

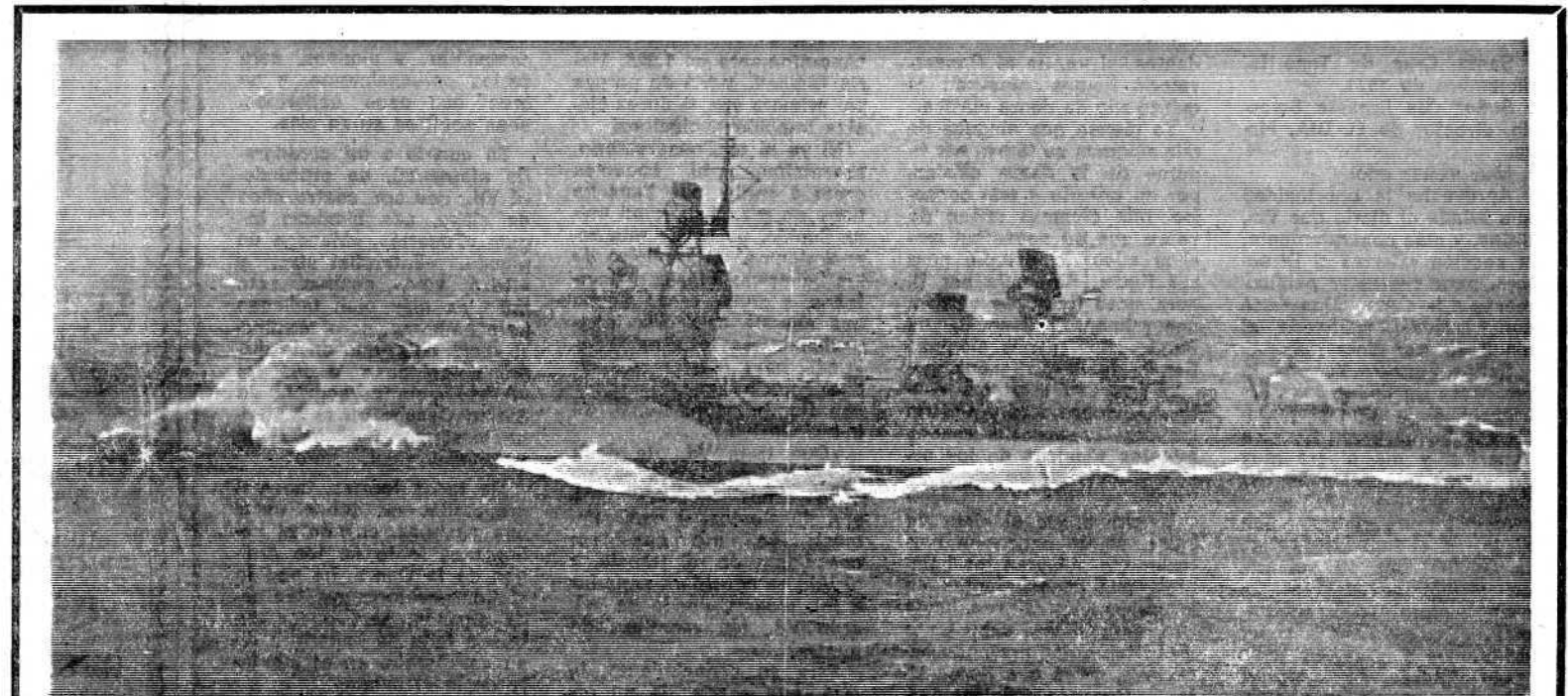
LA ISLA y los barcos

# Hoy llegará a nuestro puerto el destructor "Groningen", de la Marina de guerra holandesa

De 3.070 toneladas a plena carga y 110 metros de eslora, fue entregado a las fuerzas navales en septiembre de 1956

Está artillado con cuatro piezas de 120 milímetros -automáticas y con mando a distancia- capaces de hacer 50 disparos por minuto

por Juan Antonio Padrón Albornoz



El destructor antisubmarino "Groningen", de la Marina de guerra holandesa que —al mando del capitán de fragata Visser— hoy llegará a nuestro puerto.

