

LA ISLA y los barcos

Mañana llegarán a nuestro puerto los destructores «ZEELAND» y «AMSTERDAM», e la Marina de Guerra holandesa

- Están artillados con cuatro piezas de 120 milímetro-automáticas y con mando a distancia- capace de hacer 50 disparos por minuto
- Para el día 16 está prevista la visita del crucero "De Zeven Provincien" -al mando del capitán de navío Rambonnet- y del petrolero "Poolster"



El destructor «Amsterdam», de la Armada holandesa, que —al mando del comandante Vaessen— llegará mañana a nuestro puerto.

Para las primeras horas de mañana está prevista la llegada a nuestro puerto de los destructores «Amsterdam» y «Zeeland», de la Marina de Guerra holandesa, que —al mando de los comandantes J.J. Vaessen y A.N. van der Wiel respectivamente— hasta el día 11 permanecerán en aguas de Santa Cruz de Tenerife.

Igualmente se anuncia para el día 16 la llegada del crucero «De Zeven Provincien» —que viene al mando del capitán de navío H.E. Rambonnet— que, con el petrolero «Poolster», al mando del comandante W.G. Landzaat, se hará de nuevo a la mar el día 18.

Sexto de su nombre en las listas de la Armada holandesa,

Por Juan-Antonio PADRON ALBORNOZ

número de 150 y utilizar un lanzatorpedos.

El «Hertog Hendrik» daba 16,5 nudos de máxima y, con 830 toneladas de combustible en sus «coal side bunkers», el radio de acción era de 4.100 millas a velocidad económica.

En 1921 fue desguazado el «Koningin Regentes» y, tres años más tarde, el «De Ruyter». Entonces el «Hertog Hendrik» fue transformado en buque-escuela de artillería y, como tal, sustituyó a los «Zeeland» y «Tramp» que frecuentemente recalaban por el puerto

litana. En 1 de enero de 1910 recaló nuevamente por nuestro puerto y su última escala el 1 de febrero de 1923 cuando, al mando del comandante K. Mer, realizaba viaje de instrucción por aguas del Atlántico.

El «Zeeland» fue dado de baja un año después y, más tarde, sustituido por el «Tromp», que, hasta 1928, —fecha en que lo hizo el «Hertog Hendrik»— hizo escalas regulares en sus viajes de prácticas con cadetes de la Escuela Naval.

bien luego se le asignó la numeral «A-888».

Con el respecto al nombre de «Zeeland», en 1859 se botó una fragata de hélice que, artillada con ocho cañones, prestó servicio en la Marina hasta que, en 1883, se la clasificó como buque-escuela y, dos años después, fue dada de baja y desguazada.

En 1897 se entregó el crucero «Zeeland» que, producto de los astilleros de Vlissingen, era gemelo de los «Friesland» y «Holland». Estos dieron la pauta para la construcción pos-

El destructor hoy en puerto serán, con sus gemelos los últimos de su tipo en la Marina de Guerra holandesa que, a sus nuevas fragatas de la serie «Van Speijk», agregará en 1975 las nuevas «De Ruyter» y «Tromp», de 5.400 toneladas y armadas con proyectiles «Tartar». Estas nuevas unidades, con propulsión a base de turbinas de gas, darán máxima de 30 nudos y, además de artillería convencional, estarán dotadas con helicópteros armados con torpedos antisubmarinos.

De torpederos de costa a destructores

Los destructores hoy en puerto serán, con sus gemelos los últimos de su tipo en la Marina de Guerra holandesa que, a sus nuevas fragatas de la serie «Van Speijk», agregará en 1975 las nuevas «De Ruyter» y «Tromp», de 5.400 toneladas y armadas con proyectiles «Tartar». Estas nuevas unidades, con propulsión a base de turbinas de gas, darán máxima de 30 nudos y, además de artillería convencional, estarán dotadas con helicópteros armados con torpedos antisubmarinos.

