

EL VAPOR *MATHILDA*, EL EXPORTAAVIONES RUSO QUE NAVEGÓ BAJO BANDERA ESPAÑOLA

Román V. LAPSHÍN
Nicholas W. MITIUCKOV



SIEMPRE se ha creído que bajo la bandera española sólo navegó un único portaaviones de procedencia extranjera, el USS *Cabot*, rebautizado en España inicialmente como portahelicópteros *Dédalo*. El presente artículo quiere sacar a la luz que además del mencionado portaaviones norteamericano, que sirvió en la Segunda Guerra Mundial, hubo un segundo buque de este tipo que al final de sus días acabó enarbolando la bandera española —el primer transporte de hidroaviones español *Dédalo* (1921) fue en origen un buque alemán, el *Neuenfels*, que anteriormente era un mercante y cuya conversión en portahidros se realizó en España—.

Esta curiosa historia comienza en 1894, cuando por encargo de la naviera noruega Jacob Christensen, de Bergen, se construye en los astilleros W. Gray&Co. Ltd. de West Hartlepool un buque de vapor de casco de acero con el nombre de *Mathilda*, que recibió el número de construcción 497 del citado astillero. Las características principales del buque eran las siguientes:

- Desplazamiento: 3.480 TRB.
- Eslora máxima: 336 pies (102,15 metros).
- Eslora entre perpendiculares: 325,5 pies (98,96 metros).
- Manga: 47,1 pies (14,26 metros).
- Calado en lastre: 7,3 pies (2,22 metros).
- Calado a plena carga: 24,8 pies (7,55 metros).

Su propulsión estaba confiada a cuatro calderas de triple expansión que daban una potencia máxima de 9.200 HP a una sola hélice, consiguiendo una velocidad máxima de 9,2 nudos. Con su máxima capacidad de 341 toneladas



El *Mathilda* en Vladivostok en 1904.

de carbón y a una velocidad de ocho nudos, podía tener una autonomía máxima de 3.456 millas náuticas. Su dotación en 1914 la componían seis oficiales y 26 marineros.

El buque fue botado el 25 de abril de 1895, y en junio de ese mismo año entró en servicio, dedicándolo sus propietarios noruegos al transporte de carbón.

Sabemos que a comienzos de 1904 el *Mathilda* realizaba transporte de carbón desde Penarth (Reino Unido) y Sasebo (Japón). En los primeros días de la guerra ruso-japonesa, el 27 de febrero, el buque fue detenido por el destructor ruso *Bedovy* de la flota del Mar Rojo, bajo el mando del almirante Virénius, ante sospecha de dedicarse al contrabando de carbón. Fue conducido en primer lugar a Ras-Sudr, pero por orden de San Petersburgo el 29 de febrero el buque fue dejado en libertad, ya que la detención por contrabando de carbón con destino a Japón no pudo ser suficientemente justificada.

Finalmente, el buque quedó bajo control ruso el 30 de abril de 1905, cuando se encontraba en Hong Kong, pero esta vez al ser comprado por el embajador ruso en Corea, Pávlov, que pagó por él la cantidad de 312.917 rublos a petición del capitán de navío Líven, comandante del crucero *Diana*, con la intención de que sirviera para suministrar carbón al Segundo Escuadrón del Pacífico de la Armada rusa.

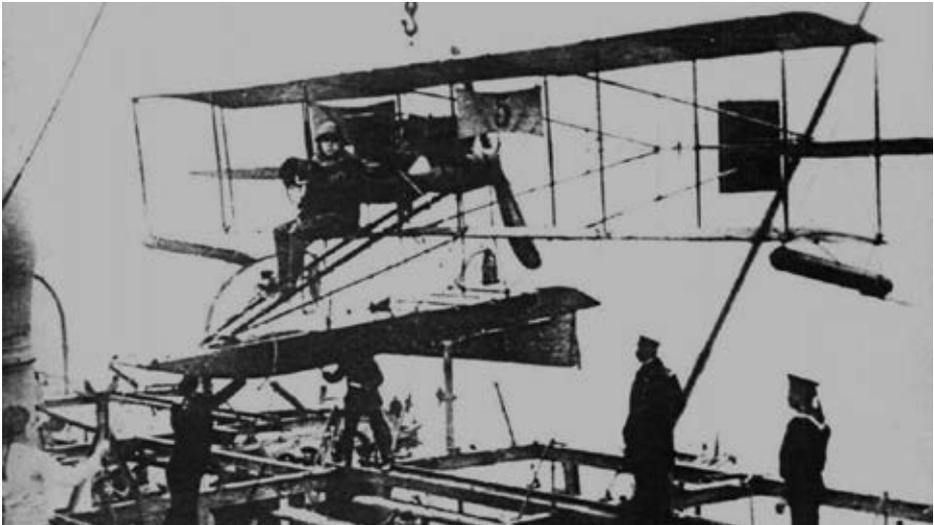
El buque, que antes de esta compra navegaba bajo pabellón británico con número de registro 120.148, matriculado en Shanghái, pasaría posteriormente a enarbolar la bandera rusa en el verano de 1905, ahora con el nombre de *Matilda* (escrito solo con *t* en lugar de la *th* inglesa).

