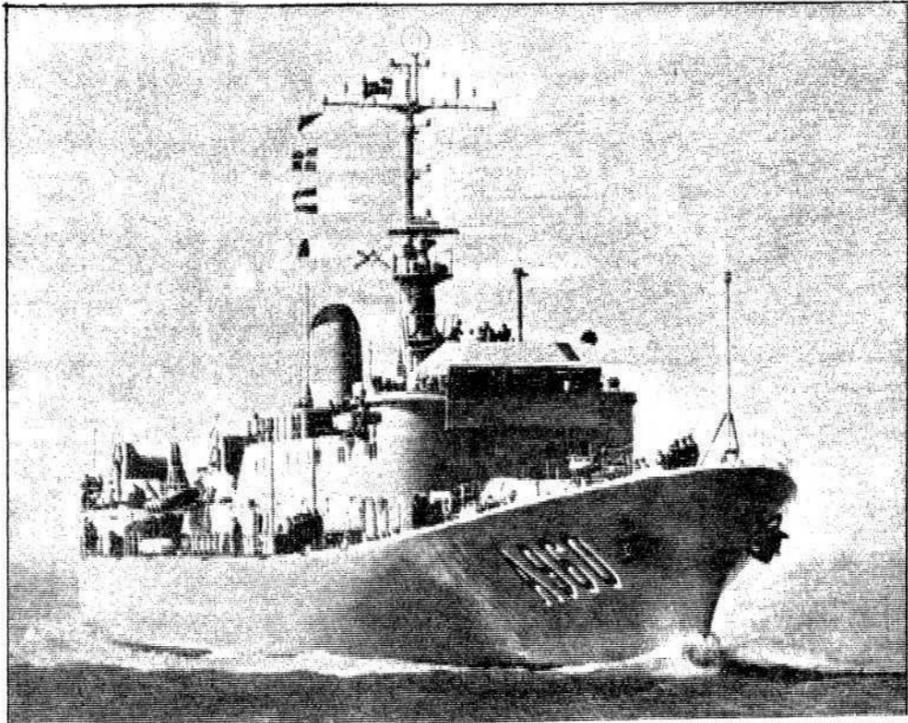


Hoy arribará a nuestro puerto el "Godetia", buque de apoyo logístico de la Marina belga



El "Godetia" que, al mando del comandante Stroobant, llegará hoy a Santa Cruz de Tenerife.

Para hoy anuncia su llegada a nuestro puerto el "Godetia", buque de apoyo logístico de la Marina de Guerra belga que, al mando del comandante Stroobant, realiza un crucero por aguas del Atlántico.

Segundo de su nombre en las listas de la Armada belga, el "Godetia" es, con el "Zinnia", una de las unidades más modernas de la fuerza naval de la nación que, en 1830 —después de la revolución de septiembre— creó la entonces denominada Marine Royale Belge y, más tarde, Marine de l'Etat. De aquella incipiente Marina, dos buques recalaron entonces por Santa Cruz de Tenerife. Fue primero el "Marie Louise" —que llegó el 14 de abril de 1843— y, posteriormente, lo hizo el "Duc de Brabant".

En 1862 desapareció la Marine de l'Etat y, hasta 1914, naufragaron varios proyectos

para llevarla a su antiguo rango y categoría y, hasta entonces, sólo existió una flotilla que, en aguas del Escalda, llevaba a cabo misiones de policía. Con anterioridad a 1914, la misión de tal flotilla incluía la protección a los caladeros de los "trawlers" belgas y, al mismo tiempo, los servicios aduaneros y de policía de puerto.

Cuando en agosto de 1914 comenzó el trono de los cañones que llamaban a la guerra, Bélgica —nación laboriosa y pacífica— vio cómo sus fronteras eran violadas y, durante largo tiempo, su suelo ocupado por tropas extranjeras.

Durante el conflicto bélico, se creó en Francia el Depot des Equipages al que, más tarde, siguió el Detachement des Torpilleurs que, en 1923, pasó a denominarse Corps des Torpilleurs et Marins.

