

L'Àlicia va passar tres anys ac-
tuant sis nits per setmana i estal-
viant per anar fent obres a la casa,
tombar parets, reorganitzar l'es-
tructura. A una llibreria del car-
rer 23 hi va conèixer un antiqua-
ri francès que s'emportava cap a
Europa les millors joies que que-
daven a les cases més riques de
l'illa. Abans, però, ella donava una
ullada al material, escollint un re-
lloger de paret un dia, una vaixel·la
gairebé completa un altre. Al final,
després de molta feina i molta
paciència, un diumenge va escollir
el darrer detall de la casa: un
cobertor brodat de flors. Va fer net
i arreglar la casa tot el dia, va
sopar arròs amb mongetes i po-
llastre i es va fer el llit amb cura.
Estava molt emocionada, tal i com
s'havia proposat, aquella nit hi
dormiria per primera vegada. Es
va recollir el cabell en els seus dos
monyos habituals i es va ficar al
seu llit, que tenia els llençols nets i
estirats.

Aquella nit de maig, va co-
mençar l'estació de pluges. En pocs
minuts, els nuvolats es van en-
fosquir i va començar una tem-
pesta com no es recordava de feia
anys. El vent era tan fort, que les
ones del mar envaien el Malecón i
inundaven els carrers i les cases.
Va ploure i ploure i les ones se-
guien endinsant-se en la ciutat,
arribaven més i més lluny. Amb
una de les envestides, l'aigua va
arribar a la plaça de La Esperanza
i es va colar a totes les cases del
barri. Tot i que els cubans estan
avesats a pluges així d'intenses,
diuen que aquesta va ser una de
les pitjors que es recorda.

Al matí següent, quan va aflui-
xar el temporal, la casa de l'Àlicia
es va despertar amb el terra inun-
dat. Els mobles que tant havien
costat d'arreglar estaven xops,
com rovellats. Les teles de les cor-
tines i els mantells, pudien d'hu-
mitat. La cuina, la sala, el pas-
sadi, la terrassa, el llit desfet: tot
tenia un aire fantasmal, trist. La
casa estava buida. Buida i sense
cap rastre de l'Àlicia. Ningú no la
va reclamar mai més. ■



El 17 de juliol de 2005 publicava
en el *Diario de Ibiza* l'aventura d'un
avió alemany que en plena Segona
Guerra Mundial, concretament el
10 de gener de 1944, aparegué al cel
de Vila perseguit per un altre d'an-
glès que el metrallava. En aquella
ocasió la informació sobre el succeït
acabava amb la caiguda de l'aparell
alemany a la mar, al nord de l'illa,
el salvament dels tripulants per uns
pescadors i el trasllat a Vila per ser
curats dos d'ells de ferides lleus a
la clínica Alcántara. Aprofitant
que l'article esmentat no és massa
llarg, crec convenient transcriure'l
abans de passar més endavant:

“Any 1944, dia 10 de gener.
Aquest és un dels casos més re-
cordats perquè l'acció es va desen-
volupar al cel de Vila i a la vista de
la població que va assistir, atònita,
a un combat entre un Junkers Ju 88
alemany i un Bristol Beaufigther
anglès (encara ara hi ha molts tes-
timonis que en parlen).

Segons L. Moya, l'informe men-
sual d'activitats estrangeres de
gener de 1944 a la Zona Aèria de
Balears explica que quan varen apa-
rèixer sobre la població l'alemany
intentava fugir de l'avió anglès que
el perseguia i el metrallava. En una
de les ràfegues de la metralladora
de l'anglès que no varen ferir el
blanc, alguns impactes donaren a la
façana de l'Ajuntament, que en
aquell moment era també l'institut
i la presó.

Els alumnes casualment eren al
pati, perquè era la seua hora de l'es-
plai. Miquel Roig Fernández, qui

Un avió alemany a la punta des Moscarter

per Pere Vilàs Gil

aleshores cursava batxillerat, recor-
da també haver vist l'impacte d'al-
guns projectils a la mar i afirma ha-
ver sentit que al soroll de la metra-
lladora se n'hi sumava un de més
greu, així que hem de pensar que,
a més de la metralladora, també li
disparava amb canons de 20 mm,
dels quals aquest tipus d'avió en
portava quatre, a més de sis me-
tralladores.

