

## DIARIO DE ACAECIMIENTOS

### BOU ARTILLADO “BIZKAYA“

Nº 32

Día 14 de Febrero de 1937

Virada el ancla a 4h. 00m. y navegando sin novedad a diferentes rumbos.

A 6h. 00m. se reconocen al NE de Castro los dos buques del convoy que se espera de Bayona acompañados del destructor “José Luís Díez” a quienes comunico a la voz estar el práctico en puerto y ser mi creencia que no tardarán en salir por lo que les conviene se arrimen a Castro.

A 11h. 15m. se avista una vapor al parecer mercante por el Norte, poniendo esta proa con objeto de cerciorarnos de que buque se trata, operación que también efectúa el “Nabaña”.

A 12h. 00m., reconocido el buque mercante, resulta ser de nacionalidad griega, de nombre “Elpys”, que se dirige a Bayona con cargamento de fosfato, transmitiendo a 12h. 10m. el siguiente telegrama y en clave: “Mercante bandera griega “Elpys”, 12 millas N. de Villano, rumbo Bayona carga fosfatos”.

A 13h. 30m., se recibe de Artxanda el siguiente telegrama en clave: “La mina de referencia está al N. de Castro y custodiada por unos arrastreros“. Recibido este telegrama el “Nabaña” que se encontraba con nosotros arrumba hacia Castro en tanto nosotros tratamos por todos los medios hacerla explotar con fuego de fusil, ametralladora y cañón, con la debida precaución, sin conseguir, debido al poco blanco que presenta con la marejadilla y estar más de las  $\frac{3}{4}$  partes sumergida.

A 16h. 20m., después de poner en práctica todos los medios a nuestro alcance para hacer explotar la mina y en vista de que no nos es posible hacerlo, transmitimos el siguiente telegrama en clave: “Mina localizada a 2 y media millas al N 33 E/v de Villano, debido marejadilla no puedo hacer explotar fuego de fusil y cañón, espero instrucciones”.

A 18h. 00m., recibimos el siguiente telegrama en clave: “Continúe fuego de cañón para destruir la mina mientras le sea posible por la visibilidad”.

A 18h. 30m., en vista de la poca visibilidad existente decido dirigirme a puerto dando toda máquina avante, abandonando en dicho lugar la mencionada mina, llegando al Abra a 21h. 00m. donde fondeamos sin más novedad.

Anteriormente, a las 16h. 00m. aproximadamente, en vista de que nos es imposible hacer explotar la mina con fuego de artillería, intenté hacerlo por medio de un tablón de 15 metros de longitud con un virador en cada extremo, operación que fue realizada con las debidas precauciones con el bote salvavidas, resultando también infructuosa esta medida

**Día 19 de Febrero de 1937**  
**Viaje de Bilbao a Gijón**

A 14h. 00m. listos para el viaje viramos el ancla, quedando libres de puntas a las 14h. 20m.

Navegando sin novedad damos fin a esta singladura.

**Día 20 de Febrero de 1937**

Damos comienzo a la presente en las mismas condiciones en que finalizamos la anterior, embarcando el práctico del puerto de Musel a las 7h. 10m., quedando el buque amarrado al muelle bajo sus indicaciones a las 8h. 15m., listos para comenzar las operaciones de carbonear, siendo 220 el número de toneladas de carbón embarcadas este día.

Horas trabajadas en la operación de carga; de 8h. 45m. a 12h. y de 13h. a 17h.

**Día 21 (Domingo), no se trabajó**

**Día 22 de Febrero de 1937**

Continúan trabajando sin novedad en las operaciones de carga, siendo 220 (aproximadamente) el número de toneladas de carbón embarcadas en este día.

Horas trabajadas: De 8h. a 12h. y de 13h. a 17h.

**Día 23 de Febrero de 1937**

Trabajando sin novedad en las operaciones de carga durante las horas acostumbradas.

