

LOS BOUS DE PROCEDENCIA ESPAÑOLA INCORPORADOS A LA FLOTILLA DEL OCÉANO GLACIAL ÁRTICO DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Nicholas W. MITICKOV (Rusia)
Roman W. LAPSHIN (Ucrania)
Historiadores navales



UY conocida es la cooperación ruso-española que en el terreno de lo militar se desarrolló durante la Guerra Civil, mediante la que la Unión Soviética suministró al Gobierno republicano gran cantidad de material bélico. También, los documentos que recientemente han visto la luz, procedentes del archivo personal del almirante Ferrándiz, permiten afirmar que durante la guerra ruso-japonesa el ejecutivo ruso intentó negociar la compra a España del acorazado *Pelayo* y de cuatro destructores clase *Terror*. Más recientemente, aunque de un asunto más lejano en el tiempo, varios trabajos (1) nos han recordado también la venta de una escuadra completa que Rusia realizó a Fernando VII tras el fin de las guerras napoleónicas, curiosamente casi un siglo antes del hecho que vamos a tratar a continuación, que no es otro que un nuevo episodio inédito de este —por decirlo de una manera sencilla— provechoso intercambio: la venta a Rusia por unos armadores españoles de unos pesqueros de arrastre que sirvieron como dragaminas en la flotilla del océano Glacial Ártico.

Comenzada la Primera Guerra Mundial, los submarinos alemanes campaban a sus anchas por los mares del norte de Rusia, y la única fuerza naval que se encontraba destacada en el océano Glacial Ártico se limitaba al buque auxiliar *Bakan* y al vapor *Murman* al servicio del gobernador local, armado este

(1) Véase cualquiera de los trabajos de investigación que el historiador A. Anca Alamillo ha realizado al respecto, en especial el libro que tuvo el honor de realizar con él, titulado *La escuadra rusa adquirida por Fernando VII en 1817*. Damaré Edicions. Pontevedra, 2009.

último con un simple cañón de 37 mm. Ante esta situación, los agentes rusos comenzaron la búsqueda de buques apropiados con los que atajar el problema de total indefensión de aquellas aguas.

Y es que los mandos rusos no fueron conscientes de la importancia que iba a representar la guerra de minas hasta que no fue demasiado tarde, por lo que, ante la imposibilidad de esperar a que se construyeran los dragaminas, se optó por intentar habilitar a toda prisa para esta función sus bous y arrastreros procedentes de la Marina de pesca. Con esta improvisada medida los problemas no tardarían en aparecer, y pronto se comprobó que aquellos barquitos apenas si superaban los cuatro nudos. Además, su mecánica se encontraba fatigada y en algunos casos parcialmente fuera de servicio. Tampoco estaban preparados para soportar las temperaturas extremas a las que se tendrían que enfrentar en aquel mar. Había que buscar otra solución. Fue entonces cuando el Estado Mayor de Mar (EMM) ordenó la compra de estos buques en el extranjero. Para ello se especificaron unas determinadas prestaciones mínimas que debían tener, y que básicamente eran:

- No haberse construido antes de 1905.
- Desplazamiento entre 400 y 500 toneladas.
- Potencia de entre 400 y 500 caballos.
- Ser capaces de acoger cada uno de ellos al menos unos 30 hombres de dotación.

Partiendo de estas premisas, a finales de 1915 los agentes rusos en Europa comenzaron la búsqueda de las proposiciones que más convinieran. La idea era comenzar la campaña en 1916 disponiendo de 17 buques de este tipo, si bien a la postre se llegaría a las 30 unidades.

Entre todos estos improvisados dragaminas, cinco fueron anticuados exbous españoles. Para efectuar su compra se utilizó como intermediario a la sociedad Hans Smith, propiedad del cónsul noruego en Kronstadt, Klassen-Smith. También moverían sus hilos en el negocio los agregados navales de Francia, Bélgica, Portugal y por supuesto España, coordinados todos por el capitán de fragata Dmitriev.

