una lancha de policía hizo arriar⁵⁴ la bandera⁵⁵.

20 Diciembre. – Por la mañana trajeron la provisión para dos días, con mucha abundancia, caviar, vodka, etc. Hacia las seis de la tarde viene de visita, para saludarme, un coronel que me habla por mediación de un capitán que habla muy bien el francés, que sirve de intérprete. Me dicen que pidamos todo lo que nos haga falta, que no tengamos miedo de pedir y que cualquier cosa que

⁴⁷ 1^h: es refereix a les 13^h

⁴⁸ isla Sepent o Finodosi: possiblement es refereix a l'illa actualment anomenada Zmeinyj, situada una mica al nord de la desembocadura del Danubi

⁴⁹ enfilación: línea de posición que se obtiene al coincidir dos o mas objetos sobre una misma línea

⁵⁰ escotilla: abertura grande, rectangular o cuadrada, de la cubierta de un barco

⁵¹ puntal: altura medida en el centro de un barco, desde la quilla hasta la cubierta

⁵² maquinilla: máquina destinada a las operaciones de carga y descarga

⁵³ 3^h: es refereix a les 15^h

⁵⁴ arriar: bajar las velas, banderas o cualquier otro objeto

⁵⁵ segons explicava de paraula, la bandera que van fer arriar era la de la FAI

notemos en falta, que le avisemos. No permiten escribir cartas ni telegrafiar porque, según él, hay que obrar con prudencia, ya que los intereses nuestros son los de ellos, según dice él, y por esta misma razón no quieren dar permiso a toda la tripulación, sino nada más que a ocho. Se despide muy afectuoso y me dice que consideremos que estamos en nuestra casa. Los únicos que podemos salir, vamos acompañados por el secretario del Inter-Club, al dicho club. Hay muchachas que bailan, billares y a última hora nos dan un concierto, cantando una tiple, un tenor y un dueto cómico. De allí a bordo otra vez.

21 Diciembre. – Nada de particular durante el día, solamente viene un oficial vestido de uniforme que, por las trazas, parece el Capitán del Puerto, para tomar nota de las provisiones de boca, cubierta y máquina para la salida. De la lista que le entregamos tacha muchas cosas! que por lo que se ve no las tienen en existencia, entre ellas un equipo de ropa interior de invierno para la tripulación que, a creer lo que de primer momento dijeron, parecía que lo iban a entregar y resultará que solamente entregarán una pelliza y un gorro ruso. Pedimos la reparación de un tubo de maquinilla de la cubierta de proa y un aparato de radio para extra-corta, dicen que mañana mandarán a los ingenieros para que resuelvan sobre estos particulares. Voy a tierra para ver la población, que me parece ha sido una población magnífica con calles anchas trazadas a cordel, edificios públicos lo mismo que edificios particulares, de majestuosa construcción que están ahora en un estado de tristeza, como si notaran en falta la vida interior por lo que fueron creados. El edificio del teatro de la Opera es magnífico exteriormente, aislado del resto de toda otra construcción, da la sensación de majestuoso y, unido al aspecto de otros edificios, hace creer en una población que en la época de la construcción de estos soberbios edificios, gozó de gran riqueza y de una vida próspera como la de muchas ciudades españolas. Las gentes por las calles van y vienen, como si fueran autómatas que caminan, será quizás el ambiente del día que es de frío, ambiente de invierno, pero en los rostros se nota la tristeza. Me hace el efecto que no es un pueblo alegre como el nuestro, a tropel entran y salen de las tiendas que no comprendo aún que carácter tienen. Desde luego sus escaparates denotan tristeza como todo el ambiente en general: falta aquel gusto y aquella disposición de orden que se nota en los escaparates de nuestra tierra. En estos, en muchos de ellos, el retrato de Lenin, de Stalin y de otros miembros que no conozco, pero que supongo serán héroes de la revolución rusa, tienen sitio de honor. Me choca que a media noche todas las tiendas estén abiertas y que circulen por sus calles la gente tanto como durante el día.

22 Diciembre. – Nada notable ocurre en el día de hoy. El Capitán del puerto me entrega 250 rublos, que reparto entre la tripulación a partes iguales. Vamos al Club Internacional que dan una película de la revolución bolchevique. Toda la tripulación ha obtenido permiso para ir a tierra, que lo ha otorgado el Capitán del Ejército que habla francés. Le pido que dé autorización para telegrafiar o

escribir y dice que ya me contestará. Al mismo tiempo me dice que recomiende a la tripulación que no lleve a tierra, ni entregue a nadie, sin orden o autorización del control, revistas, magazines, ni libros de literatura. Me fijo que en el puerto se trabaja de noche. Me dicen que la fiesta semanal es cada seis días, o sea cinco de trabajo y uno de fiesta, y por lo que se desprende, debe trabajarse a turnos y por esto hay en la calle tanta gente durante las horas de la noche.

