

Sterbe für Spanien: las bajas de la Legión Cóndor en el País Vasco (1936-1937)

Sterbe für Spanien: Casualties of the Condor Legion in the Basque Country (1936-1937).

Xabier Herrero y Josu Santamarina*

RESUMEN
LABURPENA
ABSTRACT

En este artículo se analizan las bajas de la Legión Cóndor en el País Vasco durante la Guerra Civil. A pesar de la clara superioridad alemana en favor de los rebeldes, la Legión Cóndor no estuvo exenta de algunos peligros en los frentes de combate o en la retaguardia: bajas por defunción, cautividad en acción de guerra o aterrizajes forzosos fueron algunas de las situaciones a las que debieron enfrentarse los jóvenes de la unidad alemana en su avance por el País Vasco republicano.

Gerra Zibilean Kondor Legioak Euskal Herrian izan zituen bajak aztertzen dira artikulu honetan. Matxinatuuen alde ziharduten alemanak argi eta garbi nagusi baziren ere, Kondor Legioak zenbait arriskuri ere egin behar izan zien aurre, borroka-fronteetan edo atzealdean: unitate alemaneko gazteek heriotzagatiko bajei, gerra-ekintzako gatibualdiei, bortxazko lurreratzeei eta beste hainbat egoerari aurre egin behar izan zieten, Euskal Herri errepublikanoan aurrera egin ahala.

This article analyses the casualties of the Condor Legion in the Basque Country during the Civil War. Despite clear German superiority in favour of the rebels, the Condor Legion was not exempt from some dangers on the battlefield or in the rearguard: death, captivity in war action or forced landings were some of the situations that the young people of the German unit had to face in their advance through the Republican Basque Country.

PALABRAS CLAVE
GAKO-HITZAK
KEY WORDS

Guerra Civil, País Vasco, Alemania, No Intervención, Historia Militar.
Gerra Zibila, Euskal Herria, Alemania, Esku ez hartzeko politika, Historia Militarra.
Civil War, Basque Country, Germany, Non-intervention, Military history

* xabiermitanoportugalete@
hotmail.com;
josu.santamarina@ehu.eus
UPV/EHU

Fecha de recepción/Harrera data: 1-11-2017
Fecha de aceptación/Onartze data: 24-01-2018

El objetivo principal de este artículo es el estudio de las bajas de la Legión Cóndor en el País Vasco. Sin embargo, se atenderán a otras adversidades de la unidad alemana en territorio vasco, como fueron los derribos de aviones, los aterrizajes forzosos, prisioneros de guerra, etc. Para alcanzar tal propósito se han trabajado fuentes bibliográficas, hemerográficas y archivísticas nacionales. Aunque en la actualidad no hay un estudio centrado en esta cuestión, sí existen algunas obras de carácter general sobre la Legión Cóndor u otras específicas de la Guerra Civil en Euskadi relacionadas con algún episodio tratado aquí. El único estudio reseñable es *La Intervención Alemana en el País Vasco (1936-1937)*, del historiador Francisco Vargas Alonso, en el que se estudia de forma global la intervención alemana en el País Vasco¹. Tampoco podemos obviar que el Gobierno Vasco realizó una publicación en 1937 relativa a esta cuestión: *La intervención de Alemania en favor de Franco en las operaciones del territorio vasco*². Frente a la escasez de material archivístico, principalmente tras la consulta en los archivos militares españoles actuales, los medios hemerográficos se han mostrado como el material más interesante para estudiar la cuestión que nos hemos propuesto abordar³. A pesar del marcado carácter propagandístico de la prensa de época, un análisis crítico de las fuentes ha permitido reconstruir una parte importante del paso de la Legión Cóndor por el País Vasco.

Aunque siempre se ha asociado la intervención alemana en la guerra de Euskadi al bombardeo de Gernika y a una aviación con un gran potencial destructor, algunos alemanes encontraron la muerte o fueron prisioneros en territorio vasco. Aquella maquinaria bélica germana, que parecía perfecta durante los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial, se topó con algunos problemas durante su ensayo en la Guerra Civil española, sufriendo en el País Vasco algunos reveses. La experiencia para la futura II Guerra Mundial había de tener algunos costes para los alemanes que decidieron intervenir en la guerra española.

Si bien nada tuvo que ver la Alemania de Hitler en el golpe de estado del 18 de julio de 1936, las sucursales del Partido nacionalsocialistas existentes en la zona rebelde apoyaron desde el primer momento la su-

1. PRESENTACIÓN

2. LA (NO) INTERVENCIÓN ALEMANA: GERMANOS EN LA GUERRA DE EUSKADI

1 Francisco Manuel Vargas Alonso: *La intervención alemana en el País Vasco (1936-1937). Un balance crítico en el contexto de la Guerra Civil española*, Madrid, Comisión Española de Historia de las Relaciones Internacionales., 2012.

2 Gobierno Provisional de Euzkadi: *Documentos relativos a la Guerra Civil. La Intervención de Alemania en favor de Franco en las operaciones del territorio vasco*, Bilbao, Gobierno Provisional de Euzkadi, 1937.

3 Se trata de un trabajo en proceso que habría que completar con algunas fuentes archivísticas alemanas como las del Bundesarchiv Militärarchiv (Friburg Brisgovia).

blevación contra la II República y el gobierno del Frente Popular. La primera intervención importante alemana en el frente vasco fue el 1 de septiembre de 1936, durante la conquista de Irún y la frontera, constituyendo una intervención material. Una escuadrilla de tres trimotores Ju-52 tripulados por españoles participaron en el ataque. La presencia de militares germanos en misión de combate se retrasó hasta finales de ese mes, aún no se había constituido la Legión Cóndor⁴. No obstante, a finales de septiembre de 1936 se producía en Vitoria el final de la aventura clandestina de un “turista”⁵ germano que, procedente de Hamburgo, arribó en el puerto de Cádiz la noche del 5 al 6 de agosto de 1936. En las bodegas de ese barco también se transportaban seis biplanos germanos desmontados, acompañados por varios mecánicos-montadores y armeros miembros de la *Luftwaffe*. Todos ellos eran “turistas” que clandestinamente llegaban a España para integrarse en la Aviación Nacional. Fueron el germen de lo que oficialmente, tres meses más tarde, será la Legión Cóndor⁶. Uno de esos “turistas”, el alférez (*Leutnant*) Ekkehard Hefter, se estrellaba con su aparato en la Plaza de España de Vitoria el día 28 de septiembre de 1936. Aunque Hefter ya había combatido y obtenido una victoria en el frente de Aragón, las incursiones de los aviones gubernamentales obligaron al gobierno de Burgos a desplegar en Vitoria una escuadrilla de He-51 que en septiembre sufría su primera baja⁷.

Oscar Bruña Arroyo establece que el motivo del accidente se debe al abandono de la formación e incumplimiento de los planes establecidos para el espectáculo dos días antes⁸. Según Hannes Trautloft la causa fue un aterrizaje forzoso fallido por un defecto en el motor⁹. Sin embargo, el periodista británico George Steer y el aviador Joan J. Maluquer Wahl señalaban que los pilotos alemanes alojados en el Hotel Frontón, de Vitoria, acostumbraban a beber alcohol en exceso. En esta línea, el piloto Hefter, “medio borracho, subió a su avión y se puso a hacer piruetas sobre la tranquila ciudad hasta que chocó con la torre de una iglesia parroquial”¹⁰. Borracho, o no, la intervención germana en la guerra había

4 Jesús Salas Larrazábal: *Guerra Aérea 1936/39. La batalla aérea por Madrid*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1998, p. 164; Vargas: *Intervención*, p.29.