Para este mediodía tiene prevista su llegada a nuestro puerto el destructor "Groningen", de la Marina de guerra holandesa, que —al mando del capitán de fragata Visser— permanecerá en el Muelle Sur hasta el próximo día 11, fecha en que se hará de nuevo a la mar.

Segundo de su nombre en las listas de la Armada holandesa, el "Groningen", con sus gemelos, es un hito en el desarrollo de las fuerzas navales de la nación que, con ellos, da por finalizado el ciclo de tales unidades y, —como las otras que en el mundo son— ha dado paso a las fragatas, más aptas para las nuevas tácticas y técnicas que se perfilaron en el horizonte bélico.

Groningen —Groninga para los españoles— es la capital de la provincia de su nombre y está situada en la confluencia de los ríos Hunse y Aa. En los anales del siglo XI aparece su nombre como ciudad del Drente; en el año 1040, Enrique II la cedió al Cabildo catedral de Utrecht

de hélice que tanto significaron en el desarrollo de las fuerzas navales de la nación que ha logrado dominar a la mar con el esfuerzo de sus hombres y, con los diques, poner coto a su ex-

hasta entonces consideraban a los "torpedo boats" como el arma de las naciones débiles.

Aquellas embarcaciones disparaban sus artefactos siguiendo el eje y propia posición apunta-

construidos totalmente de acero— estaban bien compartimentados y protegidos por mamparos de colisión al extremo de la proa para mejor encajar las embestidas.

tillados con dos piezas de 37 milímetros, de tiro rápido, llevaban tres lanzatorpedos y, a la velocidad económica de 8 nudos, tenían un radio de acción de 1.500 millas.

Estos torpederos, últimos de segunda clase —o de costa—

prestaron sus servicios en aguas de Java y Sumatra hasta que, a partir de 1921, cuando se dieron de baja los "Sphinx" y "Python", comenzaron a quedar arrumbados y, ya en 1928, con la venta del prototipo, desaparecieron todos de la mar.

## Los torpederos de alta mar

En 1903, la Marina de guerra holandesa se hizo cargo de los torpederos "Smeroe", "Tangka" y "Wajang", unidades de 142 toneladas, 46,5 metros de eslora por 4,7 de manga y 2,4 de calado.

Artillados con dos piezas de 50 milímetros llevaban tres tubos lanzatorpedos y, con 40 toneladas de carbón en sus "side bunkers", tenían un radio de acción de 1.200 millas a la velocidad económica de 8 nudos.

Diseñados y construidos para la Marina que prestaba servicio en las Indias Holandesas, allí marcharon y, al año siguiente, comenzaron a resbalar por las gradas de los arsenales

graron alcanzar aguas inglesas y, hasta 1942 —fecha en que fueron desguazados— navegaron como patrulleros de la Royal Navy.

El "G 16", hundido por su dotación el 14 de mayo del mismo año en aguas de la base naval de Den Helder, fue puesto a flote por los alemanes que, tras modernizarlo y montarle nueva artillería, lo utilizaron como cazasubmarinos con la numeral "TFA 9" y, devuelto a Holanda en 1945, fue dado de baja y desguazado.

En 1914 se contrató con los astilleros alemanes de la Vulcan, de Stittin, la construcción de los cuatro primeros "Z"

ta del castillo que, cerrando el pozo —se le desmontaron los tubos lanzatorpedos allí instalados— llegaba hasta el puente.

Los cuatro alcanzaron aguas inglesas en 1940, y, bajo el pabellón de San Jorge —y rebautizado H. M. S. "Blade"— el "Z 5" continuó en la mar hasta su baja y desguace en 1944, fecha en que también corrieron la misma triste suerte sus tres gemelos.