Pág. 12

23 Diciembre. – Hacia las 11 de la mañana viene el Capitán del Puerto acompañado de otros individuos, que me dice son estibadores, a tomar nota de la capacidad de bodegas, puesto que quieren saberlo para embarcar camiones con un peso de 500 toneladas. Bajaron a las bodegas a tomar nota de las medidas. Hoy me comunican que la tripulación de máquina no quiere empezar a trabajar hasta después de las once de la mañana. Como quiera que los Comités no pueden imponer tampoco su autoridad, no queda otra solución que dejarles hacer lo que quieran. Vienen los ingenieros, se llevan el tubo de la maquinilla, un pescante del bote de servicio que se averió a la salida de Malta y toman nota para el aparato de radio.

24 Diciembre. – Nada de particular durante el día. A las 8^h de la noche vamos, Capitán, 1er. oficial y 1er. Maq., invitados por el Capitán del Puerto, y 11 tripulantes, invitados por el Club, a ver Don Quijote en el teatro de la Opera. Nosotros, la oficialidad, tenemos que ir a buscar las entradas al Club y juntos, como un rebaño de turistas, vamos al teatro donde causamos curiosidad entre el público que entraba, por la forma colectiva que vamos nosotros, con marineros, fogoneros, etc. Nos distribuyen en palcos. A nosotros, a la oficialidad, nos toca el n° 16 que está en el 1er piso junto al proscenio. El teatro está lleno de una multitud abigarrada sin ningún lujo en el vestir y, viéndolo así, se me ocurre pensar, o me figuraba verlo, veinte años antes, cuando estaría frecuentado por la mejor sociedad aristocrática, dando un tono de elegancia. El espectáculo resultó bonito a base de ballets, decoraciones medianas y alguna falta de detalle.

25 Diciembre. – Ha pasado el día de Navidad sin nada digno de mencionar; solamente durante el día tuve el espíritu embargado por la nostalgia del recuerdo del año anterior, que en esta fecha gozaba la felicidad de estar en compañía de los míos en el hogar. Cuantas cosas me ha recordado este día!

26 Diciembre. – Nada digno de mención

27 Diciembre. – Escribo a Carmen. Nada digno de mencionar tampoco

28 Diciembre. – A 18^h maniobramos para ir al muelle a carbonear. A 18'45 amarramos ya a un muelle que está más cerca de la población y donde existen pilas de carbón. Empezamos a carbonear. Se trabaja en esta operación

durante toda la noche, con solo 6 hombres para embarcar el carbón. Hiela mucho durante la noche y a ratos nieva, sin que se interrumpa la carga, teniendo que soportar los trabajadores estas temperaturas que bajan a 2 y 4° bajo cero. Una mujer anota los sacos de carbón que pesan 80 Kgs. y lleva en hombros cada trabajador, la faena resulta pesada para esta gente. El Capataz gana al mes 450 rublos.

Traen un chaquetón y un gorro de piel y unos guantes para cada tripulante. Abrigan estas prendas tanto como pesan. El chaquetón, mejor dicho pelliza, con cuello de piel vale, según dicen, 200 rublos. Y el gorro unos 35 rublos. Con una libra esterlina dan en el banco 28 ½ rublos y si se vende en algunas casas particulares, dan 36 rublos por libra. Son casas que frecuentan los marinos que van al extranjero y encuentran así un medio de proporcionarse libras esterlinas. Voy por la noche a pasar un rato al Club Internacional.

29 Diciembre. – Por la mañana nieva, empieza a hacerse de día a las 8^h30^m. Siguen carboneando a pesar de la nieve y del hielo que hay en el muelle y en cubierta. A las 12^h terminan, y aun cuando nos dan la orden que salgamos enseguida del muelle, el práctico y el remolcador no vienen hasta las 16^h. Así es que los marineros de cubierta no pueden ir a una excursión que se ha organizado para visitar un Sanatorio. A las 16^h viene el práctico y dos remolcadores, y con un fuerte viento del NE vamos a atracar al muelle que hay en la entrada del puerto, próximos donde estábamos antes. Terminamos la operación a 18^h cuando anochece, y ya está helando, se hiela ya el agua que hay en cubierta.