Nº aproximado de toneladas embarcadas: 180 Tms.

Nota: En este día, en la jornada de 8h. a 12h. el obrero Francisco Ramos que se encontraba trabajando a bordo del buque en las operaciones de carga, resultó herido, siendo transportado al botiquín de este buque y reconocido por el practicante pudo este apreciar una herida contusa, con fractura astillada de la falange del dedo pulgar de la mano derecha, siendo necesaria la amputación de dicha falange, en evitación de otras complicaciones de mayor gravedad.

### **Día 24 de Febrero de 1937**

Trabajando sin novedad en las operaciones de carga a la que damos fin a 16h. 00m., quedando listos para hacernos a la mar

### **Día 25 de Febrero de 1937**

A 6h. 45m. con práctico a bordo comenzamos a largar amarras, quedando fuera de puntas a las 7h. 10m. y desembarcando el práctico a las 7h. 15m..

Navegando sin novedad cerca de la costa a diferentes rumbos hasta las 10h. 40m. en que avistamos dos buques a la altura de Cabo Peñas, transmitiendo a 11h. 00m. al “Guipúzcoa” el siguiente telegrama: “Barcos a la vista por Peñas”.

Continuamos navegando atentos a los movimientos de los buques citados, recibiendo a 11h. 50m. de Bilbao el siguiente telegrama en clave: “España” y “Velasco” cerca de Gijón; regresar a puerto que indico”.

Recibido este telegrama navegamos en demanda del citado puerto, donde quedamos amarrados de punta a 13h. 00m. sin más novedad estableciendo a bordo las guardias de mar.

**Día 28 de Febrero de 1937**  
**Viaje de Gijón a Bilbao**

A 16h. 30m., listos para el viaje y con práctico a bordo largamos amarras, y virando las anclas.

A 17h. 05m., quedamos fuera de puntas desembarcando el práctico.

Navegando sin novedad, con fuertes chubascos de agua y granizo, marejada gruesa y viento fresco del NW.

A 5h. 45m., entramos en El Abra, embarcando el práctico y quedando el buque bajo sus indicaciones, amarrado en las boyas de Galdames a 6h. 45m., sin más novedad, del 1° de Marzo.

**Orden de operaciones nº 42 del 3 de Marzo de 1937**  
**Hora de salida 6h. 30m. del día 4**

**Observaciones**

Navegando sin novedad por la derrota ordenada y en zafarrancho de combate en línea de fila por el orden siguiente: “Gipuzkoa”, “Nabaña”, “Donosita” y este buque a una distancia aproximada entre si de unos 500 mts. A 14h. 45m. se avistan barcos por el NNE y en el horizonte, izando el “Donosita” la señal 9 P. de nuestro código particular de señales, a la cual respondemos todos, cambiando a 14h. 55m. rumbo al N/v. Una vez reconocido y comprobado de que se trata de dos “bous” de nacionalidad francesa de la matrícula de Arcachón dedicados a la pesca de arrastre, a 15h. 25m., viendo que el “Gipuzkoa” va cambiando de rumbo al E, le imitamos todos guardando el mismo puesto y distancia, navegando en esta forma hasta las 18h. 45m. en que moderamos máquina con objeto de llegar a la situación ordenada a la hora establecida en este parte de operaciones, colocándonos a 20h. en línea de frente y en el orden siguiente: “Bizkaya”, “Donostia”, “Nabaña” y “Gipuzkoa” estando éste último por el Este.

A 20h. 55m., avistamos la silueta de un buque mercante con rumbo hacia el W por nuestro costado de Er. teniendo nosotros proa al Sur, a cuyo buque hago la señal ordenada de reconocimiento, respondiéndome con la suya correspondiente comprobando se trata del vapor “Galdames”.

Inmediatamente hago la señal de reconocimiento a los demás de la escolta respondiéndome todos y dando acto seguido toda máquina avante, maniobramos para quedarnos conforme a lo ordenado.