5 Con objeto de ocultar la ayuda germana a los rebeldes, los alemanes que llegaban a España lo hacían como turistas.

6 Oscar Bruña Royo: “Hefter fue el primero. Vitoria, septiembre de 1936”, *Revista Española de Historia Militar*, 5, 2000, p. 261.

7 Josu Aguirregabiria y Guillermo Tabernilla: *El frente de Álava: de la sublevación militar a vísperas de la batalla de Villareal*, Bilbao, Beta III Milenio, 2006.

8 Bruña: “Hefter”, pp. 263-264.

9 Hannes Trautloft: *Als Jagdflieger in Spanien. Aus dem Tagebuch eines deutschen Legionärs*, Berlín, Nauck, 1940, p. 93.

10 George Steer: *El árbol de Gernika. Un ensayo sobre la guerra moderna*, Tafalla, Txalaparta, 2004, p. 98; Joan J. Maluquer: *La aviación de Cataluña en los primeros meses de la*

que ocultarla y dos funcionarios municipales salieron del Ayuntamiento con una lata de pinturas y brochas para cubrir de color rojo la cruz gamada del avión. No obstante, “lo hicieron tan deprisa y tan mal, que se traslucía la cruz debajo del rojo”¹¹.

Durante el ataque republicano del 8 de octubre de 1936 en el frente de Otxandiano, al poco de constituirse el gobierno autonómico vasco, se capturó por los gubernamentales a 11 prisioneros de una unidad del requeté. Entre los reos figuraban dos ciudadanos alemanes que voluntariamente se enrolaron a título individual a las filas carlistas. Los prisioneros germanos eran Lothar Gudde Reddel y Wolfgang Ludwig von Eynatten. A ambos se les instruyó un proceso judicial y el día 9 de octubre de 1936 se dictó la sentencia por el Tribunal Popular. A Lothar Gudde, afiliado a Falange, se le condenó a muerte y se le ejecutó en la madrugada del 11 de noviembre de 1936. Sin embargo, Eynatten fue condenado a la pena de reclusión perpetua como autor de un delito de rebelión militar; consiguiendo la fiscalía un nuevo juicio el 30 de enero de 1937 en el que se le sentenciaba a muerte. El día 5 de febrero de 1937 fue ejecutado¹².

Hasta el 20 de octubre de 1936 los germanos remitieron a España, según fuentes italianas, 96 aviones de todo tipo, 34 piezas antiaéreas, 20 contracarros, armas automáticas, fusiles, explosivos y otros materiales, así como un contingente humano de 362 “turistas” -230 del contingente aéreo y 123 del terrestre-¹³. A finales de octubre los alemanes decidieron aumentar la presencia de nuevas fuerzas en zona rebelde, fundamentalmente aéreas, a cambio de contrapartidas económicas. Franco aceptó y el 30 de octubre se ordenó en Berlín la puesta en marcha del *Sonderstab “W”* o Plan Mayor Especial, para la operación *Ejercicio de invierno en la isla Rügen (Wintebürung Rügen)*, nombre en clave oficial de la fuerza de combate que luego pasó a denominarse “Legión Cóndor” tras su llegada a España. En total, a mediados de noviembre la Legión Cóndor contaría con una fuerza estable inicial de 6.500 hombres, 102 aviones y 41 carros de combate, así como varias decenas de cañones antiaéreos y otros materiales. Los efectivos humanos y materiales ya presentes en España se unían a los nuevos contingentes enviados tras la constitución de la unidad germana¹⁴.

Guerra Civil, Madrid, San Martín, 1980, p. 217; Stefanie Schüler-Springorum: *La guerra como aventura. La Legión Cóndor en la Guerra Civil española 1936-1939*, Madrid, Alianza Editorial, 2014, p. 301.

11 Bruña: “Hefter”, p. 264.

12 Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH), Político-Social Madrid, Caja 1303, Expediente 2; José Luis de Mesa: *Los otros internacionales. Voluntarios extranjeros desconocidos en el Bando Nacional durante la Guerra Civil (1936-39)*, Madrid, Barbarroja, 1998, pp. 155 y 176; Vargas: *Intervención*, p.33.

13 Vargas: *Intervención*, p.26.

14 Raúl Arias Ramos: *La Legión Cóndor en la Guerra Civil: el apoyo militar alemán a Franco*, Barcelona, Planeta DeAgostini, 2006: pp. 113-144; Vargas: *Intervención*, pp. 26-35.

3. MUERTOS, DERRIBOS, PRESOS, CANJES, ATERRIJAJES FORZOSOS Y OTRAS SITUACIONES

Cuando la Legión Cóndor quedó organizada, la *Luftwaffe* la identificó con el código 88 a ésta y todas sus subunidades: Grupo de Caza (J/88); Grupo de Bombardeo (K/88); escuadrilla de reconocimiento (A/88); escuadrilla mixta de reconocimiento y bombardeo marítimo (AS/88); Grupo antiaéreo motorizado (F/88); Grupo de Transmisiones (Ln/88), etc. La primera fuerza en actuar en el País Vasco fue la J/88 durante la ofensiva republicana en la ya conocida como batalla de Villareal. La primera pérdida por parte de la “Legión Cóndor” en el País Vasco se refiere al derribo de un He-51 durante la tarde del 8 de diciembre. Los republicanos reclamaron hasta tres derribos, aunque Salas Larrazábal señala únicamente la pérdida de un aparato cuyo piloto consiguió lanzarse en paracaídas¹⁵.

El 4 de enero de 1937 sonaban las alarmas en Bilbao y en las márgenes de la ría con toque preventivo. Aunque por la mañana una acción de reconocimiento rebelde ya fue ahuyentada por cinco cazas *Polikarpov I-15* republicanos, tras el nuevo toque de alarma se elevaron sobre los cielos de Bilbao ocho aviones “cazas” gubernamentales en defensa de la ciudad. A los diez minutos se observaba que los aparatos leales realizaban un movimiento extraño, éstos marchaban en dirección al mar y regresaban poco después a gran altura. Mientras tanto, cinco Ju-52 salidos de Burgos y cuatro *Fokker* españoles de Vitoria, escoltados por trece cazas He-51 alemanes, se acercaban a la capital. Los cazas leales marcharon al encuentro con el objetivo de que los bombardeos no lanzaran sus cargas mortíferas sobre la villa bilbaína y provocar que la formación del enemigo se quebrara. Acto seguido los antiaéreos terrestres y navales gubernamentales disparaban sobre los aviones enemigos.

El resultado de este combate aéreo fue el derribo de un trimotor Ju-52 de la 3.k/88 por fuego de un caza leal, pilotado por el soviético K.A. Baranchuk, que perforó el motor del aparato germano. El bombardero estaba a gran altura incendiado y en posición normal, circunstancia que le dotaba de la estabilidad suficiente para que dos aviadores teutones pudieran saltar del aparato en paracaídas. Sin embargo, al llegar a la altura de Bilbao se le vio entrar al avión en barrena en el alto de Iturrigorri, a espaldas del monte Arraitz, cayendo definitivamente hacia la parte de Alonsótegui y cerca del caserío “Arana”.

Entre los restos del aparato incendiado se encontraron los cadáveres carbonizados de tres aviadores: el radiotelegrafista con graduación de brigada (*Feldwebel*) Herbert Barowsky; el cabo (*Gefreiter*) Hans Schull

¹⁵ Jesús Salas Larrazábal: *Guerra Aérea 1936/1939. La Campaña del Norte*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 1998, pp. 36-37; Vargas: *Intervención*, pp. 45-46.

y el sargento (*Unteroffizier*) Paul Ziepp. Pompeyo Alonso, mecánico del campo de aviación de Lamiako, contaba que junto a un chófer llegaron al lugar del siniestro “retirando dos de los tres motores del bombardero alemán que condujeron, acto seguido, al recinto de la Alcoholera”¹⁶.