30 Diciembre. – A las 8 ½^h se hace de día. Esta todo helado, hace mucho frío (4° bajo 0°), se han helado las tuberías del agua y ha roto la de baldeo; también están heladas las de vapor de las maquinillas, que tienen que calentarse con estopas empapadas de petróleo para que pueda derretirse el hielo y circular el vapor. A las 10^h el Capitán del Puerto trae la orden que tenemos que ir al muelle de carga para empezar a cargar. A 11^h30, con el práctico y dos remolcadores, vamos al muelle de carga. A 18^h empiezan a meter camiones en las bodegas del 2 y 3. Hace mucho frío, 3 y 4° bajo 0.

Una vez atracados, o sea a 13^h, salgo a pasear tomando unos tranvías al azar. Y con él voy a las afueras de la población, donde por todo el camino recorrido y viendo todo lo que puedo, no hay nada que me haga renovar, mejor dicho, que me haga apartar del primer criterio o de la primera impresión recibida al llegar a esta capital, todo denota tristeza, falta de comodidad en el vivir de la gente, distinción de clases dentro de una pobreza que no la noté nunca en otras capitales. Las calles, que bien cuidadas serían hermosas por lo anchas y bien trazadas a cordel, donde no hay ninguna que sea estrecha como si aquí nunca hubiera habido casco antiguo, como hay en todas las poblaciones del mundo, denotan abandono en la conservación. En las afueras, donde convergen varias líneas de tranvías, una plaza grande. Sería “día de mercado” y estaba llena de barracas de madera con multitud de gente en ellas y en paradas aparte, donde

vendían gallinas, tenía más bien el aspecto de un zoco marroquí y en todos los tenderetes, sendos retratos de Lenin y Stalin. Los tranvías, faltos de comodidad, con conductoras y cobradoras que visten de cualquier manera, incluso con abrigos completamente rotos o remendados. Son casi todo pasillo, los tranvías modernos, con un solo asiento a banda y banda a lo largo del coche. Los tranvías antiguos, si bien más destartados, se ven más sólidos y más cómodos. No se ve ningún sistema más de locomoción, a parte de unos pocos, muy pocos, coches automóviles y coches a caballo completamente descubiertos, así es que la circulación rodada por las calles es completamente nula. La gente circula a pie o en tranvía, que un trayecto vale 0'15 kopecks. No obstante todo esto, me confirma mi creencia que fue una población de primer orden, puesto que algunos edificios, tanto públicos como particulares, dan la sensación de gran señorío. Edificaciones nuevas no se ve ninguna, a no ser la estación, que es un gran edificio, pero que a mi manera de ver, no está a la altura de la de Valencia. Fui después a un salón de té que al parecer es el mejor de la ciudad, de un café y un cacao nos cobraron 2,50 rublos, al cambio serían 10 ptas. A 18^h empiezan a cargar camiones.

Por la noche, invitados por el Club, fuimos al Club de los Pioneros o sea, de los hijos de los trabajadores de Odesa. Era el último día que demoraban en aquel edificio, pues mañana tienen que trasladarse a uno nuevo que en algún tiempo fue un palacio de unos condes donde, según tengo entendido, hay una sala que era la que dormían los zares cuando venían a Odesa. En el salón de actos del antiguo Club había un Árbol de Noel, en algún ateneo de las barriadas de Barcelona habría habido juguetes para repartir a las criaturas, que las había de todas las edades, aquí como más modestos, solamente les repartieron chucherías, cajitas con bombones, globos y para de contar. Un chiquillo de unos nueve años, muy guapo y simpático, me hizo ofrenda de una de estas cajitas que la guardaré como un recuerdo de esta fiesta, donde bailaron alrededor del Árbol danzas ucranianas, vestidos a la usanza, y cantaron en ruso y ucraniano. Fiesta simpática que terminó embarcándonos en los autocares y yéndonos al Club internacional a pasar un rato, hasta las diez de la noche.