Al pasar por el costado del mercante le pregunto a la voz a ver qué buque es y al responderme ser el “Galdames” le hago saber que somos los de su escolta y que navegue a nuestros rumbos, preguntándole también que andar tiene, respondiéndome que puede ir navegando a unas 8 millas y media de velocidad, ordenando al Sr. Jefe de Máquinas ponga esa velocidad aproximada en nuestro buque, emprendiendo en esta forma el viaje de regreso sin que por nuestra parte hayamos visto al vapor “Mourisca”.

Continuamos navegando sin novedad viendo las siluetas tanto del mercante como las de los demás buques de la escolta hasta media noche, en que debido a los fuertes chubascos de agua y viento que va arreciando hasta levantar marejada gruesa perdimos de vista a todos, siguiendo la derrota ordenada y a una velocidad de 5m. aproximadamente, por ser mi creencia no podrá desarrollar más velocidad el mercante con el viento y mar reinantes.

Al amanecer del día 5 de Marzo se avista la luz de Matxitxako demorando al S30W(v) a 28 millas y al hacer la descubierta no tenemos ningún indicio que acuse la presencia de embarcación alguna, continuando navegando por la derrota indicada.

A 7h. 10m. avistamos al vapor “Gipuzkoa” por nuestro costado de Er. en un claro de chubascos que navega a nuestro rumbo y a una distancia aproximada de 4 millas.

A 8h. 20m., siendo mi creencia que tanto el “Galdames” como los dos buques de la escolta “Nabaña” y “Donostia” no han entrado a puerto y suponiendo a la vez se encuentran por el E., decido cambiar de rumbo y siguiendo la derrota navegar hacia el E., continuando el WNW fuerte con mar gruesa del mismo lado y fuertes chubascos de agua.

Tanto de noche como por la mañana me participa el Radiotelegrafista oír señales fuertes de una estación potente desconocida, advirtiéndome no poderla marcar con el

goniómetro, siendo su creencia que dicha estación se encuentra muy próxima, por cuya causa le ordeno no haga en absoluto uso de nuestra telegrafía.

A 12h. 55m., en vista de que no se ve nada en nuestro horizonte y continua éste achubascado decido cambiar de rumbo poniendo proa a Santoña y navegando en esta forma, a las 13h. 10m. a unas 12 millas al N de Matxitxako, se avista un buque al parecer mercante por el SW, ante lo cual y con objeto de cerciorarnos de que buque se trata ponemos proa al Sur dando toda la máquina posible.

En este momento me participa el Radiotelegrafista que algo anormal ocurre por recibir palabras sueltas de la estación de Artxanda que continuamente comunica con el “José Luis Díez” y el “Gipuzkoa”.

Encontrándonos navegando en la forma anotada, se avista en un claro de chubascos por el W y a unas 4 millas un buque de guerra con proa hacia el NE, cerciorándonos de que se trata de un crucero rebelde, quien al parecer venía escoltando al mercante a quien nos dirigimos, viendo poco después al crucero rebelde cambiar de rumbo hacia el SW desapareciendo de nuestra vista.

Inmediatamente toco a zafarrancho de combate, ordenado a la máquina forzar al máximun, orden que fue cumplimentada reforzando la guardia de fogoneros y el resto de la tripulación cada uno en su puesto, con toda la artillería preparada.

A 13h. 55m., nos acercamos con las debidas precauciones al costado del mencionado mercante, reconociéndole, resultando ser el “Yorkbrook” de nacionalidad Estoniana, matricula de Parnu, a quien a la voz y en lengua inglesa le pregunto a donde se dirige respondiéndome “Pasajes”. Le vuelvo a preguntar qué carga lleva respondiéndome “general”, insistiendo en preguntarle de donde viene y contestándome algo que no le entiendo.