Los "Z 1", "Z 2", "Z 3" y "Z 4", fueron construidos en Holanda y, en todas sus características, eran similares a los que Alemania requisó mientras tomaban forma en los astilleros de la Vulcan.

Eran buques de 277 toneladas y, con turbinas, —las calderas eran de combustión mixta— al-

canzaban máxima de 27 nudos y, a sólo 20, eran capaces de un radio de acción del orden de las 450 millas.

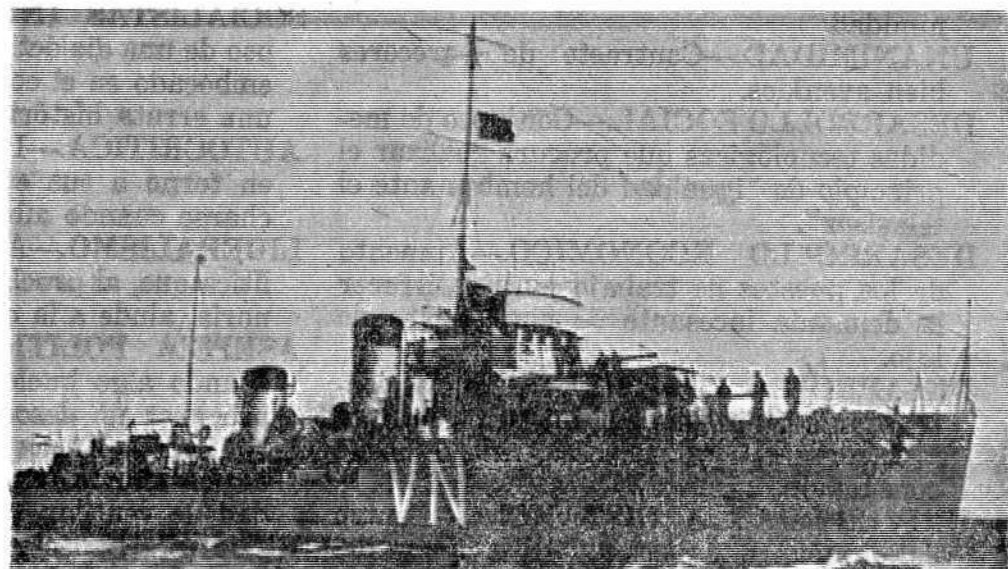
Artillados con piezas de 75 milímetros y ametralladoras pesadas, llevaban cuatro tubos de 533 milímetros y, como otros de su tipo, cuando la guerra comenzó de nuevo en Europa ya sólo flotaba el "Z 3" pues, dado lo delicado de sus máquinas, rápidamente envejecieron y fueron dados de baja.

El 14 de mayo de 1940, el "Z 3" fue incendiado por su propia dotación en Enkhuizen para, así, impedir cayese en manos de las fuerzas alemanas que avanzaban rápidamente. Quedó hundido en aguas de someras y, más tarde, fue desguazado por los mismos alemanes.

## Los primeros destructores holandeses

Entre 1910 y 1913, de los astilleros de la De Schelde, Vlissingen y Werft Fijenoord, salieron a la mar los ocho "Panther", primeros destructores holandeses.

En 1926 fueron botados los "Evertsen" y "Van Ghent", seguidos en 1927 por los "Kortenaar" y "Piet Hein"; en 1928 resbalaron por las gradas de la



das y, —como las otras que en el mundo son— ha dado paso a las fragatas, más aptas para las nuevas tácticas y técnicas que se perfilan en el horizonte bélico.