El pago, que se negoció con cada uno de los armadores de los buques, ascendió a un montante total de 1.115 millones de rublos por los cinco barcos en el caso español. Los documentos oficiales de la compra indican que fue verificada el 8 de enero 1916, si bien no hemos encontrado contrato alguno sobre el particular, seguramente porque dicha documentación quedó depositada en la citada firma noruega. La entrega de los buques se realizó en el puerto de Barcelona.

El 28 de febrero 1916 los cinco barquitos pusieron proa hacia Newport, marinados durante el viaje por personal de la casa noruega. Luego de ser reconocidos por los inspectores del Lloyd's y por los marinos rusos, se emprendie-

ron los trabajos de habilitación de los arrastreros. Aquellas obras serían ejecutadas por la firma Mardew, Carnew and Co. Mediante ellas se les despejó la parte de popa; en la bodega les fueron instalados los sollados de marinería (2), varios pañoles de pertrechos y la estación del telégrafo y se ampliaron sus carboneras (3). En la proa les fue emplazado a cada uno de ellos un cañón de 75 mm de procedencia británica.

Una vez en activo, pasaron a depender del Primer Grupo de la División de Dragaminas de la Flotilla del Océano Glacial Ártico con la denominación alfanumérica de *T-25*, *T-26*, *T-27*, *T-28* y *T-29*. Después de la Revolución de Octubre, el 26 de octubre 1917, todos estos buques, como era lógico, pasarían a formar parte del poder soviético.

Pero el verano del año siguiente cayeron bajo el control del poderoso grupo contrarrevolucionario denominado el Movimiento Blanco, que a principios de 1919 los entregaba en arriendo a la firma Bezzubikov i K. En marzo de 1920 los barcos se nacionalizaron, pero si antes la letra «T», que precedía al número, significaba *tralshchik* (dragaminas), ahora quería decir *trawler* (bou). A principios de 1930, y con el fin de normalizar la identificación de los buques, se rebautizarían como «RT» (*rybolovny trawler*, bou de pesca), conservando su correlativa numeral.

Los pocos datos que hemos obtenido sobre el historial de estos buques los hemos encontrado en las escasas fuentes bibliográficas que citan algo sobre ellos, y son los que exponemos a continuación (4):

T-25 (ex Villa de Cee)

De 475 T, 275 BRT y 105 NRT. Dimensiones: 43,6 x 6,77 x 3,65/3. Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 450 caballos. Velocidad: 10,5 nudos. Autonomía: 2640 millas a nueve nudos. Armamento: un cañón de 76 mm. Dotación: 32 hombres.

De estética similar a las parejas de pesca, fue construido en Cook, Welton & Gemmel Ltd., Beverley (Inglaterra) y botado el 8 de agosto de 1905. Sería entregado a su armador el 1 septiembre de ese mismo año con el nombre de *Dynamo*. El 15 de abril de 1914 es adquirido por el armador español que lo rebautizaría con el nombre *Villa de Cee*. El 7 de julio 1916, por Orden núm. 126, sería entregado a la Marina rusa con la citada y nueva denominación de *T-25*.

(2) Los suboficiales se alojaron en los antiguos camarotes de los pescadores, mientras que la oficialidad lo hacía en la superestructura de cubierta.

(3) Al suprimirse el espacio destinado a almacenar el agua dulce, tuvo que sustituirse por cisternas.

(4) Todas las fechas que reseñamos, hasta 1918, corresponden al calendario Juliano.



Villa de Cee.

El 26 de octubre 1917 pasó a integrarse en Murman (en la actualidad Múrmansk) en las fuerzas navales soviéticas. A mediados de mayo de 1918, junto con el *T-23* y el aviso *Kupava*, prestó su ayuda al buque de vapor *Fiodor Chizhov*, que sufría averías tras ser cañoneado por un submarino alemán frente a la localidad de Vaida-Guba.