Como toda esta comunicación ha sido sin moderar máquina y en vista de que va quedando atrás le ordeno por medio de señales del Código Internacional siga nuestras aguas, cuya orden cumple inmediatamente cambiando de rumbo poniéndose a seguir la estela de nuestro buque.

En este momento se encuentra dicho buque a 2,7 millas al N/v de Matxitxako.

Seguimos navegando proa a la ensenada de Matxitxako y al llegar a este punto vemos un vaporcito que sale del puerto de Bermeo, que al llegar a nuestro costado reconozco pertenece a la Policía Marítima a quien ordeno lleve al buque mercante al fondeadero, lo cuál cumplimenta, quedando fondeado dicho buque a las 15h. 10m. al E del rompeolas del puerto de Bermeo, haciendo por mi parte la misma operación a 15h. 30m. por la proa del citado mercante.

Poco después me comunica el Delegado de la Policía Marítima que ha fondeado al buque mercante, que dicho vapor trae cargamento de material de guerra y haber puesto por su parte una guardia de 6 policías a bordo. Le ordeno me envíe una lancha para hacer el trasbordo de mis hombres al mercante para custodiarlo por su interior y al efecto a 15h. 30m. por medio de la lancha motora envío un piquete de 12 hombres armados al mando del 1º Oficial, incluidos entre ellos el 3º maquinista y un engrasador para que se haga cargo de la máquina, dando a la vez órdenes severas y terminantes al 1º Oficial de hacerse cargo del buque y obrar con las debidas precauciones, presentándome acto seguido, valiéndome de la lancha motora, en tierra para comunicar con mis autoridades de Bilbao y recibir órdenes.

A 21h. 30m., una vez llegado el Sr. Jefe de la Marina de Guerra de Euzkadi, en su compañía, nos presentamos a bordo del mercante, el cuál con anterioridad había quedado amarrado de punta al rompeolas, pudiendo comprobar al abrir las escotillas que dicho buque trae cargamento diverso de armamento y munición de guerra.

Cumpliendo las órdenes verbales recibidas del Sr. Jefe de la Marina de Guerra de Euzkadi, continúa la guardia permanente en el buque mercante, a la vez que el resto de la tripulación con toda la artillería preparada presta atenta vigilancia a todos los movimientos de los buques rebeldes que se encuentran en la mar.

A las primeras horas de la tarde del día 6 y por orden de la superioridad se procede a la descarga del buque mercante apresado, operación que se lleva a cabo bajo la estricta vigilancia del piquete de hombres armados, que al mando del Oficial continúan en guardia permanente a bordo.

Cumpliendo las órdenes de la superioridad y con el fin de poder suministrar energía eléctrica al vapor mercante para la operación de descarga durante la noche, a las 18h. 00 viramos ancla y maniobrando convenientemente quedamos fondeados de proa con las dos anclas y amarrados de popa al rompeolas por el costado de Br. del mercante, preparando acto seguido toda la instalación eléctrica necesaria para dar luz a todas las bodegas del mercante y valiéndonos para ello de los elementos de a bordo.

Debido a que una luz que se supone sea de los buques rebeldes, se ve por el horizonte y por estar algo atemorizados los trabajadores, no se lleva a cabo operación eficaz de descarga, por lo cuál y por orden de la superioridad se suspenden las operaciones hasta mañana.

A 5h. 00m. del día 7 de Marzo se presentan los trabajadores para continuar la operación de descarga que se lleva a cabo sin interrupción bajo la custodia de distintos organismos oficiales y la estricta vigilancia del piquete de hombres armados que continúan en guardia permanente a bordo.

A 19h. 00, se da por terminada la descarga, continuando montando guardia el piquete armado al mando de un Oficial y pertenecientes a este buque.

A 8h. 00 del día 8, y cumpliendo órdenes de la superioridad se procede a escarbar el carbón que el mercante tiene en la bodega nº 3 a la vez que se pasa un detenido y escrupuloso fondeo en todos los compartimentos del buque, incluidos tanques y sentinas, operación que finaliza a las 17h. 00, dando resultado negativo, continuado sin embargo la vigilancia, con los hombres armados de este buque, hasta nueva orden.