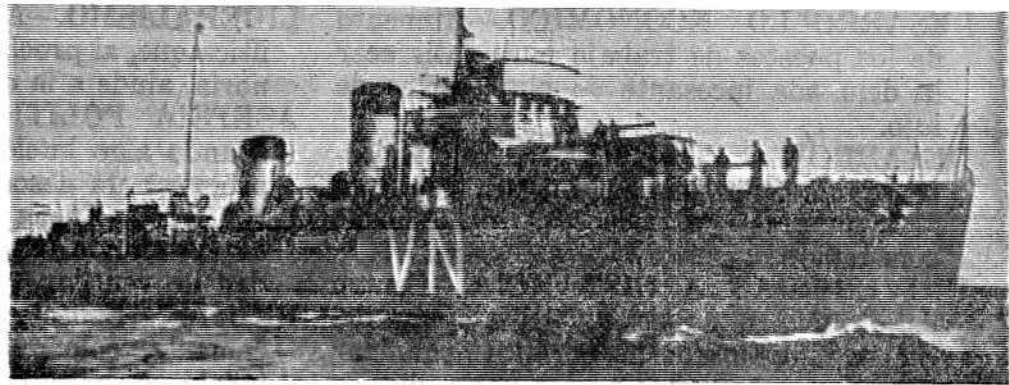
Groningen —Groninga para los españoles— es la capital de la provincia de su nombre y está situada en la confluencia de los ríos Hunse y Aa. En los siglos del XI aparece su nombre como ciudad del Drente; en el año 1040, Enrique II la cedió al Cabildo catedral de Utrecht y, posteriormente, fue una de las ciudades hanseáticas de Holanda y, en los siglos XIV y XV, extendió su dominio y poderío a Frisia.

El duque Alberto de Sajonia, a quien el emperador Maximiliano I cedió la Frisia en concepto de feudo, hubo de sostener una guerra prolongada con Groninga por la posesión de dicha provincia. Sitiada Groninga por las fuerzas del duque Alberto de Sajonia, hijo de Alberto, en 1505 se acogió a la protección de Edzardo, conde de la Frisia Oriental, pero luego fue declarada en entredicho y de nuevo sitiada por las tropas del duque Alberto.

Groninga se sometió luego a las fuerzas del duque Carlos de Guedres y, ya en 1536, a Carlos I de España. En 1579 ingresó en la Liga de Utrecht y, un año más tarde, volvió al poder de España. En vano la amenazaron Guillermo, Luis y Mauricio de Nassau, pues, hasta 1594, —y después de un largo asedio— no capituló y, con sus alrededores, se formó entonces una provincia.

En 1672, Groninga fue sitiada en vano por las tropas del obispo de Munster, Bernardo de Galen, y —ya en tiempos de la dominación francesa— formó parte del departamento de Ems, más tarde Groninga, para, a partir de 1810, integrarse en el departamento del Ems Occidental y, cinco años más tarde, pasar definitivamente a Holanda.

El nombre de "Groningen" apareció en las listas de la Marina de guerra neerlandesa casi con el de aquellas corbetas



El segundo "Van Nes" de la Marina de guerra holandesa. Fue hundido por la aviación japonesa al Sur de Banka en febrero de 1942.

pansión para, luego, hacerlo retroceder poco a poco y aumentar sus territorios.

En 1854, la Marina holandesa recibió la corbeta "Medusa", una de aquellas embarcaciones híbridas de vela y vapor que, artillada con diecinueve cañones, fue seguida un año más tarde por la "Prinses Amalia", de casi idénticas características y armamento. Más tarde se entregaron nuevas corbetas —"Dordrecht", "Citadel Van Antwerpen", "Vice Admiraal Koopman", etc.— y, ya en 1857, resbala por las gradas la "Groningen", de 1.457 toneladas, con catorce cañones, repartidos estos a banda y banda.

Aquella coberta, con chimenea de mucha guinda entre los palos trinquete y mayor, era alrosa y marinera y, como todas las de su época, cuando navegaba sólo a vela izaba la hélice que, entonces —y para no frenar la marcha— quedaba alojada en un pozo inmediatamente bajo la bovedilla.

Rápida, bien artillada, el adelantado considerable en aquella época pronto la dejó relegada a servicios secundarios y de policía en las Antillas Holandesas. Su puesto —y el de sus gemelos— fue ocupado por nuevas corbetas y, ya en 1876, con la botadura de la "Atjeh", primera de ocho similares, se dio de baja a la "Groningen" que, posteriormente, fue vendida y desguazada.