El primer "Godetia"

En 1939, y debido a la presencia de minas beligerantes en sus costas, en Bélgica se fue con toda urgencia a la creación de un Cuerpo de Marina que, tras la campaña de 40 días desde el Escalda a Burdeos sufrió graves pérdidas, muchas de ellas en aquella heroica evacuación de Dunkerque.

Allí, bajo el silbido de las bombas que aniquilaban cuando flotaban y se acercaba a la costa —allí donde se hundió con miles de hombres el aquel tan conocido "Lancastria", de la Cunard Line— los buques de bandera belga pusieron su presencia constante y, también, aquel su bien y buen hacer que de tanta gloria y honra cubrió a los hombres que entonces actuaron con energía y decisión.

Los marinos de las fuerzas belgas libres lograron luego en Gran Bretaña poder combatir en su elemento, si bien dependiendo de la Administración Civil de la Marina. Pero se logra un paso decisivo por el teniente de navío Billet al crear la Sección Belga de la Royal Navy —que se fundó en 1940— con lo que los belgas repartidos por toda la Marina Real británica ponen a buena prueba su capacidad y preparación.

Entonces fueron armadas dos corbetas del tipo "Flower" —las H.M.S. "Godetia" y H.M.S. "Buttercup"— que formaron el grupo de escolta B-5; además se cedieron cuatro patrulleros y seis dragaminas, con los que se constituyó la flotilla 118.

Aquella primera "Godetia" era una típica "Flower". Estas unidades nacieron de la necesidad de asegurar la pro-

tección a los convoyes transatlánticos cuando, en plena guerra, se luchaba por defender las vitales líneas de comunicación en el Atlántico.

Las corbetas "Flower" eran un tipo de buque nuevo que había de pasar a la historia de la guerra en la mar con los laureles de la fama y la leyenda. No fue larga la vida bélica de las "Flowers" que, pronto, fueron relegadas a un segundo término por las fragatas que, de diferentes tipos —"Loch", "Captain", "River", etc.— comenzaron a salir de las gradas en gran número.

La corbeta era un buque de escolta que, muy marinero, era capaz de soportar los más duros temporales del Atlántico Norte. Equipado perfectamente con armamento antisubmarino y velocidad de 16,5 nudos, era capaz de dar caza a los submarinos alemanes que, en aquellas "manadas de lobos", se cebaban con los convoyes que, a 9 nudos, se arrastraban por los mares.

El casco de las "Flowers" estaba inspirado en el de los más modernos y marineros "whale catchers" y "trawlers". Eran buques baratos y de poco calado —de unas 900 toneladas escasas de desplazamiento— con líneas sencillas, proa ligeramente lanzada y popa redonda. El castillo se fue modificando —según aconsejaban las experiencias— y, poco a poco, cubrió el pozo y se unió al alcázar. Era ca-

racterística en su estampa la chimenea, única y en calda y, a proa del puente —y luego sobre él— el palo de señales.

De aquellas "Flowers", sufridas y valientes, sólo los astilleros ingleses construyeron 280.

Estaban equipadas con alternativas de cuádruple expansión que, tomando vapor de una caldera, les daban máxima de 2.750 H.P. sobre una hélice. La artillería —que comenzó siendo de tres piezas de 76 milímetros, ametralladoras en los alerones y cargas de profundidad en los clásicos varaderos a popa— cambió posteriormente; entonces, además de la novedad del radar, se les instaló un "erizo" a proa y, a las bandas, morteros lanzacargas.

Los astilleros ingleses, con los planos ingleses de las "Flowers", comenzaron por su cuenta la producción de tal tipo de corbetas y, cuando Estados Unidos entró en guerra, la Royal Navy tuvo que prestar a su nuevo aliado diez de estas unidades para, con ellas, atender debidamente a la lucha antisubmarina y a la protección de los convoyes en las zonas atlánticas. Más tarde, cuando los "DD" comenzaron a navegar con la bandera de las estrellas y las barras, las "Flowers" volvieron al pabellón rojiblanco de San Jorge y, también, a su anterior misión en aguas del Reino Unido.