**Orden de operaciones n° 44 del 4 de Abril de 1937**  
**Hora de salida: 19h. 15m.\_\_\_\_\_ Hora de llegada: 6h. 45m. del día 5.**

Sin novedad alguna cumplimentamos esta orden de operaciones



**Orden de operaciones nº 47 del 19 de Abril de 1937**  
**Hora de salida: 6h. 20m.\_\_\_\_\_ Hora de llegada 10h. 20m.**

A 6h. 20m., comenzamos la maniobra de salida navegando sin novedad hasta las 7h. 40m. en que se avistan dos destructores por el NE.

A 7h. 50m., se avista un buque mercante por el NE navegando hacia el SW, cuyo buque reconocido poco después resultó ser el “Seven Seas Spray” de nacionalidad inglesa, perdiéndose poco después de vista los destructores, ante lo cual y por ser mi creencia se trata de uno de los buques que se hace mención en el presente parte de operaciones, se le escolta hasta puerto, abocando este y embarcando práctico a 9h. 20m., quedando bajo sus indicaciones amarrados a 10h. 20m. en las boyas de Galdames.

Nota: Durante la maniobra de salida y navegando río abajo se nota que la maquinilla del timón funciona anormalmente cerrando poco a las bandas y llegando a agarrotarse, la cual fue probada antes de comenzar la maniobra sin notar novedad alguna en ella.

Inmediatamente se le comunica al Sr. Jefe de Máquinas esta anomalía, quien una vez reconocida me participa que aparentemente no se le ve avería, siendo preciso proceder a desmontarla, pero debido a la urgencia del servicio a realizar, decido proseguir viaje con las debidas precauciones para cumplimentar la presente orden de operaciones lo cual se efectúa sin novedad.

**Orden de operaciones nº 50 del 22 de Abril de 1937**  
**Hora de salida: 6h. del día 23 \_\_\_\_\_ Hora de llegada: 10h. 15m.**

A 6h. 00, largamos amarras y viramos las anclas.

A 6h. 25m. fuera de puntas navegando conforme a las instrucciones recibidas en la presente orden de operaciones.

A 6h. 50m., avistamos hacia el NNE de Galea, y a una distancia aproximada de 6 millas de esta punta, varias siluetas de buques reconociéndolas poco después y resultando ser, tres mercantes, un destructor, dos cruceros (uno de ellos de gran porte) y un “bou”, no pudiendo precisar de momento con exactitud, cuales son, debido a la neblina.

Poco después me cercioro de que el crucero de gran porte es el “Hood” de nacionalidad inglesa, así como también los destructores, siendo en cambio el otro crucero del tipo del “Almirante Cervera” y el “bou” del tipo de este buque.

Por tener referencia en la información de la presente orden de operaciones que los piratas “Cervera” y “Galerna” merodean esta costas, no me cabe duda de que se trata de los mismos, que intentan apresar a los mercantes que se hace objeto en esta orden de operaciones, ante lo cual y a toda máquina me dirijo en busca del “Ipañeko-Izaña”, diciéndole se dirija a toda máquina a la caseta de prácticos para comunicar la novedad a las Autoridades, dirigiéndome acto seguido y arrimado a la costa hacia el Este, por ser mayor en esta parte la visibilidad y vigilar atentamente todos sus movimientos.

Ordenándole al Radiotelegrafista procurara ponerse en comunicación por Telefonía con la costera de la “Galea” y puesto en comunicación le participo la novedad, respondiéndome que está observando todo y que las baterías están preparadas, comunicación que no se interrumpe hasta las 9h. 05m. en que recibo orden de regresar a puerto escoltando al último de los tres mercantes y por la popa del mismo.