Los destructores, inspirados en el «Destructor» español, 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 en inmersión.

De «lomo de ballena», el «whale back» de los torpederos de la Royal Navy, llevaban una torreta blindada a proa y —construidos totalmente de acero— estaban bien compartimentados y protegidos por mamparos de colisión al extremo de la proa para mejor encajar las embestidas.

De estos torpederos, el «K II» tuvo larga vida marinera y, rebautizado luego «Christian 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 navegar 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 servicios tanto en aguas metropolitanas como en las de las Indias Holandesas.

Estos buques, últimos torpederos de segunda clase, prestaron sus servicios en aguas de Java y Sumatra hasta que, a partir de 1921 —cuando se dieron de baja los «Sphinx» y «Pythón»— comenzaron a quedar

menzaron a ser dados de baja años más tarde —concretamente 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. Modernizado tras esta operación de cirugía naval, el «Empong» prolongó su vida marinera otros diez años.

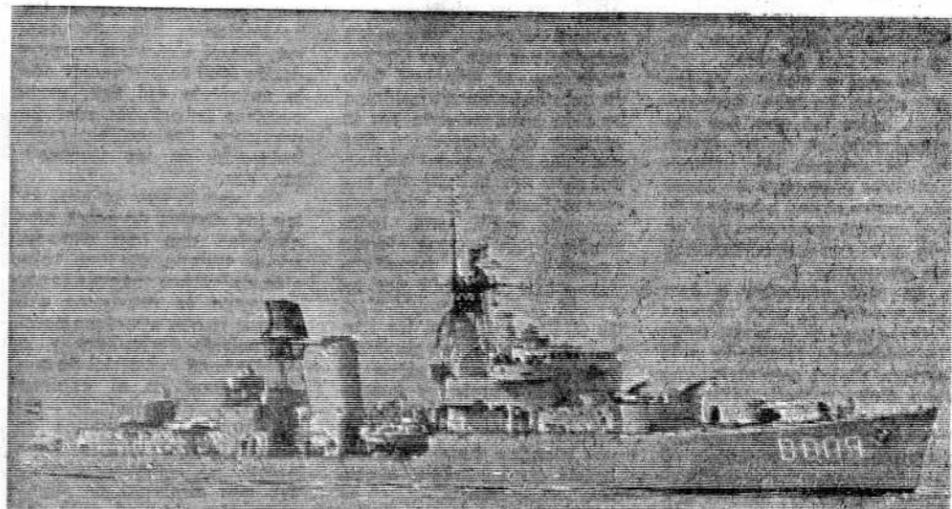
En 1891 entraron en servicio los tres «Lamongan» —de 59 toneladas y 20 nudos— y, ya entre 1900 y 1906, los ocho de la serie «Hydra», especialmente diseñados y construidos para prestar sus servicios en las Indias Holandesas.

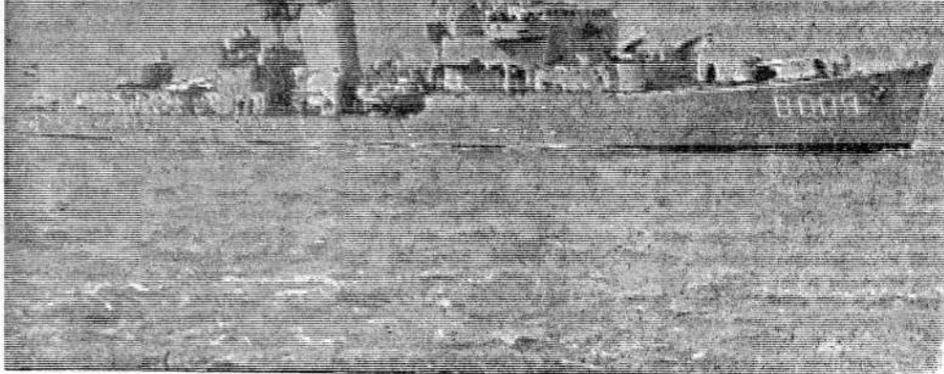
Los de construcción alemana fueron requisados por la Marina alemana y, con las numeraciones «V 105», «V 106», «V 107» y «V 108», comenzaron a prestar sus servicios en las aguas del Mar del Norte primero y en las del Báltico más tarde. El «V 107» —que iba a ser el holandés «Z 3»— se hundió en 1915 después de chocar con una mina y, en 1919, los tres supervivientes de la serie fueron