31 Diciembre. – Hoy fin de este funesto año 1936. Todo el día han estado trabajando en la carga de camiones. Recibo dos cartas de Carmen, una dirigida a Malta y remitida aquí, otra a Odesa. Nada de particular ocurre durante el día, a no ser el recuerdo de este año que finaliza llevándose seguramente la maldición de muchísima gente, como se lleva la mía. A 18^h salimos de a bordo para dirigirnos al Club internacional. Allí se organizan fiestas para celebrar el final y principio del año. Los atletas masculinos y femeninos de la escuela de cultura física de la población hacen algunas demostraciones de su habilidad atlética. Tengo por compañera en este espectáculo a una muchacha que, sin ser agraciada, es muy simpática y, desde hace algunos días, parece como una sombra que me sigue a todas partes o locales del Club, tratando de darme conferencias y explicaciones de

cuanto acontece allí. Habla inglés y presumo que de seguir de palique con ella, aprendería yo fácilmente el inglés, pues lo habla despacio, midiendo el alcance de las palabras, y cuando no sabe interpretar bien una palabra, la mira en un diccionario inglés-ruso que lleva en el monedero. Se me figura que es de las más cultas que frecuentan el club y al menos es de todas ellas la que mejor viste, dentro de la relativa elegancia que visten las mujeres de este país. Hoy lleva un traje color cream de seda y un boa⁵⁶ blanco que no desampara; el pañuelo con un perfume exquisito como no he apreciado que lleve ninguna mujer más aquí, ayer llevaba o emanaba de su persona un olor a Rêve d'Or, demasiado penetrante quizás. Fuimos después al salón de actos donde unos artistas nos dieron un concierto. Una señora ya entrada en años cantó tres canciones habladas en español, por cierto muy bien pronunciado. Una de ellas creo que se titulaba "Yo te amo", me pregunta mi acompañante que quería decir aquel título, le digo en inglés "I love you". No se si interpretaría que aquello era el título de la canción, o un madrigal que yo le decía, pero se rió, prueba que incluso las mujeres rusas de este país, donde todo parece estar materializado, también gustan de un poco de romanticismo. Y es que hay cosas en el mundo que, aunque se quiera hacer desaparecer, no pueden morir, y el romanticismo, o quien dice la espiritualidad de la vida, siempre subsistirá. Canta después un barítono un fragmento del "Barbero de Sevilla", "Fígaro, Fígaro", y unas romanzas rusas, después una tiple cómica, canciones de operetas, una de ellas gusta con delirio y es largamente aplaudida. Le pregunto a mi cicerone qué quiere significar el título de la última canción, muy bonita por cierto y de la que deduzco que es una escena cómica de un borracho, mira el diccionario y me lo dice, pero me quedo, a pesar del diccionario, con las ganas de saberlo, porque ni en ruso ni en inglés lo entiendo. Termina el concierto y se organiza el baile. Mi cicerone trata de conquistarme para bailar con ella, pero yo que no estoy decidido a hacer el ganso ni el ridículo, me resisto y no bailo. Le indico algunos compañeros que la sacan a bailar y cuando no baila viene a mi lado y charlamos. A muchas cosas tengo que decirle que sí, porque no entiendo jota de lo que me quiere decir, a pesar de lo que se esfuerza en que la entienda. Y yo me pregunto qué clase de mujer es ella. Tiene el tipo de cuerpo delgado y cuando baila se cimbreo como una palmera; no es muy alta ni tampoco baja, su cara no es hermosa pero es interesante, viste bien y cada día de distinta manera. Me dijo que ella también era casada y, por otro conducto, he sabido que lo había sido por tres veces, y que su marido actual es americano. Y yo me pregunto, sabiendo que en el Club hay otras muchachas que también son casadas, me pregunto qué clase de moralidad es la de este país que los maridos permitan a sus mujeres estar fuera del hogar, en un Club bailando y bromeando con extranjeros hasta altas horas de la noche. Será quizás que el gobierno, dueño absoluto de vidas y haciendas, les obligará a ello, pagándoles un jornal para retener a los extranjeros en un Club a fin de que no vayan a otros lugares y puedan darse

⁵⁶ boa: prenda femenina de piel o de pluma y en forma de serpiente, que sirve de abrigo o adorno del cuello