Desde las 8h. 00 a las 8h. 45m. y con las debidas precauciones hacemos cuatro disparos de cañón contra los piratas quienes al romper el fuego las baterías de costa arrumban hacia el Norte poniéndose fuera del alcance de nuestros cañones, habiendo recibido a 9h. 05m., orden de cesar el fuego.

A 9h. 35m., abocamos la entrada, quedando amarrados a 10h. 15m. en las boyas de Galdames, habiendo quedado fondeados en El Abra los tres mercantes de nacionalidad inglesa.

**Servicio efectuado el 29 de Abril 1937**  
**Hora de salida: 5h. 20m. \_\_\_\_\_ Hora de llegada: 11h. 00**

A 5h. 20m., viramos el ancla, quedando a 5h. 30m. fuera de puntas, cruzando entre Lucero y Villano, en servicio de protección a un convoy de cuatro buques que se esperan.

A 6h. 00m., avistamos a un destructor por el Norte al cual se le reconoce poco después, resultando ser el H-76 de nacionalidad inglesa, quien poco después se pierde de vista navegando hacia el Norte.

A 9h. 15m., se vuelve a avistar el destructor mencionado y por la popa de él un mercante, viéndose poco después otros tres mercantes más, en vista de lo cual y siendo creencia mía de que se trata del convoy esperado, pongo rumbo al Norte, situándome en el límite de las aguas territoriales, habiendo quedado unas dos millas más al NW el destructor, hasta pasar el último de los buques del convoy.

A 10h. 05m., una vez dentro de las aguas territoriales, el último buque del convoy, doy toda avante, navegando por su popa y por el Oeste.

Navegamos protegiendo al convoy hasta El Abra sin novedad, donde quedamos a 11h. 00m. fondeados, junto con los cuatro mencionados mercantes.

**Orden de operaciones nº 52 del 30 de Abril de 1937.****Hora de salida: 6h. 45m. del 1º de Mayo \_\_\_\_\_ Hora de llegada: 15h. 15m.**

A 6h. 45m., viramos el ancla, quedando a 7h. 00m., fuera de puntas, navegando a poca máquina, en espera del destructor “Ciscar”, a quien se le ve a 8h. 15m. saliendo del Abra, dando en este momento toda máquina avante, hasta las 8h. 40m. en que nos ponemos por su popa al rumbo NE/v.

A 9h. 25m., siendo mi creencia que nos alejamos de la costa a mayor distancia que la ordenada en el presente parte de operaciones, ya que la costa está tomada en bruma lo que impide reconocerla, decido cambiar rumbo al E/a, viéndose y reconociéndose poco después Cabo Villano por el S/v y a una distancia aproximada de tres millas, continuando navegando el destructor “Ciscar” al NE/v. lo mismo que el “Gipuzkoa”, cambiando este de rumbo poco después, volviendo a seguir nuestra estela.

A 10h. 00m., el destructor cambia de rumbo al Norte zigzagueando hasta las 10h. 20m., en que abre fuego de cañón a unas 10 millas al Norte de Villano, en vista de lo cual y por creer haya avistado algún enemigo y como medida preventiva cambiamos rumbo al Oeste, maniobra que también ejecuta el “Gipuzkoa”.

A 10h. 30m., viendo que después de haber disparado unos 20 cañonazos el destructor, se dirige a toda máquina hacia el Sur a nuestro encuentro, tanto el “Gipuzkoa” como nosotros, paramos máquina.

A 10h. 45m., una vez preguntado al destructor si hay novedad y respondiendo negativamente, damos toda máquina avante poniendo rumbo al Este, siendo en este momento nuestra situación media milla al NE de Villano, navegando por la popa del destructor y en zafarrancho de combate.

A 11h. 40m., Matxitxako al SW/v a 2,3 millas.