to a flote por los alemanes y modernizado, fue utilizado como cazasubmarinos —con la numeral «TFA 9»— y, terminada la guerra, devuelto a Holanda, donde se le desguazó seguidamente.

Cuando el H.M.S. «Ambuscade» realizó pruebas y fue aceptado por la Marina inglesa, 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, estos destructores holandeses llevaban en cambio una más potente artillería y, además, un hidro de flotadores.

En 1926 fueron botados los «Evertsen» y «Van Ghent», seguidos en 1927 por los «Kortenaar» y «Piet Hein». En 1928 resbalaron por las gradas los «Van Galen» y «Witte de Witt» y, un año después, se botó el «Brancart» que —ya en 1930— fue seguido por el «Van Ness».





El «Zeeland», destructor de la clase «Holland» que —al mando del comandante Van der Wiel— arribará mañana a Santa Cruz de Tenerife.

El «Amsterdam» fue botado en los astilleros de la Nederlandse Doken Scheepsbouw Mij. y pertenece a la clase «Friesland». Por sólo citar a los que han llevado tal nombre en la época de la navegación a vapor, fue precisamente el cuarto «Amsterdam» el que —con el nombre de «Hertog Hendrik»— más conocido fue por las aguas del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En 1852 se botó la fragata «Amsterdam» que, mixta de velas y vapor, era de propulsión a ruedas. De 1.529 toneladas estaba artillada con seis cañones y, en grada, llevó los nombres de «Sindoro» y «Salak I». Poco antes de ser entregada a la Armada lo fueron las «Arjoeno» y «Gedeh» y, al ser finalmente botada, recibió el nombre de «Amsterdam».

Durante la pasada guerra mundial, las fuerzas navales holandesas requisaron varios «trawlers» que, como dragaminas, pasaron seguidamente a prestar servicios en las zonas minadas. Entre éstos —«Dirkje», «Isabel», «Eveline», «Ommering», «Claesje», etc.— figuraba el «Amsterdam» que, ya en 1945, fue devuelto a sus armadores tras una etapa en servicio con la Royal Navy.

En 1901, en los astilleros de Amsterdam y la Fijenoord se construyeron los acorazados «Hertog Hendrik», «De Ruyter» y «Koningin Regentes». Estos buques, de 5.100 toneladas, eran de 101 metros de eslora por 15,2 de manga y estaban artillados con dos piezas de 240 milímetros —en torres simples, a proa y popa—; cuatro de 150, en montajes sencillos; ocho de 75 y cuatro de 37, así como tres tubos lanzatorpedos de 450 milímetros, completaban su poder ofensivo y defensivo.

La disposición de esta artillería les permitía hacer fuego en caza con una pieza de 240 y dos de 150, así como lanzar torpedos con el tubo instalado en la roda y sobre la flotación. En retirada podía utilizar la misma disposición artillera y, tanto por una como por otra banda, podía hacer fuego con los dos cañones de 240, igual

de Santa Cruz de Tenerife. Aquí arribó el 28 de marzo de 1928 y, el 31 de enero de 1936, volvió por estas aguas en las que, con anterioridad y también como buques-escuela de artillería, habían recalado los «Jacob van Heemskerck» y «Gelderland» en 1933 y 1935 respectivamente.