El pilot alemany, ja seriosament
tocat el seu aparell, es va internar
sobre el cel de l'illa en direcció nord;
però l'anglès, probablement per no
fer cap mal als de terra si seguia
disparant, va optar per no perseguir-
lo més, a donar mitja volta i va
desaparèixer cap el sud, o sud-est,
en direcció a Formentera.

L'aparell alemany va caure a la
mar al nord de l'illa i la tripulació
va ser salvada per uns pescadors.
L'escriptora eivissenca Àlicia Mar-
tínez López-Hermosa, tot i que con-
fon la data del succeït, diu que a la
clínica Alcántara, regida pel seu pa-
re, hi portaren dos alemanys ferits.
Un d'ells va ser curat d'uns res-
quills de vidre clavats per tota la
cara i als ulls; l'altre, d'una ferida
al braç a causa de la qual li varen
haver de tallar la màniga. Alguns
anys més tard, ja acabada la guerra,
tornaren els dos alemanys acompanyats
en aquesta ocasió per les seues
respectives esposes, i convidaren a
sopar el metge i la seua esposa en
agraïment a les seues atencions du-
rant la guerra.”

Al possible lector no li passarà
que aquest fet, en realitat, porta en

ell dues històries: d'una banda l'atac
a un dels avions, episodi ja explicat
però sobre el qual aportam noves
dades; i de l'altra, el procés de la
salvació dels infortunats aviadors
per part d'uns pescadors.

Avui voldria tractar aquesta se-
gona part des del resultat de les in-
vestigacions realitzades durant l'es-
tiu de 2006 per intentar saber la
situació exacta de les restes de l'apa-
rell alemany al fons de la mar. L'in-
forme de la Zona Aèria de Balears
d'aquell dia, utilitzat per elaborar
l'esmentat article del diari, només
diu que va caure a la mar al nord
de l'illa, sense concretar l'indret.

Aquest mes d'agost i a través
d'uns amics de Sant Joan de La-
britja, vaig entrar en contacte amb
en Vicent Mari Escandell “Guimó”,
fill, de Portinatx. El seu pare, recent-
ment traspassat, va ser qui aquell
ja llunyà dia de 1944 amb el llaüt
de la seua propietat decidí anar a
ajudar els naufragats, després d'ha-
ver-li-ho demanat uns vesins.

En “Guimó”, a la vegada, em va
dirigir a en Vicent Escandell Tor-
res “Bossà”, qui aleshores tenia
vint anys i és l'únic supervivent
dels tres que s'embarcaren en el
llaütet del seu pare. A l'entrevista
que vaig tenir amb en “Bossà” em
va dir que recordava molt bé el dia
que el seu vesí, en Joan Mari “Rieró”,
el tercer dels rescatadors, el va cri-
dar i li va dir que havia vist un
avió caure a la mar amb un gran

estrèpit, banda fora de la punta des
Moscarter. Al contrari d'en “Bossà”,
en “Rieró” podia veure la mar des
d'on es trobava i, tot i l'apreciable
distància, li va semblar que allí on
havia caigut, després d'enfonsar-se,
hi surava una cosa que podia ser
algun dels tripulants. Així que va-
ren acordar anar a la cala d'en
Serra a veure si hi havia algun pes-
cador amb una embarcació per aju-
dar els que es podrien trobar en di-
ficultats, en el cas que realment hi
hagués supervivents.

Tots dos anaren a la dita cala i
hi trobaren en Vicent Mari “Guimó”,
pare. Acabava d'arribar de salpar
les nanses de les llagostes i no ha-
via vist res. Tenia un llaütet de de-
vers vint palms que, com la majoria
d'aquell temps, navegava a la vela,
així que s'hi embarcaren els tres. A
més, ja es veien clarament aquells
homes llançant bengales amb una
pistola de senyals. Els tres tripu-
lants alemanys se les havien ar-
reglat per sortir a temps de l'avió i
havien quedat en una petita balsa
pneumàtica. L'única cosa que tenien
per governar era una espècie d'an-
cora flotant que els permetia man-
tenir-se proa al vent, però res més.
La mar estava un poc picada i el
vent, que era de ponent, i el corrent
els portaven en direcció a gregal;

així que pels seus propis mitjans,
ben precaris, no haurien pogut ar-
ribar mai a terra, haurien anat a
parar a alta mar i probablement
s'haurien negat. Quan varen veure
que el petit llaüt anava a salvar-
los, es varen posar tan contents que
els pescadors varen tenir prou feines
per evitar que la barqueta trabu-
qués amb les presses que els varen
entrar per pujar a bord. Com varen
poder, amb senyals amb les mans
perquè no tenien altra manera d'en-
tendre's, els varen fer comprendre
que s'havien d'ajoure a cada costat
sobre la coberta i a baix, en línia
amb el paramitjal, per compensar
l'estabilitat.