Mientras tres tripulantes morían carbonizados en el accidente, otros dos tuvieron la oportunidad de lanzarse en paracaídas: el subteniente (*Oberfeldwebel*) Adolf Hermann y Karl Gustav Schmidt. Según las informaciones consultadas, A. Hermann cayó en el barrio bilbaíno de San Adrián, entre Torre Urizar y Los Mimbres, siendo linchado por la multitud que le aguardaba en tierra. George Steer señala que las circunstancias de la muerte de Hermann no estaban claras. Algunos dijeron que sacó una pistola y disparó contra la multitud, matando a una mujer y a uno de la milicia. Sin embargo, el Gobierno Vasco comentó que primero disparó el miliciano sobre Hermann, éste falló el tiro y mató a una mujer. A continuación, Hermann comenzó a disparar sobre su adversario y le hirió en un brazo de un balazo¹⁷. Fue entonces cuando la multitud se ensañó con éste y con su cadáver pues fue colocado en una tabla y arrastrado por Bilbao¹⁸. El cuerpo llegó hasta la sede del Gobierno Vasco, mostrado por la multitud como un trofeo, hasta el punto de que las autoridades vascas llegaron a pensar que éste era un muñeco.

El otro joven aviador, Karl Gustav Schmidt, a impulsos del viento y por la altura en que se arrojó, fue a caer en las proximidades de Enekuri, en el Valle de Asua. Al tomar tierra sufrió contusiones en la espalda. Cerca de allí estaba el campo de Sondika donde había aterrizado con dificultad uno de los cazas republicanos pilotados por un ruso. Debido a la ira producida por el bombardeo tampoco faltó en el Valle de Asua quien pretendiera linchar al aviador teutón. El joven germano empuñó su pistola y se atrincheró en un desnivel del terreno donde ofreció resistencia. Uno de los que protegió al aviador con pistola en mano fue precisamente el aviador ruso que se enfrentó con él durante aquella jornada. Mientras el piloto teutón fue conducido como prisionero de guerra a la sede del Gobierno Vasco en Bilbao, la turba se dirigió a la legación diplomática soviética en Bilbao, justo detrás de la sede del Gobierno Vasco, para pedir la cabeza del aviador. No obstante, Joseba Rezola, secretario general de Defensa, requirió a Amós Ruiz Girón, comandante del batallón Disciplinario, que trasladara al aviador hasta Portugalete y “con la máxima reserva” se encargase de su custodia,

16 Vicente Talón: “Un episodio de la guerra en el aire. España, 1936-1937”, *Extra*, 49, 1998, p. 8.

17 Karl Ries y Hans Ring: *Legion Condor 1936-1939. Eine illustrierte Dokumentation*, Maguncia, Verlag dieter hoffmann, 1980, p. 47; Steer: *Árbol*, p. 143; *Schüler* -Springorum: *La guerra*, p. 284; Trautloft: *Als Jagdflieger*, p. 185.

18 Julen Lezamiz y Guillermo Tabernilla: *Cecilia G. de Guilarte reporter de la CNT*, Bilbao, Beta III Milenio, 2007, p. 105.

vigilancia y protección¹⁹. Poco después, el joven germano fue entrevistado por Cecilia G. Guilarte, reportera del periódico CNT del Norte y compañera sentimental de Amós Ruiz, dejando la joven cronista clara su postura respecto a aquellos que habían abandonado su hogar para sembrar la muerte y el dolor entre los que ni siquiera conoce: “no pagaría con cien vidas tanta maldad”²⁰.

Fracasado el avance rebelde sobre Madrid tras la batalla del Jarama y Guadalajara, Franco decidió volcarse en el Frente Norte con el objeto de anular el potencial industrial y minero del Cantábrico controlado por los republicanos. El día 1 de abril de 1937, jornada posterior al comienzo de dicha ofensiva, una escuadrilla de aviones volaba sobre las posiciones republicanas de Aramayona. Con fuego de fusilería y ametralladora los defensores se pegaron al terreno y consiguieron abatir uno de los aparatos, un He-51 del 1.J/88, que fue a caer envuelto en llamas en la zona de Marin (Eskoriatza). El alférez (*Leutnant*) W. August Blankenagel resultó muerto al recibir un disparo en el pecho, aunque otras informaciones señalaban que fue en la cabeza, mientras se arrojaba en paracaídas después de ser derribado²¹. Durante esa misma jornada otro aparato se retiró seriamente tocado y aterrizó en territorio amigo.

Dos días después del comienzo de la ofensiva el grupo antiaéreo motorizado, la F/88, fue atacada en Urbina por una batería republicana con fuego bien dirigido. Tras la explosión prematura de un cañón AA Flak de 88 mm de la 3ª batería alemana, la unidad tuvo cinco heridos graves, otros tantos leves y un muerto. Mientras el cabo (*Gefreiter*) Karl Rettenmaier resultó muerto; Emil Creutz (*Gefreiter*), Roman Bigalké, Xaver Fenderl y Johan Fischer (*Gefreiter*) estaban gravemente heridos. Dos días después del incidente falleció en el Hospital de Vitoria el cabo Emil Creutz y, según la estela de Urbina²², en el mismo hospital, el día 20 de abril de 1937 pereció el suboficial Johan Fischer.

El día 5 de abril de 1937, pocos días después del suceso de Urbina, un automóvil con cuatro miembros del grupo de caza 4.J/88 pasó a las líneas leales en misión de reconocimiento de un aeródromo republicano pensando que éste ya estaba en poder de los rebeldes. Al llegar a las proximidades de Otxandiano fue sorprendido en la carretera de Urkiola-Otxandiano por la guardia republicana. Algunas informaciones apuntaban que al percibir la guardia en el vehículo una bandera monárquica comenzó la misma a tirotear el coche con fuego de ame-

19 Lezamiz y Tabernilla: *Cecilia*, p. 106; *Euzkadi*, 5-I-1937; 6-01-1937; *El Liberal*, 5-I-1937; 6-01-1937; *La Tarde*, 5-I-1937; *Euzkadi Roja*, 5-I-1937.

20 *CNT del Norte*, 07-I-1937.

21 *Euzkadi*, 2-IV-1937.

22 Pequeño monumento funerario ubicado en las afueras del pueblo de Urbina (Álava-Araba) que recuerda la muerte de los tres artilleros.

tralladora y fusil, mientras el conductor rebelde, al darse cuenta de su error y que probablemente sería capturado, o alcanzado por las balas, empezó a dar marcha atrás a toda velocidad para terminar cayendo por un pequeño barranco al ser herido por una bala. Todo ello mientras los otros ocupantes del vehículo, de los cuales uno también resultó herido, intentaban salvar sus vidas haciendo frente a la guardia con sus pistolas, entablándose un tiroteo de algunos minutos, hasta que, sin que tuviera baja alguna la guardia, fueron todos los ocupantes del vehículo apresados. Sin embargo, otro relato de los hechos señaló que mientras la guardia les apuntaba con sus fusiles el conductor intentó virar en redondo dando la vuelta al coche. Los milicianos les hicieron levantar los brazos a los ocupantes, accediendo solamente tres de ellos mientras que el conductor, Carsten Woolf Harling, se atrevió a disparar su pistola para defenderse, siendo alcanzado por un tiro certero que le causó la muerte. Cuatro días después del incidente, el cadáver de Harling fue encontrado en la carretera de Otxandiano a Mañaria tras ser abandonado por los gubernamentales.