El 12 de julio 1918 fue capturado por los ingleses y puesto a disposición del grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco. Después de su toma por los bolcheviques y la nacionalización, al bou *T-25* se le rebautizó como *Kanin* (nombre de un cabo). El 1 de septiembre 1921 de nuevo se le cambia la denominación, conociéndose como *Saida* (Zaida). Durante aquellos años se empleó para la pesca y estaba matriculado en Arjángelsk. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial es de nuevo movilizado, y desde el 10 de noviembre de 1941 al 17 de marzo de 1942 se utilizó como mera estación productora de agua caliente (5). En 1947 es reparado y vuelve a darse de alta

(5) Si un buque en aquellas circunstancias tuviera todas sus calderas apagadas, para volver a encenderlas sería muy necesaria el agua caliente, pues como es lógico el fin que se perseguía era que el agua de sus tubos no estuviera congelada.



Felix Dzerzhinsky y Saida.

como RT-40 *Saida*. Después, en 1952, fue empleado como buque de carga. Se hundiría en 1962 al colisionar con el vapor griego *Glifada* (clase *Liberti*) cerca del cabo Mashukov, si bien su tripulación pudo ser rescatada del agua.

T-26 (*ex Santiago*)

De 475 T, 275 BRT y 105 NRT. Dimensiones: 39,82 (max. 43,6) x 6,77 x 3,65 (max. 3,91). Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 450 caballos. Velocidad: 10,5 nudos. Autonomía: 2640 millas a nueve nudos. Armamento un cañón de 76 mm. Dotación: 32 hombres.

De estética similar a las parejas de pesca, fue construido por Cook, Welton & Gemmel Ltd. en Beverley (Inglaterra) y botado el 5 de agosto de 1905. Sería entregado a su armador el 1 septiembre de ese mismo año con el nombre de *Franklin*.

En 15 de abril 1914 fue adquirido por un armador español que le puso el nombre de *Santiago*. El 7 de julio 1916, por Orden núm. 126, sería entregado a la Marina rusa con la citada y nueva denominación de *T-26*. Después de la revolución, lo encontramos en Murman sin tripulación. El 12 de julio 1918 es



Santiago.

capturado por los ingleses y es entregado al grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco.

Tras quedar de nuevo bajo el control de los bolcheviques, después de la nacionalización se le rebautizó como *Treska* (crujido), quedando matriculado en Arcángel. El 27 de octubre 1934 es entregado al puerto de Leningrado desde donde cruzaba el Báltico. Durante la guerra con Finlandia (1939-40) pasó a integrarse en el grupo de unidades de transporte de la Flota báltica, para después, tras la guerra, ser devuelto a la industria pesquera. El comienzo de la guerra con Alemania sorprende al buque en Ventspils, de donde, el 27 de junio 1941, zarparía hacia Rogokyul escoltando un convoy de barcos mercantes. Más tarde pasaría a Parnu. El 3 de julio 1941 es hundido por las lanchas torpederas soviéticas con objeto de que sus restos conformaran una barrera de entrada en el puerto. El 4 de julio 1942 es recuperado su casco por el equipo de salvamento alemán de buques de la Bergungsgruppe Reval, y el 27 de julio es conducido a Riga para proceder a su reparación. En la primavera de 1943 es vendido al armador W. Joerk, de Rostock. A mediados de 1944 aún se encontraba en el astillero esperando emprender sus obras de rehabilitación. A principios de octubre de 1944 es hundido durante la toma del puerto por el Ejército soviético. Sus restos serían desguazados al final de la guerra.



Treska en Parnu, agosto de 1941.

T-27 (ex Erla)

De 491 T, 251,53 BRT y 96 NRT. Dimensiones: 38,16 x 6,74x 3,65 (max. 3,9) metros. Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 560 caballos. Velocidad: 11 nudos. Autonomía: 2640 millas a nueve nudos. Armamento: un cañón de 75 mm. Dotación: nueve hombres como bou, 32 como dragaminas.

Fue construido en el astillero de la firma Dundee Shipbuilding Co Ltd., en Dandy (Inglaterra), siendo botado en marzo de 1908 y entregado como bou a su armador británico el 27 abril 1908 tomando el nombre de *Gwyneth*.