En aquellas sus escalas, ya no traía la torre de popa y, con una pluma de celosía en el mayor, llevaba a cabo la maniobra de dos hidros de flotadores que se le habían instalado en la toldilla. Más tarde, rebautizado «Vliereede» pasó como pontón y buque-escuela estacionario en la base naval de Den Helder donde, en 1940, fue apresado por los alemanes.

Tomó el nuevo nombre de «Ariadne» y, desprovisto de toda superestructura —si bien conservó la máquina y la protección original— fue artillado con piezas antiaéreas, nueva dirección de tiro y equipo de radar entonces utilizado por los alemanes. En Amberes desempeñó la misión de batería antiaérea flotante —el «Ijmuiden», antiguo «Jacob van Heemskerck» lo hizo en Kiel— hasta que, terminada la guerra, fue devuelto a Holanda. Entonces fue remolcado a Den Helder donde, como pontón, recibió el nombre de «Amsterdam», si

terior de los «Utrecht», «Gelderland» y «Noord-Brabant».

Este «Zeeland», de 3.900 toneladas y 93,3 metros de eslora por 14,8 de manga, daba 19,5 nudos de máxima y, a velocidad económica, su autonomía era de 4.500 millas con 1.000 toneladas de carbón.

El crucero «Zeeland» estaba artillado con dos cañones de 150 milímetros, seis de 120, cuatro de 75 e igual número de 37. También montaba dos tubos lanzatorpedos y, como todos los cruceros de aquella época, llevaba una ligera protección, sobre todo en correspondencia con los paños de municiones y cámaras de máquinas y calderas.

Buques de espléndida estampa marinera —dos palos de mucha guinda a son de las chimeneas en caída elegante— tenía proa de espón incipiente y, después de la primera guerra mundial, reemplazó a la fragata «Nautilus» como buque-escuela. En calidad de tal arribó a Santa Cruz de Tenerife el 23 de octubre de 1919 cuando, al mando del comandante Noordhoch, se dirigía a Curaçao, puerto para el que siguió viaje el día 28. Volvió el 29 de enero de 1920, en viaje de San Vicente de Cabo Verde a Lisboa, Vigo y su base metropo-

litanas. En 1875, y con la entrega del torpedero de costa «I» —de 34 toneladas, 12 nudos de media, dos tubos e igual número de cañones de 37 milímetros— Holanda inició la integración de sus fuerzas navales de tal tipo de embarcaciones que, con el nombre de «vedettes», comenzaban a proliferar en todas las Marinas que en el mundo eran.

En el «Destructor» español, 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 en inmersión.

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

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

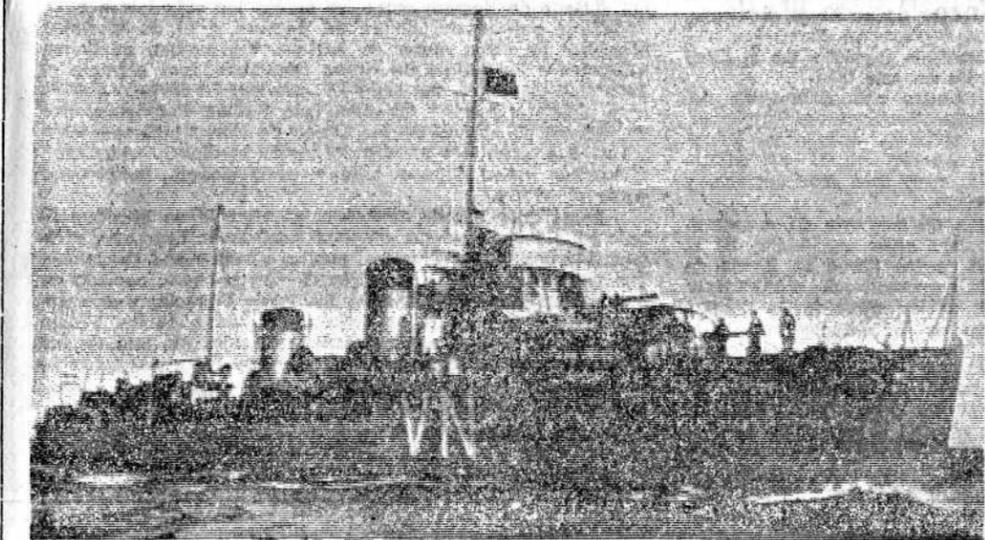
La velocidad se estabilizó en 18 nudos cuando, en 1879, se entregó el «IV», si bien ya dos años antes el «II» había logrado una media de 20 nudos a régimen normal y sin necesidad de forzar la marcha.