El chófer era el teniente 1º (*Oberleutnant*) de aviación Carsten Woolf Harling que desempeñaba el cargo de inspector en el aeródromo de Vitoria. Otro ocupante era el intérprete (*Dolmetschner*) con graduación de capitán (*Hauptmann*) Paul Freese -llevaba 25 años residiendo en Zarautz donde tenía una industria o era viajante de maquinaria- que estaba conmocionado y herido grave en un brazo, falleciendo en el Hospital Militar de Bilbao donde quedó instalado. Los otros dos ocupantes del vehículo eran los tenientes de Aviación de escuadrilla de caza Walther Kienzle y Godofredo Schulze Blanck. En la Comandancia de Durango prestaron declaración los detenidos sin mostrar inquietud alguna, de los que solamente Paul Freese conocía el castellano. Aun mostrándose muy reservados, negándose a ser muy explícitos en los interrogatorios de los que fueron objeto, manifestaron su intención de investigar un aeródromo leal en ese sector que, según sus noticias, había sido ya ocupado por sus fuerzas. Los dos supervivientes del suceso, Kienzle y Schulze, fueron conducidos a la cárcel de Larrinaga donde el periodista británico George Steer llegó a conversar con ellos²³.

Entre los documentos y materiales capturados a los germanos estaban el diario del joven Schulze, diario que fue publicado de forma incompleta por la prensa internacional en un intento de cambiar la postura política francesa e inglesa respecto a la “no intervención” en España. Según manifestaban los diarios internacionales, parecía que al joven Schulze le mandaban y obedecía automáticamente. Poco le importaba la guerra española. Sin embargo, “a lo más apunta algún detalle relacionado con el paisaje, pero tan trivialmente, que parece hecho por uno de

esos turistas que viajan por viajar, sin que le acucie la menor curiosidad”²⁴. Eso sí, el piloto teutón, que llegó junto a los otros acompañantes a Vitoria en marzo de 1937, anotó en su diario la buena impresión que le transmitieron las ciudades y paisajes vascos durante el escaso tiempo que participó en la ofensiva de Bizkaia: “Fantástica belleza del paisaje, sobre todo en los alrededores de Vitoria. (...) Salida para San Sebastián. Impresión enorme, maravillosamente situada a la orilla de un mar nimbado de montañas. Altas y bonitas casas, largas calles bien conservadas, buenos cafés, parques y plazas. Poca gente como abandonada”²⁵. Por su parte, el joven Walther Kienzle manifestó los objetivos de los germanos durante los próximos meses a George L. Steer, corresponsal del diario británico *The Times*, periodista que se esforzó por transmitir al mundo la intervención alemana en la guerra, especialmente la verdad sobre el bombardeo de Gernika²⁶.

Las intensas actividades de la Legión Cóndor en la ofensiva sobre Bizkaia incrementaron las bajas de la unidad alemana. No obstante, no todas las bajas fueron en los frentes de combate. El día 15 de abril de 1937 era herido levemente en Bergara el suboficial Schweekdiek, de la 4.F/88, tras pasar por encima de un casco de metralla. También ese mismo día fue herido en Santa Águeda (Mondragón) el suboficial (*Gefreiter*) Erich Zschetzsching, del grupo antiaéreo motorizado 2.F/88, al estallarle una granada que manejaba, pereciendo al día siguiente del accidente.

En la mañana del 18 de abril de 1937 las sirenas de Bilbao anunciaban la proximidad de los aparatos rebeldes, dejándose ver unos bimotores que volaban a gran altura. Nuevamente los aparatos de caza leales salieron a su encuentro, huyendo los bimotores enemigos sin soltar sus cargas mortíferas. Sin embargo, durante esta jornada las alarmas volvieron a retumbar una tercera vez cuando tres He-111 y tres Do-17 avanzaban sobre Bilbao a gran altura. Los cazas gubernamentales liderados por Felipe del Río salieron a su encuentro. Volando a baja altura, los cazas leales buscaron protección en los bancos de nubes que cubrían el valle del Nervión. Cuando los aparatos alemanes salieron a cielo abierto, los cazas republicanos se abalanzaron sobre los tres Do-17 desde la cola, sin ser vistos por los teutones. Los cazas republicanos abrían un fuego intenso de ametralladora sobre los bimotores enemigos mientras volaban en círculos alrededor de éstos. Cuando uno de los bimotores enemigos estaba muy tocado, los cazas leales marchaban sobre el siguiente. En el primer minuto de combate comenzó a arder el fuselaje del Do-17 que estaba en cabeza. Un segundo Do-17 fue averiado, el que estaba

24 Centro Documental Bombardeo de Gernika (CDBG), 003/08/18.

25 CDBG, 003/08/18.

26 Steer: *Árbol*, pp. 189-190.

un poco más atrás, ya que una bala debió alcanzar al piloto, porque el avión empezó a fallar, y tuvo que aterrizar en la zona de Villareal. No obstante, en su huida y para aligerar peso, ambos aviones soltaron su carga mortífera sobre la población civil con el claro objetivo de morir matando²⁷.

El primer bimotor, un Do-17F (27-2) de la K/88, dio la sensación de que caía en barrena, pero pudo enderezarse brevemente, alcanzar altura y seguir planeando hasta las proximidades de Galdakao en donde se perdió para siempre²⁸. Los dos motores aparecían a unos cien metros de distancia del grupo más importante que lo formaban un trozo de carlinga, con los timones de profundidad y tirón de aterrizaje. El bimotor disponía además de un aparato de radio remitir y receptor. Cuando el aparato estaba cerca de tierra dos de sus tripulantes se lanzaron en paracaídas, aunque éste no les funcionó pues no se abrieron al ser la distancia muy próxima con la del suelo. Uno de ellos quedó destrozado a consecuencia del golpe sobre las orillas del Ibaizabal, al caer junto a la Papelera Española, sita en Arrigorriaga. El otro aviador, que cayó sobre el cementerio de San Miguel, en el barrio de Elexalde, ofrecía un curioso espectáculo. En aspa, seguido de un objeto negro, el piloto se precipitó sobre un barrizal próximo al cementerio de Basauri. Al caer el cuerpo a tierra se quedó marcado en el fango la nuca, los talones y la pistola, botando el cuerpo dos metros hacia el cielo tras el primer choque con la tierra. El cuerpo quedó a unos tres metros del lugar de impacto. Las horribles circunstancias de su muerte no sorprendieron tanto a los vascos como sus prácticas higiénicas y ropa interior moderna²⁹.

Los dos paracaidistas teutones no fueron las únicas víctimas del suceso. Entre los restos del avión se encontraba carbonizado y horriblemente mutilado otro tripulante, el teniente 1º (*Oberleutnant*) Hans Sobotka. El periodista británico Steer escribía al respecto:

El cuerpo de Sobotka descansaba sobre la hierba, con la espalda casi carbonizada, medio encorvado hacia arriba a lo largo de la espina dorsal. Parte de sus intestinos, medio fritos, en una buena imitación de salchichas, colgaban de su cuerpo, bastante corpulento. Sus brazos estaban todavía sobre la cara, como pintando su muerte terrorífica, y los debió alzar en su última agonía antes de chocar contra el suelo³⁰.