El 24 de abril 1914 es vendido a la firma española Trillo, Gallianay del Valles y rebautizado como *Erla* (matrícula de Barcelona). El 7 de julio 1916, por Orden núm. 126, sería entregado a la Marina rusa con la citada y nueva denominación de *T-27*. Al igual que los anteriores, el 2 de agosto 1918 es tomado por el grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco en Arcángel. De igual manera, una vez recuperado por los bolcheviques, se procedió a nacionalizarlo y a rebautizarlo como *Grumant* (el nombre ruso del archipiélago de Spitzbergen). En 1 de septiembre 1921 vuelve a mutar su nombre por el de *Okuñ* (zambulle). A principios de los años treinta es entregado al *trust* de pesca de Múrmansk. A principios de la Segunda Guerra Mundial se encontraba en situación de reserva. Sería en el periodo de 10 de noviembre 1941 a 9 de

mayo 1945 cuando es movilizado y empleado como planta calentadora de agua dulce. Tras la guerra sería devuelto a la industria pesquera, siendo desguazado al final de aquella década.

T-28 (*ex Avispa*)

De 475 T, 275 BRT. Dimensiones: 42 x 6,55 x 3,5 (max. 4,0) metros. Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 450 caballos. Velocidad: 10,5 nudos. Autonomía: 2.640 millas a nueve nudos. Armamento: un cañón de 76 mm. Dotación: 32 hombres.

Construido por Cook, Welton & Gemmel Ltd., en Beverley (Inglaterra), en 1901. Tomó originariamente el nombre de *Othello*. En 1907 es adquirido por un armador español que le bautizó como *Avispa*. El 12 de julio 1916, por Orden núm. 135, sería entregado a la Marina rusa en calidad de dragaminas con la nueva denominación de *T-28*. Sin embargo, el mal estado de su máquina hizo que se estuviera durante un mes entero reparando en los talleres del puerto de Arcángel. El 2 de agosto de 1918 es tomado por el grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco en aquel puerto. Después de recuperarlo los bolcheviques y nacionalizarlo, tomó el nombre de *T-28*.

El 1 de septiembre 1921 recibió el nombre de *Kambala* (lenguado) y en 1934 resultó hundido por un temporal durante una travesía, si bien en 1935 sería rescatado y puesto en servicio de nuevo. El 21 de octubre 1941 sufrió importantes daños en la bahía la Rynda a causa de un ataque aéreo alemán. Tras ser reparado quedaría en activo, desde el 10 de noviembre 1941 hasta el 13 de marzo 1942, como planta calentadora de agua dulce. Sería devuelto a sus armadores y realizaría varias navegaciones como buque de suministro del archipiélago Novaya Zemlja, desde donde transportaba comida y otros suministros al continente. A finales de mayo de 1945 encalla en unos bajos de las islas Shubinsky, donde fue destrozado por un temporal.

T-29 (*ex Habana*)

De 475 T y 275 BRT. Dimensiones: 39,52 (máx. 42,0) x 6,75 x 3,65 (máx. 4,0). Propulsión: una máquina vertical de triple expansión de 450 caballos. Velocidad: 10,5 nudos. Autonomía: 2640 millas a nueve nudos. Armamento: un cañón de 76 mm. Dotación: 32 hombres.

Fue construido por Cook, Welton & Gemmel Ltd., en Beverley (Inglaterra). Botado el 22 de diciembre de 1903, fue entregado a sus armadores británicos el 21 enero 1904 tomando el nombre de *Crusaidier*. En 1907 sería adquirido por un armador español, que le cambió el nombre por el de *Habana*. El 12 de julio 1916, por Orden núm. 135, se integró en la flota rusa con la nueva

denominación de *T-29*. El 27 de marzo 1918 fue dado de baja y entregado a la Marina Mercante. El 2 de agosto de 1918 es tomado por el grupo contrarrevolucionario Movimiento Blanco, siendo abandonado 19 de febrero 1920 tras la captura por los bolcheviques de Arcángel. Después de su nacionalización entraría en servicio como bou *T-29*. El 1 de septiembre 1920 recibió el nombre *Navaga* (navaja). Se hundiría en 1936 a causa de un temporal, desapareciendo toda su dotación.

Damos aquí por finalizada la «pequeña gran historia» de estos barquitos, esperando que este pequeño trabajo haya resultado de interés y que posteriores investigaciones vengan a completar sus inéditos historiales.