De ellas dijo González Echeagaray que era impresionante el baile diabólico en la mar: "aquellos enanos, medio pesqueros, medio militares, "pitching and rolling", encapillando agua a montañas, escupiendo siempre espuma por los imbornales, con las cubiertas permanentemente desiertas y apenas unos puntos enfundados en sus tabardos pardos tras el quitavientos de la cenefa del puente aito. Cuando la mar pasaba del siete Beaufort, las corbetas —auténticos botes— se perdían de vista en el seno de las mares y sólo saltaban de repente al coincidir por milagro en dos crestas seguidas, como juguetes zarandeados en una pirueta impresionante".

Esta fue la vida —dura y silenciosa— de las "Flowers". Esta y así fue la vida marinera de la corbeta "Godetia" aquella que, con la "Buttercup", se integró en la Sección Belga de la Royal Navy merced a la diligencia del teniente de navío Billet.

Su historia guerrera

El 8 de marzo de 1940, fue botada en los astilleros Smiths Dock la primera H.M.S. "Go-

detia" que, con el numeral "K-72", se incorporó a la escolta de convoyes hasta que,

Lleva el nombre de la corbeta que, en febrero de 1942, fue cedida a la Sección Belga de la Royal Navy.

Desplaza 2.300 toneladas y, dadas sus características y velocidad, puede desempeñar varias misiones bélicas.

Por Juan A. Padrón Albornoz

el 5 del siguiente mes de septiembre, se perdió en acción de guerra.

En los astilleros de la John Brown, en Sunderland, tomaba forma otra "Flower" a la que se pensaba dar el nombre de "Dart" y que, cuando resbaló por la grada —el 24 de septiembre de 1941— lucía el de su compañera perdida en la mar. Esta segunda "Godetia" llevaba en las amuras el numeral "K-226" y, ya en el muelle de armamento, se hizo cargo de ella un grupo de marinos belgas y, en los primeros días de 1942, la corbeta se encontraba lista para emprender las acciones bélicas contra los "U-boats" del Eje.

Hasta el momento de su entrega, un capitán de la Royal Navy estuvo al mando pero, ya el 12 de febrero de 1942, éste cedió su puesto al teniente Larose, de la Marina belga.

En el acto de transferencia de mando se encontraba presente M. Gutt, ministro de Comunicaciones del Gobierno belga en el exilio y, también, el almirante Sir Percy Noble, comandante en jefe de las unidades destinadas a proteger las recaladas de Occidente, aquellas "Western Approaches" que tan peligrosos resultaban para todos los mercantes aliados.

Por vez primera en un buque de la Royal Navy, junto al pabellón de San Jorge resallaba al viento el perteneciente a otra nación. Por especial decreto del Primer lord de la Mar, la "white ensing" se hermanó —durante aquellos años de lucha— con el tricolor belga que lucía a tope.

Y comenzó la gran aventura. Greenock, Liverpool, San Juan de Terranova, Londonderry, etc.; puestos todos donde la pequeña corbeta puso su estampa marinera y, finalmente, en sus cercanías, los mercantes se preparaban para enfrentarse con los peligros de la guerra o, por el contrario, comenzaban a descargar tras haber cruzado el océano donde acechaban los torpedos de impacto certero.

Cuando los Estados Unidos entraron en guerra, la "Godetia" pasó a la escolta de los convoyes que, compuestos por petroleros, zarpaban de Curacao con el combustible que era la sangre de toda la industria bélica y de la guerra.

En diciembre de 1942, escolta —con sus gemelas "Pimpernel", "Saxifrage" y el des-

tructor "Havelock"— al convoy TM-1 que, desde Trinidad, se dirigía a Gibraltar. En los tanques de aquellos petroleros iba el combustible vital para llevar a cabo la "Operación Torch" —el desembarco en Africa del Norte— y, durante la travesía, se multiplicaron los ataques de los submarinos alemanes.