Acabada la guerra ruso-japonesa el vapor se encontraba en Vladivostok, inscrito como buque de transporte de la Flotilla de Siberia. Es entonces cuando realiza una serie de viajes desde Japón hasta Vladivostok para repatriar a prisioneros rusos que quedaron en manos japonesas tras la reciente guerra. Posteriormente el barco se dedica a realizar tráfico de cabotaje en la zona de Primorie (región de Rusia cuya capital es Vladivostok).

El día 15 de junio de 1906, el buque inició una nueva etapa como transporte marítimo fletado por la empresa Rus, de la que era propietario el conde G. C. Keizerlín, realizando la ruta Vladivostok-Chukotka. Tras el término del fletamento, el buque regresó de nuevo a Vladivostok en agosto de 1906, siendo fletado de nuevo por el teniente Arsénev. Pero, en agosto, es de nuevo trasladado al mar Negro, quedando en situación de reserva.

El 1 de mayo de 1909 entraría de nuevo en servicio como buque de transporte de la Flota del Mar Negro, cambiando su anterior nombre por el de *Dnepr*.

La Marina rusa había comenzado a experimentar con aviones, y el 5 de enero de 1913 el ministro de Marina I. K. Grigoróvich respaldó la idea de disponer de un buque con capacidad de transportar aviones y que a su vez tuviera los medios adecuados para depositarlos y recogerlos del mar.



Izado de un hidro *Curtiss* a bordo de un buque, 1914.

Finalmente la comisión creada al efecto puso sus ojos en el vapor *Dnepr*, ya que disponía de amplios espacios de carga y potentes puntales, con lo cual se podría convertir en poco tiempo en portahidros. A mediados de 1913 sufrió las transformaciones necesarias en Kilen-Bay, para lo que los hangares fueron diseñados por pilotos navales sobre un proyecto que contemplaba inicialmente contar con tres aviones del tipo *Curtis*.

El día 26 de agosto de ese mismo año, ya se dispuso de seis aviones *Curtiss* para que los pilotos pudieran realizar pruebas con ellos y dio comienzo a bordo del buque la construcción del hangar de madera que debía albergarlos. Finalmente el *Dnepr* pudo hacerse a la mar para llevar a cabo las pruebas, situándose para ello a unas 15 millas náuticas de la costa.

A la mañana siguiente, a las 1400 horas, comenzó las pruebas el piloto A. E. Zhúkov, aunque desgraciadamente su avión no pudo levantar el vuelo al entrarle agua en el motor. De nuevo a bordo del buque se limpió el motor del aparato y se repararon algunos pequeños desperfectos en un alerón y, una vez realizado este trabajo, intentó despegar de nuevo, esta vez con el piloto N. A. Ragózin a los mandos. El *Curtiss* tampoco consiguió alzar el vuelo en esta segunda ocasión, por lo que fue subido nuevamente a bordo del *Dnepr* y se regresó a puerto.



Hidro *Curtiss* en Sevastopol.

A pesar de la insistencia de los pilotos para que se volviera a realizar un nuevo intento, los mandos de la Armada rusa quedaron muy desanimados con el resultado de la prueba.

En la primavera de 1914 el jefe del Estado Mayor de la Flota del Mar Negro escribió al Estado Mayor de la Armada:

«Acerca de los medios para operar hidroaviones, se pusieron en funcionamiento medios para poner y recoger del agua los aparatos, así como su adecuado almacenamiento.

1. Se construyó un hangar de madera desmontable.
2. Se realizaron pruebas de montaje y desmontaje a bordo del hangar, así como de lanzamiento y recogida de hidroaviones.»

Al comienzo de la Primera Guerra Mundial, todo el equipo sería desmantelado y el buque usado nuevamente para el transporte de carbón para abastecer a la Flota del Mar Negro. Sería armado para su defensa con un cañón de 75 mm y dos de 37.

El 16 de diciembre de 1917 el buque desertó de las fuerzas soviéticas. A primeros de julio de 1918 los alemanes lo capturaron en Sujum (moderno Sujumi) y lo condujeron a Sebastopol. El 24 de noviembre de 1918 pasó a manos de las fuerzas anglo-francesas. En los primeros días del mes de abril de 1919 cambió de nuevo de manos, quedando esta vez bajo el control de los rusos blancos y llevado a Novorosiúysk para ser empleado como transporte, formando parte de las Fuerzas Navales del Sur de Rusia.

Desde julio de 1919 hasta el otoño de 1920 permaneció en Sebastopol, refugiado en el Bósforo, donde caería de nuevo en manos francesas. En 1922 es vendido a la compañía italiana Soc. Marittima Coloniale, de Trípoli (Libia), asignándole el número de registro 8 y cambiándole el nombre por el de *Misurata*. A partir de 1923 pasaría a pertenecer a la naviera Domenico de Giovanni Saglimbene, de Catania (Sicilia).

En el año 1928, el barco fue comprado por Felipe Fernández Aguado, de Santander, quien lo rebautizaría con el nombre de *Pilar*, destinándolo al transporte marítimo entre puertos del Mediterráneo. Las últimas informaciones apuntan que acabaría finalmente en 1931 en el puerto de Bilbao para ser desguazado.

La información de este barco bajo pabellón español es escasa, por lo que se agradecería cualquier dato que se pudiera aportar.

A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Deberán ser entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección *regemar@fn.mde.es* o por CD y correo ordinario a *REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid*. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Time New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.