demasiada cuenta de la vida que aquí se lleva, o serán aspirantas a espías y así, de este modo, estudiar “el carácter” de los extranjeros? Porque lo cierto es que las mujeres que frecuentan el Club, salvo bailar, cantar y bromear, no permiten ninguna libertad más. Pero no sé porqué se me figura, sin que esto sea presunción por mi parte, que con esta mi cicerone, de habérmelo propuesto, si ella me hubiera interesado habría logrado algo en la intimidad. Sonaron las doce estando reunidos unos trescientos comensales: hombres pertenecientes a tripulaciones españolas, inglesas y griegas y mujeres pertenecientes al Club; alrededor de unas mesas largas donde se sirvió un lunch. Al dar las doce campanadas, todos en pie con el puño en alto, entonando la Internacional; yo como no la sé, me limitaba a oír la fina voz de mi compañera de mesa, mi cicerone. Después vinieron discursos y más discursos, el más célebre del avant-lunch fue el del camarada Arturo; del A. de Satrustegui que quiso empezar con tanta elocuencia que a las dos palabras se quedó mudo, sin que le saliera una palabra más, a pesar de llevar el discurso anotado en un papel. Se habló en español, en griego, en inglés. Empezaba ya a ser un poco largo el asunto, hasta que se dieron cuenta todos los aspirantes a oradores, y se acabaron los vivas, los alzamientos de puños y pudimos por fin comer. Mi compañera, con suma amabilidad, me sirvió jamón, caviar, mantequilla, pollo en gelatina, cerveza, jugo de manzana y naranja, salchichón, dulces y caramelos. Vuelven a empezar los discursos y se levanta un miembro de la presidencia, sujeto ruso que nos dijeron que era secretario del partido comunista del Mar Negro o algo por el estilo. Habló en ruso, creo que con gran dominio, digo creo, porque no entendí nada de lo que dijo. Gesticulaba mucho y solamente interpreté las palabras Franco y Mola, mi compañera me dijo que hablaba muy bien, debía ser así porque fue muy aplaudido. Después hicieron un resumen de su discurso y lo tradujeron al español y al griego, y entonces pude cerciorarme que las palabras Franco y Mola que yo entendí es que comparaba a estos dos generales con lo generales rusos Donizeski, o algo así, que pertenecieron al ejército blanco⁵⁷, cuando la revolución. El camarada Arturo, muy orgulloso, le estrechó la mano. Empezaron nuevamente los discursos de post-lunch y los vivas, uno dio un viva la República democrática, que hasta entonces nadie se había acordado de ella, y otro un viva la libertad, que fue contestado pero que seguramente no fue comprendido el significado. Creo que es difícil comprenderlo en este país.

Eran ya las dos de la madrugada cuando se levantó la sesión, se iba a empezar la sesión de baile y ante el sueño que ya tenía y ante el temor de ser monopolizado por mi simpática cicerone, que seguramente me obligaría a bailar sin que pudiera excusarme, me fui al guardarropía a buscar el abrigo y la gorra y me marché sin despedirme de Assia Deutsh, que así se llama mi cicerone, o así al menos me dijo que se llama, vaya a saber como es el

⁵⁷ ejército blanco: ejército antibolchevique formado por aristócratas, liberales, terratenientes y minorías nacionales contra los que el “ejército rojo” mantuvo una sangrienta guerra civil, hasta derrotarlos en el año 1921.

verdadero nombre, traducido sería Asia Alemana, y ella es hija de padre ruso y madre alemana.

1937 – 1º Enero . – Nada de particular. Escribo a Carmen. A 16^h se termina la carga de 117 camiones. Creyendo salir hoy, mando un telegrama a Carmen en el que le digo “Salgo Abrazos”. Pero no salimos, sino por el contrario, abarloamos a otro buque. Como que tengo sueño, a las 21^h me voy a dormir. En todo el día no piso tierra.

2 Enero . – Sigo todo el día a bordo sin ir a tierra . Esperamos órdenes de Moscú para salir, pero hoy no llegan.

3º Enero . – No me muevo de abordó en todo el día y noche. Nada de particular.

4º Enero . – Por orden del Capitán del Puerto dejamos el sitio que ocupamos y, con ayuda de remolcadores, vamos a atracar a otro muelle. No piso la tierra en todo el día ni la noche.

5º Enero . – A 14^h viene el Capitán del Puerto a darme la orden de salir para Valencia, que salga lo antes posible, le manifiesto que traiga agua para la máquina y que cuando la tengamos, saldremos. Me dice si puede ser a las 19^h y le contesto que teniendo el agua y algunas provisiones, que sí. A las 18^h viene otra vez con dos sujetos más y me hacen firmar los conocimientos, un acta en varias copias de que la carga está bien estibada, varios papeles, notas con el material empleado en la estiba y la cuenta de gastos, que suma una enormidad.