## De torpederos de costa a destructores

El "Groningen" que hoy llegará a nuestro puerto es, con sus gemelos del tipo "Holland" y los del "Friesland", uno de los últimos destructores de la Marina de guerra holandesa.

Los destructores, inspirados en el "Destructor" español, aquel que diseñó don Fernando Villamil y Fernández de Cueto, nacieron a la mar para combatir con torpedos pero, a partir de la segunda guerra mundial, —y ante el cúmulo de nuevas misiones asignadas— tales armas fueron menos y menos utilizadas y, en la actualidad, sólo montan tubos para el lanzamiento de los acústicos, especiales para la lucha contra submarinos navegando en inmersión.

El torpedo como arma tiene

muchos precedentes en la historia de la guerra naval y, en los primeros tiempos, casi se confundía con la mina, sobre todo cuando, en la guerra de Secesión americana, los sudistas volaron varias unidades enemigas.

Sin embargo fue el teniente Makaroff —el que, con grado de almirante, murió con toda la dotación del acorazado "Petropavlovsk" en 1904— el que por primera vez condujo sus torpederos al ataque durante la campaña contra los turcos. Sus pequeñas unidades, armadas con torpedos arrojados del tipo "Whitehead", logró alcanzar y hundir al cañonero turco "Seite", y, con el sordo estampido de la explosión, pareció despertar la conciencia de quienes

dora de la embarcación y, con ello, actuaban prácticamente como tubo de lanzar. Con anterioridad, los torpedos se utilizaron asidos al extremo de una pértiga, basculante y situada a proa, que —acercándola o adosándola al costado del navío enemigo— hacia luego explosión. Pero, con los años, se superaron tales sistemas y comenzaron a emplearse los tubos en dispositivos giratorios sobre cubierta para, indistintamente, lanzar a distancia, por babor o estribor, y con relativa independencia a la posición o movimiento del atacante.

En 1875, y con la entrega del torpedero de Costa "I" —de 34 toneladas, 12 nudos de media, dos tubos lanzatorpedos e igual número de piezas de 37 milímetros— Holanda inició la integración de sus fuerzas navales de tales embarcaciones que, con el nombre de "vedettes", comenzaban a proliferar en todas las Marinas que en el mundo eran.

La "Jeune Ecole", del almirante francés Aubé, triunfaba y, año tras año, los torpederos de segunda —torpederos de costa o "vedettes"— aumentaban en las listas de la Armada holandesa.

La velocidad se estabilizó en 18 nudos cuando, en 1879, se entregó el "IV", si bien ya dos años antes el "H" había logrado una media de 20 nudos a régimen normal y sin necesidad de forzar la marcha.

Estos torpederos eran escuelas, rasos al agua, de forma estilizada y con sus tubos de lanzar embocados sobre el tajamar o a los inmediatos costados de la roda. En 1882 se terminaron los "Hekla" y "Etna" —de 45 toneladas, 21 nudos, dos piezas de 37 y un tubo fijo a proa— y, tras ellos, se botaron en 1890 los "XXI", "XXII" y "XXIII", seguidos en 1905 por los "K I", "K II" y "K III".

De 33 toneladas los primeros y de 48 los segundos, estas embarcaciones, muy similares en armamento a los anteriores, daban máxima de 18 nudos y, con ellos, se dio fin en la Marina holandesa a la construcción de torpederos de costa.

De lomo de ballena, el "whale back" de los torpederos de la Royal Navy, llevaban una torreta blindada a proa y —

De estos torpederos, el "K II" tuvo larga vida marinera y, rebautizados luego "Christiaan Cornelis", fue hundido por su tripulación el 13 de mayo de 1940 para evitar cayese en manos de los alemanes.