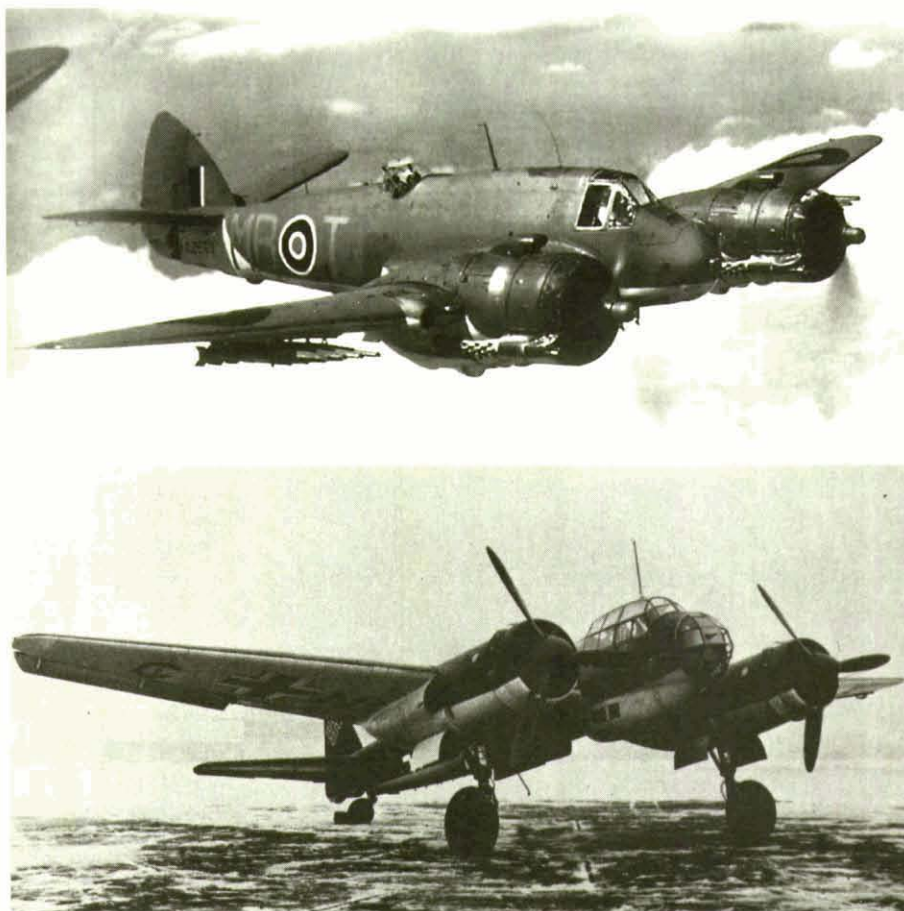
Segons en “Bossà”, una vegada a
terra, varen veure com un avió an-

glès, que varen suposar que era el
que els havia metrallat, donava vol-
tes sobre l'indret on s'havia sub-
mergit l'aparell alemany, fins que
va desaparèixer cap a llevant¹. Des-
prés anaren a casa seua a cercar
roba perquè la dels alemanys esta-
va, lògicament, xopa. Un d'ells va re-
galar a en “Bossà” un raor semiau-
tomàtic amb mànec de fusta del
qual, fent un petit gest amb la mà,
en surt la fulla, en la qual du gra-
vada la inscripció *SMF Solingen
Rostfrei*². Un altre va regalar a en
Vicent “Guimó” dues agulles, una
amb una creu gammada i l'altra
amb una figura semblant a unes
ales. Aquell mateix dia els varen
acompanyar a Vila i els presenta-
ren a la Comandància Militar de
Marina.