Cuenta de Provisionista 56.846,39 rublos, carbón 200 ton. a 23/. £ 230. Reparación 691. Como quiera que no tengo ningún comprobante de las provisiones embarcadas, porque fueron recibidas por el Comité y no trajeron comprobantes en albaranes, y como quiera que con estos dos sujetos viene acompañándolos el Capitán del Puerto Petrow, que es el que ha mediado, mejor dicho, el único que ha intervenido en el suministro de provisiones y efectos, pues cuando faltaba algo se le pedía a él, y creyendo que por ser la Autoridad del Puerto ha de merecer la confianza que el cargo le da, firmo la cuenta. A 21^h salimos del muelle con el Práctico a bordo, quien al estar en las proximidades de la Punta de la escollera desembarca, siguiendo nosotros los rumbos más apropiados para ir al Canal del Bósforo.

Pág. 16 6 Enero . – Pasamos el día con muy buen tiempo entre mar y cielo navegando en demanda de la entrada del Bósforo.

7 Enero . – A las 9^h45 estamos a la boya de recalada, avistándose ya la boca del Canal del Bósforo. A las 10^h45 estamos al través de la punta Anatolia, a la entrada del Bósforo navegando por el canal, que en esta parte no ofrece

ninguna particularidad: montañas con vegetación y algún pueblo de casas negruzcas mixtas de madera y mampostería, al parecer bastante pobre. A las 11^h15 estamos en la punta Cavak, embarca el Práctico y bajo sus órdenes navegamos. Al estar en Buyukdere, paramos; viene la lancha de la Sanidad, va a ella el 1er. Oficial, somos admitidos a libre plática y podemos continuar viaje teniendo izadas en la verga⁵⁸ del palo trinquete⁵⁹ las banderas Q (cuarentena) y la T.

El pueblo de Buyukdere es un pueblo donde se ven a la orilla del canal magníficos edificios de gente adinerada, con un buen gusto en las construcciones. Entre ellos se distingue el de la Embajada de España, en forma cuadrangular y la fachada con varias columnas, no es desde luego de los más ricos exteriormente. El de la Embajada de Rusia es al parecer nuevo y magnífico, se asemeja a un Casino de Recreo, como hay en algunas playas de moda. En este día tan claro, la navegación por el Bósforo resulta magnífica por los detalles que se pueden admirar en ambas orillas, especialmente la de la parte de Europa, plena vegetación en las laderas de las montañas con varios núcleos de población, algunos formando pueblos grandes, pueblos como de gente adinerada por lo bello de sus construcciones y de vez en cuando, pero de una manera continua, alguna finca grande. Todo el canal da la sensación de riqueza. Hacia la una llegamos a la bahía de Constantinopla, espectáculo magnífico. Al pie del canal, el magnífico palacio nuevo de Mustafa Kemal⁶⁰, al lado mismo del antiguo de los sultanes. El nuevo de esbelta construcción, rodeado de una gran verja y jardines que circundan a los dos palacios. Al lado una mosquée pequeña, pero que parece de cuento de hadas. En forma de anfiteatro se levantan los barrios de Pera y Galata. Al otro lado de la bahía el gran barrio de Stanbul, que se ve más pobre, presidido por las cúpulas y minaretes de Santa Sofía y de la Gran Mosquée⁶¹, donde están enterrados los Sultanes. Por la parte de Asia, está el gran pueblo de Skutari, a la vista hay un muelle y un barco cargando y varios edificios que son para cuarteles de tropa y un gran edificio, que es la estación del ferrocarril, su construcción se asemeja a un edificio de estilo belga. Entramos ya en el Mar de Mármara y navegamos toda la noche por él.

8 Enero . – A 1^h45 estamos en la boya Dohan Aslan. A las 2^h27^m, en la boya del Banco Zindjir Bozan. A 2^h53, estando al través del faro de Gallipoli, entramos en los Dardanelos. Hay viento fuerte de SW. A las 5^h25^m estamos en Chanak. Paramos la máquina y desembarca el Práctico que habíamos embarcado en Cavak (Bósforo). Cuando empieza a romper el día estamos en

⁵⁸ verga: palo horizontal sujeto a un mástil

⁵⁹ palo trinquete: mástil inmediato a la proa

⁶⁰ Mustafá Kemal, conegut com el pare de la pàtria turca, va ser cap de l'estat turc fins 1938, any de la seva mort, realitzant profundes reformes per fer de Turquia un país occidental: introduí l'alfabet llatí, traslladà la capital de Istanbul a Ankara, transformà l'Estat en laic, inicià un important procés d'industrialització,...

⁶¹ Mesquita Blava o del Sultà Ahmet

cabo Helles, a la entrada de los Dardanelos, y ya pasamos todo el día navegando por las islas del archipiélago griego: Tenedos, Imbros, ...

Recorregut del viatge (línia vermella)