En 1882, con la botadura del "Ardjoeno", comenzaron a nacer a la mar los once primeros torpederos de altura, buques de 85 toneladas y velocidad de 22 nudos que —según planos de la Yarrow— eran aptos para prestar sus servicios tanto en aguas metropolitanas como en las de las Indias Holandesas.

Los últimos de la serie, los "Habang", ganaron casi tres metros de eslora con respecto a los primeros y, cuando comenzaron a ser dados de baja en 1910, el "Empong" —que se encontraba en buen estado de máquinas— fue cortado en dos y, suprimida la sección proel, recibió la del "Goentoe", uno de sus gemelos desguazados, y, modernizado, prolongó su vida marinera otros diez años.

En 1891 entraron en servicio los tres "Lamongan", —de 59 toneladas y 20 nudos— y, ya entre 1900 y 1906 los ocho de la serie "Hydra", especialmente diseñados y contruidos para prestar sus servicios en las Indias Holandesas. Buques de 163 toneladas y 25 nudos, eran sus principales dimensiones 39,5 metros de eslora por 4,1 de manga y 2,1 de calado máximo; ar-

de calado. Artillados con dos piezas de 50 milímetros llevaban tres tubos lanzatorpedos y, con 40 toneladas de carbón en sus "side bunkers", tenían un radio de acción de 1.200 millas a la velocidad económica de 8 nudos.

Diseñados y contruidos para la Marina que prestaba servicio en las Indias Holandesas, allá marcharon y, al año siguiente, comenzaron a resbalar por las gradas de los arsenales neerlandeses doce unidades similares, todas ellas para integrarse en las primeras flotillas de torpederos de alta mar que se formaron en la Armada metropolitana.

Fueron buques que, durante los años de la primera guerra mundial, fueron muy utilizados por cuanto significaban la garantía de neutralidad de las aguas patrias y, durante una de sus partullas, el "G 12", último y más moderno de la serie, chocó con una mina y se hundió posteriormente.

Llegada la paz, los restantes —muy desgastadas las máquinas por el continuo servicio— fueron dados de baja y, a partir de 1920, se vendieron para desguazar.

En 1914, los astilleros de la Schelde y los de la Wilton Fijenoord comenzaron a entregar los nuevos "G" —numerados del 13 al 16— que ya eran torpederos de 220 toneladas y 50 metros de eslora por 5,2 de manga y 2,9 de calado; estaban equipados con dos grupos de alternativas que, tomando vapor de dos calderas cilíndricas, les daban potencia total de 2.600 I. H. P. y máxima de 24 nudos.

Con 44 toneladas de carbón, tenían autonomía elevada con respecto a su tonelaje —sobre todo a la máxima— y llevaban dos piezas de 75 milímetros y tres tubos lanzatorpedos, dos a proa del puente, en el pozo y a banda y banda, y uno en la toldilla y a crujía.

Cuando en 1940 las tropas alemanas ocuparon Holanda, los "G 13", "G 14" y "G 15", lo-

sición el 14 de mayo del mismo año en aguas de la base naval de Den Helder, fue puesto a flote por los alemanes que, tras modernizarlo y montar nueva artillería, lo utilizaron como cazasubmarinos con la numeral "TFA 9" y, devuelto a Holanda en 1945, fue dado de baja y desguazado.

En 1914 se contrató con los astilleros alemanes de la Vulcan, de Stttein, la construcción de los cuatro primeros "Z" y al mismo tiempo igual número se encargaron a los arsenales holandeses.

Los de construcción alemana fueron requisados por la Marina de guerra de Guillermo II y, con las numerales "V 105", "V 106", "V 107" y "V 108", comenzaron a prestar sus servicios en el Mar del Norte primero y en las aguas del Báltico más tarde. El "V 107" —que iba a ser el holandés "Z 3"— se hundió en 1915 después de chocar con una mina y, en 1919, los tres supervivientes de la serie fueron asignados al Brasil que, un año más tarde, vendió el "V 106" a Gran Bretaña y los dos restantes, "V 105" y "V 108", a la naciente Marina de guerra polaca. Allí recibieron los nombres de "Mazur" y "Kasrub" y, durante años, formaron el núcleo de las flotillas de torpederos de dicha nación.