En total, las personas muertas resultantes de este accidente fueron tres: los sargentos (*Unteroffizier*) Otto Hofmeister y Friedrich Muller,

27 Steer: Árbol, p. 227.

28 Steer: Árbol, pp. 227-231.

29 Steer: Árbol, p. 228.

30 Steer: Árbol, p. 143.

junto con el teniente 1º (*Oberleutnant*) Hans Sobotka³¹. Desde 1938 hasta 1942 el coronel Camillo Sobotka, oficial de la Primera Guerra Mundial y padre de Hans Sobotka, inició una serie de gestiones como resultado del deseo de visitar la tumba de su hijo, enterrado con honores en el Cementerio Invaliden de Berlín. El mismo Hermann Göring, el *Reichminister* de la aviación, envió a la familia una fotografía firmada y el agradecimiento del *Führer* y Alemania por la pérdida del joven teutón. Incluso Sobotka consiguió la Cruz de España en bronce a título póstumo y la familia fue invitada a Berlín para un acto conmemorativo. Cuando el padre se decidió a ir al acto le dijeron que su pasaporte debía ir sellado con una “J” y tendría que agregar como segundo nombre “Israel” por su ascendencia judía (*volljüdisch*), oponiéndose categóricamente y llevando su caso al gobierno alemán. Camillo Sobotka llegó a afirmar que su hijo era ilegítimo y no 100% judío, ya que la madre sí era aria, para que se le concediera la exención de marcar su pasaporte y nombre. Esta exención también se extendió a Ruth Sobotka, hermana del aviador, que también solicitó la exención del requisito de la “J” en sus documentos de identidad y el uso del segundo nombre “Sarah”. El *Kanzlei* del *Führer* respondió enviando copias de la “*Ley de la familia y el nombre*” del 5 de enero de 1938, negándoles la posibilidad de eximir a los miembros de la familia de Sobotka de no ser marcados como judíos. En otoño de 1942, ante una gran cantidad de correspondencia intercambiada entre la familia y las más altas autoridades de Viena y Berlín, el gobierno alemán cedió ante las peticiones en consideración de la muerte de Sobotka y la ascendencia aria de la madre. Camillo Sobotka, con 72 años, recibió el permiso para viajar a Berlín sin ser tachado como judío, mientras que Ruth se casó con un soldado alemán y fue calificada como *deutschblütig* (de sangre alemana)³².

El mes de abril de 1937 finalizaría con el aterrizaje forzoso el 27 de abril de 1937 de uno de los dos He-45 de la J/88 que en misiones de reconocimientos y ataques bajos a columnas de camiones al oeste de Durango fue tocado en el radiador y llegó hasta Uribarri-Gamboa, a 10 kilómetros al norte de Vitoria. El tripulante del aparato Woon Roon sufrió una ligera herida en la cabeza mientras que el teutón Oldenburg fue gravemente herido de cabeza con conmoción cerebral sin peligro de muerte.

El Gobierno Vasco, de forma unilateral y con el claro objetivo de humanizar la guerra, comenzó desde su constitución a realizar algunas gestiones, junto a la Cruz Roja Internacional, para canjear aquellas personas separadas de sus familias en territorio enemigo. La consecuencia directa del respeto a los prisioneros de guerra, véase el caso de Sch-

31 *El Liberal*, 20-IV-1937; *Euzkadi*, 20-IV-1937; *La Tarde*, 19-IV-1937; *Euzkadi Roja*, 20-IV-1937.

32 http://usmbooks.com/condor_legion_jew.html (31 de octubre de 2017).

midt, y el mantenimiento de una retaguardia ordenada, especialmente tras los sucesos del 4 de enero de 1937, permitió las primeras gestiones de canjes iniciadas por el Gobierno Vasco al acercarse la primavera de 1937. Del buen trato que gozaban los prisioneros ya dejó constancia el germano Karl Gustav Schmidt, prisionero por más de tres meses, que escribió: “Estoy contento con el trato que se me ha dado durante mi prisión, pues he recibido habitación y comida y no he sido maltratado”³³. En esta labor de canjes, fueron los vascos los primeros en abrir brecha, dirigidos por el *jelkide* Manuel de Irujo, cuya actuación en este aspecto fue enorme³⁴. El Gobierno de Euzkadi realizó varios canjes en Bilbao con un resultado satisfactorio, tratándose de rehenes políticos en su comienzo. No obstante, “en 1937 se planteó un canje militar, de carácter mucho más serio; en el que, accidentalmente hubimos de colaborar los miembros de la Delegación madrileña”³⁵. Según Galíndez, se trataba del canje de dos aviadore alemanes que habían sido derribados sobre Bilbao en los bombardeos de principios de año:

Schnabel y Schmidt se llamaban, si no recuerdo mal. (...) Aunque los aviadore estaban detenidos en Bilbao y las gestiones las habia de realizar, por tanto, el Gobierno de Euzkadi, Manuel de Irujo intervino desde Valencia cerca del Comité internacional de la Cruz Roja, y el hecho de que su delegado general, mister Junod, se hallase accidentalmente en Madrid, hizo que nosotros colaboráramos en la gestión. (...) Recuerdo al efecto que una mañana, y siguiendo instrucciones expresas del ministro, transmitidas por teléfono, me personé en el local de la Cruz Roja Internacional, cerca del Hipódromo, y tras haber repetido el mensaje del que era portador, fui testigo presencial de la conversación telefónica que sostuvo en el acto con su central de Ginebra, detallando las condiciones de canje que proponía el Gobierno Vasco. El canje se realizó al fin, aunque no en las condiciones originalmente pensadas. (...) Fue el primer paso en una larga cadena de negociaciones, iniciadas por Irujo como ministro sin cartera, y continuadas después en la Comisión Ministerial de Canjes³⁶.

El aviador Schmidt fue canjeado por Jean Pelletier, un católico francés, antiguo capitán de aviación y excombatiente de la Primera Guerra Mundial. Pelletier fue hecho preso cuando la marina rebelde capturó el bou *Galerna* en viaje a Bilbao. Los familiares de Nemesio Sobrevilla (amigo de Pelletier y director del documental *Guernika*) apuntaban que fue el piloto alemán Joachim Wandel el canjeado por Pelletier. Sin

33 CDBG, 003/08/18.

34 Jesús Galíndez: *Los vascos en el Madrid sitiado. Memorias del Partido Nacionalista Vasco y de la Delegación de Euzkadi en Madrid desde septiembre de 1936 a mayo de 1937*, Buenos Aires, Ekin, 1945, p. 136.

35 Galíndez: *vascos*, p.136.

36 Galíndez: *vascos*, pp.136-137.

embargo, esto no puede ser posible ya que Wandel fue derribado en mayo de 1937 y para abril de 1937 Pelletier regresó a Francia junto a su mujer³⁷.

Un mes después de la ofensiva de Mola sobre Bizkaia la Legión Cóndor comenzaba con un aterrizaje forzoso. El 1 de mayo de 1937, durante el ataque de cinco aviones al tráfico de camiones en la carretera de Bermeo a Mungia, un aparato He-70 de la A/88 tuvo impactos en el depósito de gasolina y en una rueda, aterrizando en Vitoria ya averiado. Aunque hasta ahora la desventura se había centrado en el personal aéreo, el día 7 de mayo fueron inutilizados algunos medios mecanizados germanos, cuatro Pz-1 de la 2ª compañía, durante los combates por la carretera de Bermeo. Tres días después otros dos carros eran inutilizados en las operaciones sobre la cima del Bizkargi. El 11 de mayo las pérdidas se volvían a centrar sobre el personal aéreo ya que uno de los seis He-70 de la A/88 que bombardeaban el tráfico de las carreteras al sur y este de Bilbao fue alcanzado. Un tiro certero perforó el depósito de aceite, teniendo que tomar tierra en un campo en las proximidades de Otxandiano y reparando la avería del aparato bajo el fuego de la artillería enemiga para despegar nuevamente. Al día siguiente el grupo Imker sufrió la primera víctima mortal en la carretera de Gernika a Morga, al oeste de Morga. El sargento teutón (*Unteroffizier*) Adalbert Butz encontró la muerte a bordo de su carro Pz-1. El sargento de la 3ª compañía de tanques del contingente terrestre, grupo Imker (guardianes de las abejas), murió a consecuencia de un disparo en la cabeza a pesar de establecerse dudas razonables sobre su muerte en los partes diarios de la Legión Cóndor. El mes de mayo no resultó favorable para las unidades terrestres ya que el suboficial (*Gefreiter*) Karl Hol, también del grupo Imker, murió el 23 de mayo de 1937 en Durango por el disparo de un antitanque durante las operaciones de la II y IV de Navarra para envolver el macizo de Peñas de Mañaria. El día anterior, un He-123 y un He-70 aterrizaron de forma forzosa cerca de Otxandiano por los impactos enemigos. Este episodio se repetía por un Ju-86 de la VB/88 el día 29 de mayo de 1937. Durante una misión de bombardeo en las alturas de Zornotza y el tránsito de vehículos en las carreteras de Zornotza, Galdakao y Peña Lemona, el bombardero tuvo que tomar tierra urgentemente al este de Durango por una avería técnica³⁸.