Estos torpederos eran escuelas, rasos sobre el agua, de formas estilizadas y con sus tubos lanzatorpedos 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 1889 y 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 46 los segundos, estas embarcaciones muy similares en armamento a las anteriores, daban máxima de 18 nudos y, con ellos, se dio fin en la Marina holandesa a la construcción de torpederos de costa.

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 servicios tanto en aguas metropolitanas como en las de las Indias Holandesas.

Estos buques, últimos torpederos de segunda clase, 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



El destructor «Van Nes», de la Marina de guerra holandesa. Fue hundido por la aviación japonesa al Sur de Banka en febrero de 1942.

Los últimos de la serie, los «Habang», ganaron casi tres metros de eslora con respecto a los primeros y, cuando co-

arrumbados y, ya en 1928, con el desguace del prototipo desaparecieron 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», buques de 142 toneladas, 46,5 metros de eslora y artillados con dos piezas de 50 milímetros. Llevaban tres tubos lanzatorpedos y, a velocidad económica, su autonomía era de 1.200 millas.

Diseñados y contruidos para las fuerzas navales destacadas en las Indias Holandesas, allí 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 patrullas, el «G 12», último de la serie, chocó con una mina y se hundió posteriormente.

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

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, de 220 toneladas, estaban armados con dos piezas de 75 milímetros y tres tubos, dos a proa del puente, en el pozo y a banda y banda, y el otro en la toldilla y a cruzaja.

Cuando en 1940 las tropas alemanas ocuparon Holanda, los «G 13», «G 14» y «G 15», lograron alcanzar aguas inglesas y, hasta 1942 —fecha en que fueron desguazados— navegaron como «patrol ships» de la Royal Navy.

El «G 16», hundido por su dotación en Den Helder, fue pues-

sus servicios en las aguas del Mar del Norte primero y en las 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 a 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 Polonia. 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 que, de 263 toneladas y 22 nudos, estaban artillados con dos piezas de 75 milímetros, ametralladoras de 12,7 y tres tubos de 533 milímetros.

Los «Z» numerados del 1 al 4 eran similares a los que se encargaron en Alemania. De 277 toneladas y con turbinas —las calderas eran de combustión mixta— alcanzaban máxima de 27 nudos y, a sólo 20, tenían un radio de acción de 450 millas.

Los primeros destructores holandeses

Entre 1910 y 1913, de los astilleros de la De Schelde, Vlissingen y Fijenoord, nacieron a la mar los ocho «Panther» primeros destructores —o cazatorpederos, 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 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.

De 70 metros de eslora, los

teniente artillera y, además, un hidro de flotadores. En 1926 fueron botados los «Evertsen» y «Van Ghent», seguidos en 1927 por los «Kortenaar» y «Piet Hein». En 1928 resbalaron por las gradas los «Van Galen» y «Witte de Witt», un año después, se botó el «Branckert» que —ya en 1930— fue seguido por el «Van Ness».

De 1.650 toneladas, daban 36 nudos con 31.000 H.P. sobre dos ejes. Estaban armados con cuatro piezas de 120 —dos de ellas en montajes de mantelate—; un antiáereo de 76, cuatro ametralladoras de 40 e igual número de 12,7. Con seis tubos de 533 milímetros —en dos montajes triples— algunos de ellos disponían de equipo para el fondeo de minas.