Por fin se alcanzó el refugio seguro de Gibraltar y, tras un corto descanso, se arribó al puerto de Argel. De nuevo en Liverpool, en la "Godetia" se instaló un "asdic", el modernísimo detector que de tanta significación fue para la lucha contra los submarinos y, ya en marzo de 1943— el día 5 concretamente— zarpa de Nueva York integrada en la escolta del convoy SC 122 y, días más tarde, se hace a la mar el HX, compuesto por mercantes rápidos. Durante un fuerte temporal, los dos convoyes se dispersaron y, aprovechando la confusión, los submarinos alemanes atacaron una y otra vez.

De día y de noche se sucedían las llamadas de socorro y, en fin, se vivió entonces una de las páginas que, con tanta precisión y claridad, describió luego Monsarrat en su "Cruel Sea".

Del 16 al 19 de marzo, los submarinos alemanes hundieron veintinueve mercantes —con más de 141.000 toneladas de registro— y, cuando la "Godetia" llegó a Greenock, a su bordo llevaba los 165 naufragos que había rescatado de las aguas después de horas de larga búsqueda.

En mayo, la "Godetia" fue destinada a la escolta del portaviones "Archer" y, en Gibraltar, el comandante Pierce

toma el mando de la "Pimpernel" y pasa a la "Godetia" el teniente Larose que, seguidamente, zarpa en su primera misión: recoger a un destructor averiado y, con la ayuda de remolcadores holandeses, llevarlo a Plymouth.

Bajo el ataque constante de los cuatrimotores del tipo "Focke Wulf" se llevó a cabo la difícil tarea y, por su valor, el comandante de la "Godetia" fue mencionado en el parte de guerra.

La corbeta escoltó posteriormente a los mercantes con material para las bases que se instalaban en Fayal —Islas Azores— y, en enero de 1944, se integra en la escolta del mayor convoy que recuerda la historia y, más tarde, durante los días del desembarco aliado en las playas de Normandía, cubre la zona entre Juno Beach y los puertos ingleses.

Finalizada la guerra, en West Hattlepool desembarcaron de la "Godetia" los marinos belgas que la habían tripulado durante los días de la guerra cruel y silenciosa en el Atlántico. Estos fueron luego destinados a marinar las unidades de la flotilla de dragaminas 118 que, al mando del comandante Petitjean —luego inspector general de la Fuerza Naval Belga— se preparaba para el dragado y limpieza de los campos de minas fondeados a la altura de la costa belga.

En 1947, la "Godetia" fue desguazada en Grays, y así, sin pena ni gloria, finalizó la vida marinera de la corbeta que lleva el nombre que hoy luce el buque de apoyo logístico que arribará a Santa Cruz de Tenerife.

El buque de apoyo logístico "Godetia"

Arbolada su quilla el 15 de febrero de 1965 en los astilleros de la J. Boel, en Temse, el actual "Godetia" se botó el 7 de diciembre del mismo año y, —tras las pruebas oficiales de velocidad, consumo y comportamiento en la mar— fue entregado a la Marina belga el 2 de junio de 1966.

De 1.700 toneladas standard y 2.300 a plena carga, son sus principales dimensiones 91,80 metros de eslora —88 entre perpendiculares— por 14 de manga y 3,50 de calado.

Primeramente se instalaron cuatro antiaéreos de 40 milímetros, tipo Bofors y en dos montajes dobles, armamento

que en 1968 quedó reducido a sólo dos piezas para, así, dejar espacio en la toldilla para la maniobra de un helicóptero ligero de enlace.

El equipo propulsor del "Godetia" está compuesto por cuatro motores ACEC-MAN que, sobre dos ejes, le dan 5.400 H.P. y máxima de 19 nudos. Con 500 toneladas de combustible en sus tanques, tiene un radio de acción de 4.500 millas a la velocidad económica de 15 nudos.

El "Godetia" es buque de línea airosa y elegante, con ligero arrufo y proa valiente y lanzada. La superestructura es

(Pasa a la página 36)



El "Zinnia", buque de apoyo logístico que comparte sus misiones con el "Godetia".