Cap dels eivissencs no va tornar
a saber res dels aviadors alemanys
fins al 8 de gener de 1962, divuit
anys més tard dels esdeveniments
que ens ocupen. Uns dies després
d'aquesta data, en Vicent “Guimó”
va rebre una carta del senyor Erich
Kolbeck en la qual es donava a co-
nèixer com a germà de Franz Kol-
beck, un dels tripulants de l'avió
que havien salvat el 1944. En aques-
ta carta, encara que amb molts
d'anys de retard, li expressa el seu
agraïment per haver salvat el seu
germà, però li fa saber que Franz i
la resta de la tripulació, per desgrà-
cia, havien mort el dia 1 de maig
següent, quasi quatre mesos més
tard de l'episodi de Portinatx, en un
nou enfrontament amb avions ene-
mics sobre aigües espanyoles, a la
costa catalana. Juntament amb la
carta li enviava una esquela mor-
tuòria del seu infortunat germà. Per
ella sabem que aleshores tenia 28
anys i va ser enterrat a Perpinyà.
També li enviava una fotografia per
la qual podem saber l'aspecte físic
que tenia.

Era hora de resoldre, doncs, el
problema de la situació del derelict-
te. Durant les dues o tres entrevis-
tes que vaig tenir amb en Vicent
“Guimó” fill, vaig intentar aclarir-ho,

1. Probablement era un altre del mateix tipus. Ara que en sabem la procedència, com veurem més endavant, és força dubtós que gaudís de l'autonomia de vol necessària com per encara fer voltes pel mateix indret devers dues hores més tard del succeït.
2. Marca SMF, inoxidable, fabricat a Solingen.



Un avió Bristol Beaufighter britànic i un Junkers Ju 88 alemany com els que lluitaren al cel d'Eivissa aquell 10 de gener de 1944. A dalt, Franz Kolbeck, el pilot de l'aparell alemany finalment abatut a Portinatx i salvat juntament amb tres tripulants més pels eivissencs Vicent "Guimó", Joan "Rieró" i Vicent "Bossa". A l'altra pàgina, carta enviada el 1962 pel germà del pilot a Vicent "Guimó". (Fotos: www.finn.it, <http://home.arcor.de/nordsaga/> i cortesia de Vicent Mari "Guimó").

però va ser inútil perquè en vida del seu pare només li havia confiat aquesta dada d'una manera aproximada. En Vicent, però, em va suggerir de posar-me en contacte amb el patró d'alguna barca de bou de les que normalment treballen en aquella zona. El resultat de la recerca va ser un contacte amb el patró Antoni Cardona "Campet", que ho és de la barca anomenada *Charpat II*, amb base a Eivissa, que feia uns anys (i aproximadament al mateix indret que en "Guimó" m'havia dit) havia tingut una retenció del bou i va treure un bocí de la carlinga d'un avió. El problema era que les coordenades les havia agafat amb un GPS que ja no utilitzava i l'error de la situació podia ser gran, però en qualsevol cas ja la tenia amb molta més exactitud.

Amb totes aquestes dades em vaig posar en contacte d'una banda amb els historiadors J. C. Salgado i L. Moya, a qui tant he d'agrair en la investigació sobre els avions contendents en la Segona Guerra Mundial en relació amb Eivissa i Formentera, i posteriorment, amb el doctor en arqueologia marina Marcus H. Hermanns. Tot d'una que els dos primers varen saber que la tripulació de l'avió alemany caigut a Portinatx tenia a veure amb el cas del de la costa catalana, i concretament de la petita població de Borrassà, al sud de la ciutat de Figueres, de l'1 de maig següent que ells ja tenien documentat, em varen enviar la informació de què disposaven, el resum de la qual pas a exposar a continuació:

El dia 10 de gener de 1944, el Junkers Ju 88, amb el distintiu

8H+BH, de la Primera *Staffel* de l'*AufklärungsGruppe* 33 (Grup de reconeixement)³, va caure a la mar al nord de l'illa d'Eivissa (ara sabem que a l'altura de la punta des Moscarter), després de ser metral·lat probablement per un Bristol Beaufighter Mk X anglès amb el codi "T", del 39 *Squadron*, (esquadrilla) amb base a Sardenya, pilotat pel P/O (alferes) Naikowsky, i el F/Sgt (sergent) Collar com a navegador, que varen reivindicar la victòria. La tripulació va ser salvada per uns pescadors i després traslladada a Biarritz el 9 de febrer, excepte Lukas Günther, que va quedar internat a Barcelona amb una forta grip. Tots ells tornaren a la seua unitat. Es tractava de les següents persones:

Lt. (alferes) Franz Kolbeck, BO Fhj. (sergent) Lukas Günther, FF

3. L' *Staffel* (esquadrilla) era el nivell més petit d'organització. Normalment una *Staffel* estava formada per 9 avions del mateix tipus, tot i que són xifres aleatòries, ja que eventualment podien arribar fins a 20. El *Gruppe* (esquadró), el componien 3 *Staffel*. La *Geschwader* (esquadra) tenia entre 3 i 5 *Gruppen*, a més d'una important *Stab* (Plana Major) equipada amb avions assignats als caps de les unitats, que ocasionalment complien missions en primera línia. Cada aparell, dins de la seua unitat, s'identificava pel distintiu (per exemple 8H+BH); els dos primers dígits, normalment número i lletra, són la clau de la *Geschwader*, seguits de + (la creu de l'escarapel·la alemanya o *BalkenKreuz*); dels dos darrers, sempre lletres, el primer identificava l'avió en concret (de l'A a la Z) i el segon l'*Staffel* o subunitat.

Dr. Erich Kolbeck

Bonn, Enero 8 de 1962
Rheindorfer Str. 108

Seno Don
Vicente Mari Guimó
San Juan Bta.
Portinaitx
Ibiza (Baleares)
Espana

Estimado Sr. Mari Guimó :

Por turistas alemanes aprendí que Ud. ha preguntado por la suerte de mi hermano Franz. Lamentablemente ciertas circunstancias me hicieron conocer muy tarde su pregunta.

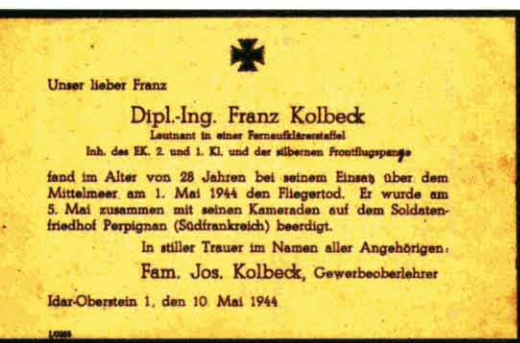
Mi hermano Franz no ha vivido bastante para ver la fin de la guerra. Como Ud. se acordará seguramente, un cazador americano había derribado el avión de mi hermano en el Mediterráneo en el mes de Enero de 1944. Entonces Ud. logró salvar el equipo del avión alemán (mi hermano y sus camaradas), que se encontró en peligro de ahogarse.

En marzo del año 1944 - en esta época estuve flotando como oficial de marina en el Canal inglés, es decir en el Atlántico - he pasado aún unas vacaciones cortas junto con mi hermano en casa de mis padres, y el día 1 de Mayo del año 1944 ya cayó mi hermano. Según las informaciones del Escuadrón Aéreo de Exploración alemán, el día 1 de Mayo de 1944 por la tarde la máquina de mi hermano fue mezclada en un combate aéreo contra cazadores americanos y finalmente derribada. La máquina alemana cayó a tierra enflamada cerca del pueblo de Borasa al sur de Figueras. Ninguno del equipo pudo salvarse. A mi hermano y sus compañeros se los enterraron en Perpignan (Francia) el día 5 de Mayo del 1944.

Entre las cosas que habían quedado de mi hermano se encontraba también un volante sobre el cual había escrito la dirección suya pero sin comentario alguno. Solo al enterarme de su persona me he dado cuenta que Ud. ha salvado la vida a mi hermano aunque sea sólo para tres meses. Me es grato de enviarle adjunto una esquela mortuaria de mi hermano en la forma a la situación de entonces.

Desde estos tiempos tan duros de guerra más de 17 años han pasado. En el caso que el destino me llevará a su isla me sería un gran placer de visitarle.

En conmemoración de mi hermano me es grato de saludarle con atenta consideración



Vicent Escandell Torres "Bossà", els dos fermalls que la tripulació del Junkers va regalar als seus rescatadors i l'esquela del pilot F. Kolbeck.