Todos estos destructores marcharon a las Indias Holandesas y, cuando los alemanes cruzaron la frontera, el «Van Galen» regresaba precisamente de Sourabaya. Se tocó zafarrancho de combate y, poco después —mientras navegaba por el Maas— comenzó a ser sometido al fuego de la artillería alemana. Pudo derribar tres trimotores Junkers y retrasar con su fuego el avance de la infantería alemana pero, poco después, fue alcanzado y hundido por impactos directos de la aviación.

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 realizado en Balikpapan, en la noche del 23 al 24 de enero, por cuatro destructores americanos que lograron hundir a varios transportes japoneses.

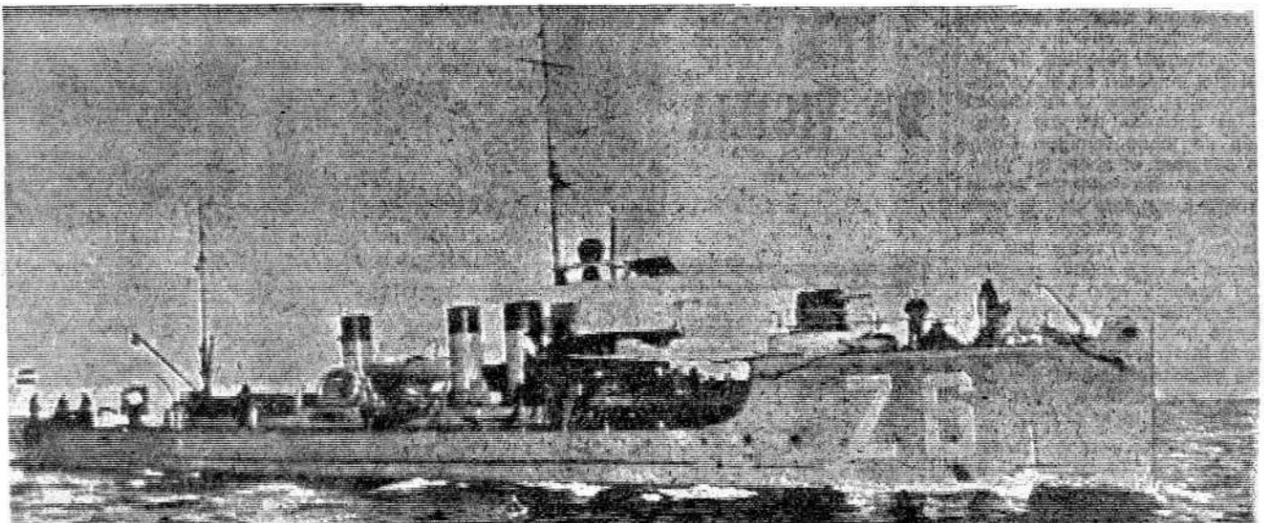
Tras otros encuentros —en uno de ellos se perdió el «Piet Hein»— el almirante Doorman realizó el 28 de febrero un ataque contra los convoyes japoneses. Interceptaba su fuerza naval por la III Flota nipona, al mando ésta del almirante Takahashi, la batalla comenzó por la tarde, cesó al crepúsculo y volvió a entablarse por la noche. Con gran tenacidad, Doorman trató de alcanzar a los transportes japoneses y, durante la batalla, perdió los cruceros «Java» y «De Ruyter», así como a varios de sus destructores, tanto holandeses como de la Royal Navy. Los buques que trataron de ganar las aguas del Indico fueron interceptados por las fuerzas navales japonesas con base en Malasia y, todos, fueron hundidos.

Así desaparecieron de la mar los destructores holandeses des-

(Pasa a la página 8)

REPRODUCCIONES FOTOGRAFICAS:

Juan HERNANDEZ



El «Z 6», uno de los torpederos de alta mar que, en 1915, fueron botados en astilleros holandeses.