El 13 de mayo de 1937 se efectuó un ataque “bajo” de una escuadrilla de la I.J/88, antes mandada por Kienzle, a la circulación de la carretera de Durango a Bilbao. Durante el ataque uno de los tres cazas que volaban sobre el monte Bizkargi fue derribado. Era el He-51 del piloto teniente Hans Joachim Wandel que fue alcanzado por seis disparos de

37 Santiago de Pablo: *Tierra sin paz. Guerra Civil, cine y propaganda en el País Vasco*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2006, pp. 178-179.

38 Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), A9019.

fuego antiaéreo en el depósito de gasolina mientras asaltaba a un carro blindado, quedando el avión completamente calcinado tras chocar con la tierra:

Wandel utilizó el paracaídas y se lanzó al espacio. Cuando va descendiendo empuña la pistola. Por un momento reflexiona si hará uso de ella o se presentará inerme en tierra. Por un momento piensa en el suicidio. Al fin, toma una resolución y arroja la pistola que llega al suelo antes que él³⁹.

Joseba Elozegi, capitán de la compañía de ametralladoras del batallón *jelkide* Saseta, relataba que en la segunda línea de este frente (frente de Bizkargi), próximo al barrio de Goikolegea (Larrabetzu), tenía emplazada una sección de ametralladoras en posición antiaérea, para la reserva y protección de la primera línea, siempre amenazada por el enemigo desde las alturas del Bizkargi. Las ametralladoras estaban protegiendo una batería vasca de 75 mm que desde un montículo, a la vista del observatorio enemigo desde la ermita del Bizkargi, disparaba castigando las posiciones rebeldes en la cima del citado monte. El capitán vasco contaba respecto a los pilotos germanos que “su seguridad era absoluta y alegremente se lanzaban en picado hasta los cien, hasta los cincuenta metros del suelo, ametrallando sus objetivos a placer”⁴⁰. No obstante, sus cuatro máquinas comenzaron a actuar y la confianza de los aviadores, como en otras ocasiones ya relatadas, prestaba buena ocasión para hacer blanco.

Mientras Wandel caía en paracaídas sobre una explanada de Goikolegea, los hombres de la batería vasca de 75 mm corrieron a apoderarse del aviador. El capitán Elozegi se temió lo peor, consciente de la rabia e impotencia de aquellos hombres que veían cómo el verdugo convertido en víctima descendía de los cielos. Elozegi cuenta que atravesó la carretera y se lanzó hacia el prado donde estaba el aviador. Pistola en mano, pidiendo calma, pudo arrebatarse a Wandel de aquella gente exasperada que ya le habían propinado algunos puñetazos, algún rasponazo en la cabeza y numerosas patadas en la pierna derecha. Aunque el joven teutón conservaba fuerzas para tenerse en pie, el golpe del aterrizaje y la paliza le habían dejado semi-inconsciente. El capitán del Saseta consiguió llevar al germano hasta la Comandancia de la División en Larrabetzu, tomándosele inmediatamente la filiación y comenzando el interrogatorio⁴¹. Durante el mismo, si Kienzle y Schulze se comportaron dócilmente, Wandel se mostró astuto y despreciable según el periodista George Steer. Al comienzo del interrogatorio daba la impresión de ser sincero y estar muy nervioso. Poco a poco recuperaba la conciencia

39 *El Socialista*, 22-IV-1937.

40 Joseba Elozegi: *Quiero morir por algo*, Barcelona, Plaza y Janés, 1977, p. 172.

41 Elozegi: *Quiero*, pp. 171-174.

tras el golpe del aterrizaje y la paliza recibida, comenzando a mentir de forma “miserable”. El piloto manifestó que volaba en plan *amateur*, al contrario que sus compañeros que declararon estar destacados por la *Luftwaffe*, y que la palabra “*Garnika*” (sic) en su diario de vuelo era el nombre de una muchacha, después de señalar que “*la ciudad* (de Gernika) aún estaba en pie” durante el día del bombardeo⁴².

Hans Wandel se convirtió en toda una prueba de la intervención alemana en el País Vasco. En la película *Guernika*, producida por la Sección de Propaganda del Gobierno de Euzkadi, dirigida fundamentalmente a la propaganda exterior, las imágenes del avión destrozado de Wandel se acompañaban de una serie de fotogramas del piloto sollozando y doliéndose de un golpe en la cabeza, comentándose lo siguiente sobre el mismo:

Estos son los restos del avión desde el que Hans Wandel ametrallaba a mujeres y niños que huían de sus hogares arrasados, aviador, a quien en su lejano país encendieron el espíritu con banderas, himnos, desfiles. Hans Wandel, ¿acaso ahora piensas en tu madre que con la muerte en el alma esperará noticias tuyas, de ti, de tantas madres has dejado sin hijos?

El historiador Santiago de Pablo explica que la narración del éxodo infantil en la película se ve cortada, quizá de forma poco coherente, por las imágenes del piloto teutón y su avión destrozado. Esta interrupción fue aprovechada para denunciar la injerencia alemana en la guerra, la autoría del bombardeo de Gernika y enlazar el sufrimiento de la madre de Wandel con el de las madres vascas, retomándose después el tema principal, el exilio infantil⁴³. Además, la historiadora Izaskun Indacoechea señala este momento como el más importante de la película al personificarse en la figura de Wandel el enemigo frente al colectivo de víctimas, “*el pueblo vasco*”, logrando hacer que el discurso de la película fuera más potente⁴⁴.

El mes de mayo también fue importante para los pilotos alemanes que sobrevivieron a los sucesos relatados pero que cayeron cautivos de los gubernamentales. El 20 de mayo de 1937 se constituyó el Tribunal Popular del Gobierno Vasco para ver y fallar la causa contra los aviadores germanos Kienzle y Schulze. Primero procedió a declarar Kienzle para seguidamente prestar declaración Schulze. El piloto Joachim Wandel, hecho prisionero en Larrabetzu una semana antes, participó como testigo tras ser conducido a la sala por agentes de Orden Público. No obstan-

42 Steer: *Árbol*, pp. 346-348.

43 de Pablo: *Tierra*, p. 139.