En 1915 los astilleros holandeses entregaron los "Z" numerados del 5 al 8, buques de 263 toneladas, 22 nudos de media a régimen normal y que, —ya con combustible líquido— disponían de muy amplia autonomía. Estaban artillados con piezas de 75 milímetros, a proa y popa, y ametralladoras de 12,7, así como tres tubos lanzatorpedos de 533.

De tres chimeneas —dos a popa del puente y una separada de ellas— tenían una dotación de 34 hombres y, en 1932, fueron relegados a servicios secundarios y de entrenamiento mientras que, el "Z 5", era transformado en patrullero. Para ello se le extendió la cubier-

tas, y, en similares condiciones, un alemán requirió mientras tomaban forma en los astilleros de la Vulcan.

Eran buques de 277 toneladas y, con turbinas, —las calderas eran de combustión mixta— al-

## Los primeros destructores holandeses

Entre 1910 y 1913, de los astilleros de la De Schelde, Vlissingen y Werft Fijenoord, salieron a la mar los ocho "Panther", primeros destructores —o cazatorpedos, que también así se les llamaba— que figuraron en las listas de la Marina de guerra holandesa.

De 484 toneladas, llevaban la cubierta del castillo corrida hasta el puente y, contruidos de acuerdo con planos de la Yarrow, con sus cuatro chimeneas en candelero recordaban a los "Mohawk" de la Royal Navy.

Contruidos para prestar sus servicios en las Indias Holandesas, eran buques de 484 toneladas con velocidad de 31 nudos merced a los 2.630 H. P. que les daban sus equipos propulsores. Eran sus principales dimensiones 70 metros de eslora por 6,6 de manga y 2,8 de calado máximo.

Los "Panther" estaban artillados con cuatro piezas de 75 milímetros e igual número de ametralladoras, así como con tres tubos lanzatorpedos, en un equipo doble y otro simple. Con 113 toneladas de carbón, tenían un radio de acción de 2.630 millas y, dadas sus condiciones marinerías, fueron buques muy apreciados que se mantuvieron en servicio hasta que, a partir de 1926, empezaron a prestar sus servicios los del tipo "Evertsen".

Cuando el H. M. S. "Ambuscade" —construido según planos de la Yarrow— realizó pruebas y fue aceptado por la Royal Navy, el Gobierno holandés decidió la construcción de ocho unidades similares cuyas quillas se arbolaron en los astilleros de las firmas De Schelde, Fijenoord y Bugerhous.

De menos tonelaje que el prototipo británico —también con menos fuerza de máquinas, velocidad y radio de acción— estos destructores holandeses llevaban en cambio una más potente artillería antiaérea y, además, un hidro de flotadores. Por sus características, resultaban ideales para operar independientemente, que no en las tradicionales flotillas, dado su alto poder ofensivo y defensivo.

En ellos, el palo mayor iba entre los montajes de tubos y, con una pluma, se realizaba la maniobra del hidro, trincado a son de mar sobre una cubierta ligera, justo encima de los lanzatorpedos de popa. Más tarde, este hidro de reconocimiento —muy útil en las Indias Holandesas— fue suprimido en todas las unidades de la serie y, con ello, se incrementó el armamento antiaéreo.

las fuerzas alemanas que avanzaban rápidamente. Quedó hundido en aguas de someras y, más tarde, fue desguazado por los mismos alemanes.

En 1926 fueron botados los "Evertsen" y "Van Ghent", seguidos en 1927 por los "Kortenaar" y "Piet Hein"; en 1928 resbalaron por las gradas de la Fijenoord los "Van Galen" y "Witte de Witt" y, un año más tarde, se botó el "Brackert" que —ya en 1930— fue seguido por el "Van Nes".