Gefr. (caporal) Wilhelm Harrer, BF Uffz. (brigada) Hans Kunz, BS

L'abreviatura Fhj. correspon a la paraula *Fähnrich* (*Fahnejuncker*), que a la Luftwaffe equivalia aproximadament a sergent o suboficial aspirant a oficial, sense equivalència exacta a altres forces armades. També a l'adreça d'internet de la recerca de desapareguts de la Segona Guerra Mundial, Lukas Günther figura com a *Unteroffizier* (sergent) i Hans Kunz com a *Feldwebel* (sergent major). Igualment el professor M. H. Hermanns ens ofereix la clau dels càrrecs a bord de l'avió. Així BO significa *Beobachter* (observador); FF, *Flugzeugführer* (pilot); BF, *Bordfuncker* (ràdio), i BS, *Bordschütze* (artiller). S'ha de fer notar que a la Luftwaffe, a diferència d'altres forces armades, el comandant de l'avió era el tripulant de major graduació militar, encara que no fos el pilot.

Ara bé, el dia 1 de maig de 1944 l'avió de reconeixement alemany Junkers Ju 88, D-1⁴, *Werk Nummer* 1.191⁵, amb el distintiu 8H+NH, de l'*AufklärungsGruppe* 33⁶, amb missió de vigilància, va ser vist i atacat pel Bristol Beaufighter anglès Mk X LZ154, "N", del 39 *Squadron*, pilotat pel Fg. Off. (tinent) Dennis A. Derby sobre la mar prop de la costa de Girona. El resultat de l'enfrontament va ser que l'alemany va

és de difícil catalogació. Sembla més bé una joia que una insígnia. Probablement es tracta d'un afibllat o fermall utilitzat com a signe d'identificació de l'esquadra. Recordem que cada esquadra tenia una mascota o insígnia que sovent era dissenyada pels propis membres, tot i que era un costum més propi de les tripulacions de submarins.

Els cossos dels infortunats aviadors varen ser recollits pel cònsol del seu país a Barcelona, traslladats a Le Perthus i lliurats al comandant militar de fronteres. Descansen al cementiri militar alemany de Dagneux, a Perpinyà.

Sobre això M. H. Hermanns també informa que Franz Kolbeck havia nascut a Idar-Oberstein el 3 d'agost de 1915; Lukas Günther el 10 d'agost de 1923; Wilhelm Harrer el 2 de febrer de 1924 i Hans Kunz el 27 d'abril de 1921.

Queda pendent resoldre, doncs, l'assistència que segons Alícia Martínez el doctor Alcántara va prestar a dos dels aviadors a la seua clínica privada d'Eivissa, tal com explicàvem a l'article del *Diario* transcrit al principi. Seguint el seu relat diem que una vegada acabada la guerra dos d'ells tornaren a l'illa amb les seues esposes i varen visitar el doctor. Es comprèn que aquesta visita era impossible des del moment que sabem que cap d'ells no va viure prou temps com per veure la guerra acabada. Probablement es tracta d'una confusió amb el cas semblant d'un altre avió alemany que va caure al cap Negret, entre Porroig i es Cubells, el 12 de maig següent (1944) i del qual sabem que dos dels tripulants, aquestos sí, tornaren a Eivissa el 1955 i els feren una entrevista al *Diario*. ■

4. Significa que l'aparell era un avió assignat a un *AufklärungsGruppe*, versió D, variant 1.

5. Es tracta del número de fabricació.

6. Observau que en els dos casos que ens ocupen, el de Portinatx i el de Borrassà, els avions pertanyien a l'*AufkG/33* i a les mateixes *Geschwader* (8H) i *Staffel* (lletra H); el primer era el B i el segon l'N. Els diferents tipus d'unitats i les seues abreviatures eren les següents: *Jagd*... avions de caça (monomotors), *JG. Zerstörer*... de destructors (o caça pesant), *ZG. Kampf*... de combat (bombardeig), *KG. Aufklärungs*... de reconeixement, *AufkG. Stuka*... de bombardeig en picat, *StG. Schlacht*... d'atac rasant, *SchG. Transport*... de transport, *TG*... See d'una especialitat marítima, S.

7. Encara que en la versió oficial es diu que en els dos casos eren els mateixos tripulants, hi ha una contradicció entre els tres que diu "Bossà" que varen salvar a Portinatx i els quatre que s'estavellaren a Borrassà. Sabem que en el primer cas hi havia Kolbeck i Günther, així que l'altre devia ser Harrer o Kunz.

8. Cita el *Heering/Hüsken, Katalog der Abzeichen deutscher Organisationen 1871-1945*, 4. Edició d'Hamburg 1997, p. 235, núm. P1 02n, P1 02p i P1 02q.