44 Izaskun Indacoechea: “Nemesio M. Sobrevila. Sus peripecias en el mundo del cine y en la Guerra Civil”, en Santiago de Pablo y Joxean Fernández: *Cine y Guerra Civil en el País Vasco. Zinema eta Gerra Zibila Euskal Herrian*, Donostia, Nosferatu, 2012, p. 114.

te, “su declaración careció de interés en relación con el proceso, pues se limitó a relatarnos cosas que a su sola persona atañen.” Después que el fiscal y el abogado defensor elevaran sus conclusiones definitivas, y tras realizarse una breve deliberación, el Jurado dictó un veredicto de culpabilidad. A continuación, las partes pronunciaron sus informes en derecho, el Tribunal se retiró para deliberar y votar una sentencia definitiva referente a Kienzle y Schulze. La sentencia fue de acuerdo con la petición del fiscal y, por tanto, se condenó a la pena capital a los dos procesados. El Jurado, mediante votación, denegó la revisión de la causa y la conmutación de la pena impuesta por la inmediata inferior⁴⁵.

El Reich confió la defensa de sus intereses en la España republicana a la diplomacia chilena. El embajador chileno Porto Seguro, como Decano del Cuerpo Diplomático latinoamericano, se interesó inmediatamente por los aviadores condenados a muerte. Además, dada la urgencia de la situación, Porto Seguro envió un telegrama solicitando el indulto de ambos pilotos al presidente Azaña y del Gobierno Vasco el día anterior a su ejecución. Con el objeto de dar más fuerza a su petición, después de consultar telefónicamente a las representaciones diplomáticas de Brasil y Argentina, el chileno Porto Seguro hizo uso de su título del Cuerpo Diplomático latinoamericano. El Presidente del Gobierno Vasco respondió al diplomático chileno solicitando la retirada de los pilotos extranjeros del País Vasco y la denuncia pública de los bombardeos verificados por los pilotos de la misma nacionalidad en territorio vasco⁴⁶.

Según la respuesta ofrecida por *lendakari* José Antonio Aguirre parecía que ambos cautivos podrían llegar a acogerse a la conmutación de las penas impuestas de una forma extraoficial si los alemanes retiraban el apoyo a los rebeldes, hecho que no ocurriría en ninguno de los casos. De todas formas, el telegrama y las amenazas de bombardeo sobre Bilbao significaban la postergación de la ejecución de los pilotos germanos que fueron finalmente canjeados el día 30 de mayo de 1937 por otros tres pilotos soviéticos⁴⁷.

Cinco días después de ser condenados Kienzle y Schulze, el Tribunal Popular condenó a muerte con pago de costas a Wandel, denegando el Jurado la revisión de la causa y la conmutación de la pena⁴⁸. El historiador Xabier Irujo señala que este juicio constituyó un precedente desde

45 CDMH, Político-Social Santander, VD, T.P. Euzkadi, Caja 13, Expediente 10; *Euzkadi*, 21-V-1937.

46 http://ianasagasti.blogs.com/mi_blog/2012/08/chile-los-nazis-y-gernika.html (31 de octubre de 2017).

47 Karl Drum: *Die deutsche Luftwaffe im Spanischen Bürgerkrieg (Legion Condor). Studiengruppe Geschichte des Luftkriegs*, Karlsruhe, USAF HRA Collection, 1957, p.95; Mikel Arizaleta: *El tribunal de los jurados. Euzkadi 1936/37*, Bilbao, Oibar, 1994, p. 133; Ries y Ring: *Legion*, pp. 61-64; *Schüler-Springorum: La guerra*, p. 286.

48 CDMH, Político-Social Barcelona, Caja 940, Expediente 13; *Euzkadi*, 26-V-1937.

el punto de vista jurídico, concretamente en el ámbito de la jurisprudencia referente a los bombardeos de terror. En base a los principios de la declaración del Comité de No Intervención de mayo de 1937 y las convenciones de La Haya (1864, 1899, 1907) sobre bombardeos aéreos, se desarrollaron los primeros y únicos juicios en el que los acusados fueron sentenciados y condenados por participar en bombardeos de terror⁴⁹.

A diferencia de los otros dos pilotos alemanes, Joachim “Gnom” Wandel no llegó a ser ejecutado ni canjeado por el Gobierno Vasco. En la noche del 18 al 19 de junio de 1937, día de la caída de la villa bilbaína en manos rebeldes, pasaba al territorio controlado por los nacionales el piloto alemán, junto a otros presos políticos derechistas, tras la apertura de las cárceles por las autoridades *jelkides*. El piloto condenado a muerte por crímenes de guerra consiguió volver a casa y participar en la Segunda Guerra Mundial durante la invasión de Polonia, la campaña francesa, la Batalla de Inglaterra o Leningrado, convirtiéndose en un héroe de la *Luftwaffe*. Para mediados de marzo de 1942 tenía 30 victorias en su palmarés, de las 75 que obtuvo en total. No obstante, la fortuna del joven ampliamente galardonado desde su servicio en España cambió en la fría Rusia. Durante un combate aéreo al noroeste de Oschtasckow fue derribado por un caza ruso, cayendo verticalmente contra un bosque según testimonio de los compañeros del piloto.

El 11 de junio de 1937, en plena preparación de la ofensiva en la rotura del Cinturón de Hierro de Bilbao, la J/88 atacó dos veces las posiciones en vanguardia, protegiendo el vuelo de una escuadrilla de Ju-52 de la K/88 que bombardeó hasta cinco veces las posiciones al norte de Larrabetzu. La aviación rebelde atacó por dos veces la esquina este de la posición principal, así como la carretera de retaguardia y un bosque que fue calcinado con bombas incendiarias. Mientras la J/88 atacaba con los bombardeos en picado algunos camiones blindados y el tráfico al norte de Larrabetzu, el avión del sargento (*Unteroffizier*) August Wilmsen, un Hs-123 (24) de la 2.J/88, fue alcanzado y explotó en tierra a unos 200 metros al este de Larrabetzu. Según el corresponsal George Steer, el cuerpo del piloto estaba medio carbonizado e irreconocible cubierto de sangre y descuartizado como si hubiera muerto dentro del avión⁵⁰. En esa misma jornada, posiblemente como consecuencia de esos ataques, un Bf-109 (6) aterrizaba de forma forzosa cerca de Eibar con el piloto ileso⁵¹. También cuatro alemanes de la Ln/88, batallón de Transmisiones Motorizado, fueron alcanzados por un proyectil de artillería republicano en el coche en el que viajaban. Morían en el suceso

49 *Deia*, 18-III-2014.

50 Steer: *Árbol*, p. 378.

51 AHEA, A9019.

el alférez (*Leutnant*) Paul Fehlhaber, el técnico (*Technich*) Oskar Wiegand y los sargentos (*Unteroffizier*) Wilhem Aldag y Wilhem Oblau. Al día siguiente, en plena ofensiva sobre el Cinturón de Hierro, un avión Savoia, de la Aviación Legionaria italiana, arrojaba una bomba cerca de la 5ª Batería del F/88 localizada en Mungia mientras operaba contra objetivos de tierra. El incidente concluyó con cuatro hombres heridos y otros tantos muertos: los sargentos (*Unteroffizier*) Friedrich Bauser, Felix Claus y Richard Steeg junto al cabo (*Gefreiter*) Martin Hoffmann⁵².

Con los rebeldes ya muy próximos a la villa bilbaína, el día 16 de junio de 1937 fue derribado un bombardeo He-70 de la escuadrilla de reconocimiento A/88 sobre Zeberio, a 2 kilómetros al sur de Miravalles, por fuego de la DCA⁵³. El He-70 de la A/88 no volvió de su incursión, cuyo objetivo era la realización de dos bombardeos sobre las carreteras de alrededores de Bilbao. En éste viajaba y perecieron el sargento (*Unteroffizier*) Fritz Heerschlag (ingeniero) y los alféreces (*Leutnant*) Siegfried Gottanka (navegador) y Helmut Hildemann (piloto). Dos de ellos aparecieron carbonizados y el tercero fue enterrado por los republicanos según indicaciones hechas por los habitantes⁵⁴. Al día siguiente, las preparaciones de los ataques sobre la villa bilbaína provocaron otro accidente que se cobró la vida del brigada (*Feldwebel*) Fritz Goetze. El alemán se encontraba en Burgos cargando una bomba de 10 kg. en el Ju-52 cuando al explosionar ésta incendió el aparato y explotaron en cadena las demás bombas, resultando heridos en el suceso tres soldados. Tras el accidente Fritz Goetze murió en un hospital de Burgos cinco días después⁵⁵.