De 1.650 toneladas, cuatro de ellos estaban preparados para el transporte y fondeo de minas y, los otros cuatro, para el rastreo y dragado. Equipados con dos grupos de turbinas Yarrow —que desarrollaban 31.000 S. H. P.— alcanzaban 36 nudos de máxima y, con 300 toneladas de combustible líquido en los tanques, el radio de acción ascendía a 3.300 millas a la media de 15 nudos.

Se les artilló con cuatro piezas de 120 milímetros —dos de ellas en montaje de mantelete—, un antiaéreo de 76, cuatro de 40 e igual número de ametralladoras de 12,7, también para tiro antiéreo. Con seis tubos lanzatorpedos de 533 milímetros —en dos montajes triples— los equipados como minadores podían llevar doce de estos artefactos por banda y, a popa, contaban con los dispositivos para el fondeo.

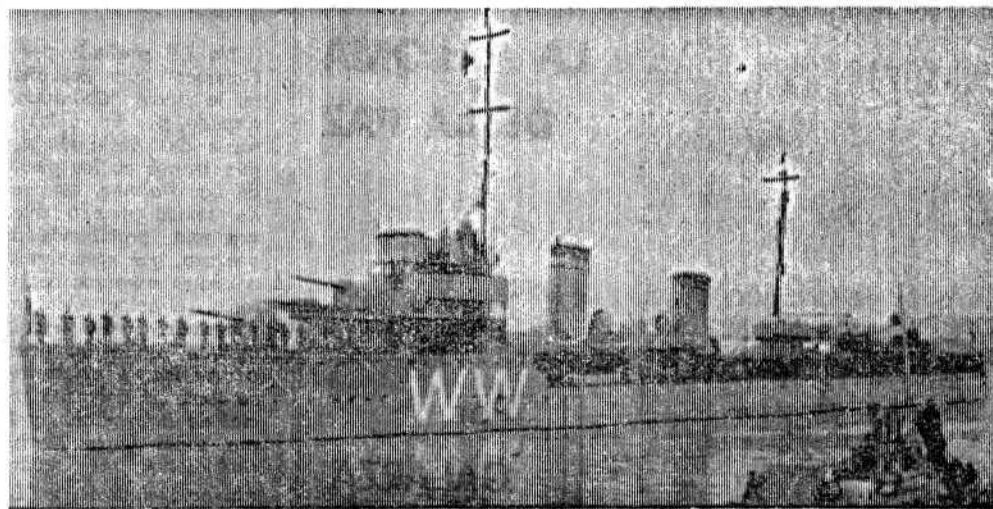
Todos ellos marcharon a las Indias Holandesas y, cuando los alemanes cruzaron la frontera, el "Van Galen" regresaba precisamente de la base de Sourabaya. Se tocó zafarrancho de combate y, poco después, —mientras navegaba por el río Maas— comenzó a ser sometido al fuego de la artillería y, luego, al bombardeo de la aviación. Derribó tres aparatos Junkers y, mientras bombardeaba las columnas alemanas que avanzaban, fue alcanzado por varios impactos directos y hundido.

Sus gemelos quedaron en Sourabaya y, cuando el avance japonés, fueron puestos —como todas las unidades aliadas— bajo el mando del almirante Hart primero y Helfrich más tarde. Durante aquella campaña, el contraataque de mayor éxito fue hecho en Balikpapan, en la noche del 23 al 24 de enero, por cuatro viejos destructores americanos que hundieron varios transportes japoneses y averiaron a otros.

(Pasa a la página 9)

REPRODUCCIONES  
FOTOGRAFICAS:

Juan Hernández



El destructor holandés "Witte de With", construido en Rotterdam por los astilleros de la Fijenoord en 1928. El 1 de marzo de 1942 fue bombardeado por la aviación japonesa en Sourabaya y, al día siguiente, hundido por su propia tripulación para evitar cayese en manos del enemigo.