A 12h. 10m., una vez abierto el fuego por el destructor contra los objetivos indicados y recibida la distancia por él dada, abrimos fuego de cañón contra el peñón de Chacharramendi, navegando siempre por la estela del destructor.

A 12h. 35m., se avista una motora que sale del puerto de Mundaka y se dirige hacia el Este, a quien se le hace una salva de seis disparos.

A 12h. 45m. hacemos alto en el fuego, habiendo hecho un total de 39 disparos.

Al ponerme cerca del “Gipuzkoa”, me dice tener los cañones averiados, ante lo cual me dirijo al destructor haciéndole saber esta novedad, y al interrogarle si le parecía prudente le acompañara al “Gipuzkoa” a puerto, me responde que si, y acto seguido le participo al “Gipuzkoa” lo acordado y quedando conformes ambos en regresar a puerto, dando a 13h. 00m., toda avante poniendo proa a Bilbao, adonde llegamos sin novedad a 15h. 15m..

Por mi parte he de hacer notar que ambos cañones quedaron encasquillados al segundo disparo, lo cuál se repite otra vez más en el cañón de proa y habiéndose roto también, las dos uñas del extractor de estopines del cañón de popa.

**Orden de operaciones nº 55 del 5 de Mayo de 1937**  
**Hora de salida 0h. 20m. del 6. \_\_\_\_\_ Hora de llegada 7h. 40m.**

A 0h. 20m. viramos el ancla quedando fuera de puntas a 0h. 30m., navegando a poca máquina en servicio de vigilancia entre las puntas anotadas en el presente parte de operaciones hasta las 6h. 20m. en que nos situamos al E. de Punta Galea en espera de los buques que salen con evacuados.

A 6h. 20m. viendo que salen del Abra el “Goizeko-Izaña” y “Habana” damos toda máquina avante, situándonos por la parte E. de ambos y escoltándolos hasta fuera de las aguas territoriales donde son esperados por un destructor inglés quien iza la señal JT internacional, indicando siguieran sus aguas, siendo en este momento las 6h. 55m. y dando la ciaboga nos dirigimos a puerto donde quedamos fondeados a 7h. 40m. sin más novedad.

**Servicio efectuado el 9 de Mayo de 1937**  
**Hora de salida 11h. 50m. \_\_\_\_\_ Hora de llegada 13h. 45m.**

A las 11h. 50m., viramos el ancla, quedando a 12h. 00m. fuera de puntas, navegando dando escolta a los buques mercantes de nacionalidad francesa que salen de este puerto conduciendo evacuados hasta el limite de las aguas territoriales, donde se hacen cargo de los mismos los buques de la Armada francesa, dando acto seguido la ciaboga dirigiéndonos a este puerto a donde llegamos sin más novedad, fondeando en El Abra a 13h. 45m.

**Servicio efectuado el 10 de Mayo de 1937**  
**Hora de salida 5h. 20m. \_\_\_\_\_ Hora de llegada 10h. 45m.**

A 5h. 20m., viramos el ancla, quedando fuera de puntas a 5h. 30m. navegando hacia el Norte hasta el limite de las agua territoriales para proteger la entrada de dos mercantes que se esperan.

A 6h. 30m., se avista por el Norte dos destructores de nacionalidad inglesa acompañando a un mercante en lastre de la misma nacionalidad.

A 7h. 35m., viendo que el mercante se dirige hacia el W. nos dirigimos a toda máquina hacia él, encontrando una motora de vigilancia quien nos dice que el mercante se dirige a cargar mineral a Saltacaballo, en vista de lo cual nos dirigimos al E. quedando de nuevo entre las puntas de Lucero y Galea.

A 10h. 00m. se recibe orden de entrar en puerto por telefonía dando acto seguido toda avante proa a Bilbao, quedando a 10h. 45m. fondeados en El Abra.

A 7h. 40m., salió el vapor "Marvia", quien al llegar fuera de las aguas territoriales se une a los destructores y se les pierde de vista navegando hacia el NE.