Por último, hay que reseñar que el final de la campaña militar sobre Bizkaia no significó que otros teutones no perdieran la vida en territorio vasco durante el resto de la contienda. El 14 de julio de 1937 murieron en Santo Domingo (Bilbao), por un accidente de automóvil, el intérprete (*Dolmetschner*) Felix Wolf, del grupo antiaéreo motorizado F/88, y otros dos compañeros del grupo de transmisiones Ln/88. Las dos últimas bajas de la Legión Cóndor en el País Vasco sucedieron cuando el frente de combate se había alejado del territorio vasco. Uno de ellos era el sargento (*Unteroffizier*) Franz Wolf, suboficial alemán que el día 6 de junio de 1938 apareció muerto en un garaje de Zarauz. El otro, el sargento (*Unteroffizier*) Walter Hintelmann, pereció cuando su automóvil chocó con un camión en Deva mientras circulaba por la carretera de San Sebastián a Bilbao.

52 AHEA, A9019

53 Defensa Contra Aeronaves

54 AHEA, A9019

55 AHEA, A9019

4. CONCLUSIONES

A lo largo de la campaña en el País Vasco la Legión Cóndor contabilizó 31 bajas por defunción, si se considera al teutón Hefter como miembro de la misma. Estas bajas constituyeron el 17% de las defunciones que sufrió la unidad durante la guerra de España. No obstante, todas las bajas no fueron una consecuencia directa de los rigores del frente de combate ya que tres teutones fallecieron en diferentes accidentes en la retaguardia. Además, otros tres componentes de la unidad perecieron cuando el frente de combate se había alejado de la tierra vasca; dos por accidentes de tráfico y un tercero posiblemente por asesinato. Entre estos muertos no están contabilizados los heridos -al menos 20 con seguridad- y los prisioneros de guerra -otros cuatro- ocasionados entre todos los episodios adversos a los que tuvieron que enfrentarse los miembros de la unidad: seis aviones alemanes derribados por los gubernamentales -dos en combate aéreo, dos por fuego de la DCA y otros dos por impactos de fusil/ametralladora-; seis aterrizajes forzosos -uno por avería técnica-; la explosión de una bomba de aviación mientras era cargada en el avión; la detonación prematura de un cañón antiaéreo cuando era manejado por los alemanes; el ataque de la propia aviación rebelde sobre una batería antiaérea del F/88 y, por último, la inutilización por los gubernamentales de cinco blindados Pz-1 en las operaciones sobre Bizkaia.

Las intensas actividades de la Legión Cóndor en la ofensiva sobre Bizkaia incrementaron las bajas de la unidad y, por consiguiente, los episodios adversos a los que tuvo que enfrentarse. Hasta la fecha de la ofensiva, el 31 de marzo de 1937, la Legión Cóndor únicamente sufrió la muerte de cuatro de sus miembros y la pérdida de tres aviones, uno por accidente aéreo y los otros dos por derribo de los gubernamentales.

Frente a un enemigo extranjero que no tuvo la más mínima piedad en bombardear y masacrar sus ciudades, el Gobierno Vasco intentó garantizar la integridad de los cuatro prisioneros de guerra germanos, juzgándolos dentro de la legalidad vigente. El respeto de los cautivos alemanes, y su condena por los medios jurídicos disponibles, pretendían demostrar de la presencia de aviación alemana en territorio vasco, la denuncia pública de los crímenes cometidos por los pilotos de esta nacionalidad y un intento desesperado por cambiar la postura de las democracias europeas respecto a su política de “no intervención”.

Aguirregabiria, Josu y Tabernilla, Guillermo: *El frente de Álava: de la sublevación militar a vísperas de la batalla de Villareal*, Bilbao, Beta III Milenio, 2006.

Arias Ramos, Raúl: *La Legión Cóndor en la Guerra Civil: el apoyo militar alemán a Franco*, Barcelona, Planeta DeAgostini, 2006.

Arizaleta, Mikel: *El tribunal de los jurados. Euzkadi 1936/37*, Bilbao, Oibar, 1994.

Bruña Royo, Oscar: “Hefter fue el primero. Vitoria, septiembre de 1936”, *Revista Española de Historia Militar*, 5, 2000, pp. 259-266.

De Pablo, Santiago: *Tierra sin paz. Guerra Civil, cine y propaganda en el País Vasco*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2006.

Drum, Karl: *Die deutsche Luftwaffe im Spanischen Bürgerkrieg (Legion Condor). Studiengruppe Geschichte des Luftkriegs*, Karlsruhe, USAF HRA Collection, 1957.

Elosegi, Joseba: *Quiero morir por algo*, Barcelona, Plaza y Janés, 1977.

Galíndez, Jesús: *Los vascos en el Madrid sitiado. Memorias del Partido Nacionalista Vasco y de la Delegación de Euzkadi en Madrid desde septiembre de 1936 a mayo de 1937*, Buenos Aires, Ekin, 1945.

Gobierno Provisional de Euzkadi: *Documentos relativos a la Guerra Civil. La Intervención de Alemania en favor de Franco en las operaciones del territorio vasco*, Bilbao, Gobierno Provisional de Euzkadi, 1937.

Indacochea, Izaskun: “Nemesio M. Sobrevila. Sus peripecias en el mundo del cine y en la Guerra Civil”, en Santiago de Pablo y Joxean Fernández: *Cine y Guerra Civil en el País Vasco. Zinema eta Gerra Zibila Euskal Herrian*, Donostia, Nosferatu, 2012, pp. 87-104.

Lezamiz, Julen y Tabernilla, Guillermo: *Cecilia G. de Guilarte reporter de la CNT*, Bilbao, Beta III Milenio, 2007.

Maluquer, Joan J.: *La aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil*, Madrid, San Martín, 1980.

Mesa, José Luís: *Los otros internacionales. Voluntarios extranjeros desconocidos en el Bando Nacional durante la Guerra Civil (1936-39)*, Madrid, Barbarroja, 1998.

Ries, Karl y Ring, Hans: *Legion Condor 1936-1939. Eine illustrierte Dokumentation*, Maguncia, Verlag dieter hoffmann, 1980.

Salas Larrazábal, Jesús: *Guerra Aérea 1936/1939. La batalla aérea por Madrid*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 1998.

Salas Larrazábal, Jesús: *Guerra Aérea 1936/1939. La Campaña del Norte*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, 1998.

Schüler-Springorum, Stefanie: *La guerra como aventura. La Legión Cóndor en la Guerra Civil española 1936-1939*, Madrid, Alianza Editorial, 2014.

Steer, George: *El árbol de Gernika. Un ensayo sobre la guerra moderna*, Tafalla, Txalaparta, 2004.

Talón, Vicente: “Un episodio de la guerra en el aire. España, 1936-1937”, *Extra*, 49, 1998, pp. 1-64.

Trautloft, Hannes: *Als Jagdflieger in Spanien. Aus den Tagebuch eines deutschen Legionärs*, Berlín, Nauck, 1940.

Vargas Alonso, Francisco Manuel: *La intervención alemana en el País Vasco (1936-1937). Un balance crítico en el contexto de la Guerra Civil española*, Madrid, Comisión Española de Historia de las Relaciones Internacionales, 2012.