

El capitán Antonio (Sigfard) Newball Archbold nació en Providencia el 21 de diciembre de 1931. Desde los 23 años escogió la vida del mar. Primero navegó en el velero *Deliverance*, las motonaves *Cópaloy Princesa*. Después abandonó las travesías entre las islas y los puertos de Colombia y Panamá por otras latitudes. Conoció puertos de Europa, Asia y el resto de América del Sur en barcos de más calado, donde adquirió experiencia y ganó respeto y fue admirado por todos.

Es hoy el único capitán de la época de 1901 a 1967 al que tenemos el privilegio de escuchar relatar con propiedad sobre la vida de las islas y de las goletas durante esa época.

Estuvo casado con Lucila de la Ossa, quien falleció. Tuvieron tres hijos: Sally, Lydia y William.

Mientras imparte instrucciones sobre la reconstrucción de una lancha que dedicará a la pesca, aprovechamos para hacerle preguntas que él gustosamente responde.

HR: ¿Cómo era la vida en el mar en estas goletas en comparación con los barcos en que ahora navegas?

CN: Una vida muy dura.

HR: ¿Qué equipos de emergencia o salvamento llevaban en esas goletas?

CN: Dos botes donde cabían, máximo, doce personas.

H: ¿Cuántos marineros llevaban?

CN: La mayoría de las goletas llevaban ocho hombres: capitán, piloto, cocinero, supercargo y cuatro marineros para tender velas, manipular la carga y limpiar la goleta con agua del mar todos los días. Por obligación debían saber dirigir con el timón la goleta y seguir las instrucciones respecto a mantener estricta atención a la brújula, respetar las cuatro horas de vigilancia y estar dispuestos a seguir trabajando si por mal tiempo se les exige.

HR: ¿A cuál de los ocho o diez marineros le tocaba la parte administrativa?

CN: Cuando no había supercargo, el capitán era el responsable de la nave, del pago de los marineros y el cobro de flete o pasajes, la compra de la comida y, sobre todo, del mantenimiento físico de la goleta. Además del oficio de navegante.

HR: ¿Cuál era el oficio del supercargo?

CN: No todas las goletas llevaban supercargo. En muchas el capitán hacía el oficio de supercargo igualmente. Y era el encargado de buscar cargo, recibir y almacenar y hacer las compras que le encargaban de las islas en Cartagena o Colón, y todo lo que se necesitaba en la goleta.

HR: ¿Existía algún reglamento fuera de la obligación de trabajo?

24

Capitán Antonio (Sigfard) Newball Archbold

Captain Antonio (Sigfard)
Newball Archbold

CN: Sí, y muy severo. Se exigía respeto a la goleta como si fuese la casa del capitán. Estaban terminantemente prohibidas las palabras obscenas, rumbas o visitas de enamorados.

HR: Las campanas del cambio de guardia en las goletas siempre me han llamado la atención. A veces esas notas tocadas rápidamente en golpes de dos eran el único sonido que interrumpía la calma, como una llamada de atención de la atmósfera.

CN: Esas campanadas se dividían así: supongamos que eran las ocho de la mañana. El que está en el timón tocaría cuatro campanadas dobles; a las nueve, una doble; a las diez, dos dobles; a las once, tres dobles.

HR: ¿En el cambio de guardia siempre intercambian algunas palabras el que entra con el que sale?

CN: Simple. El que sale de guardia le indicaba al que entraba la dirección en que navegaban, el rumbo escogido por el capitán.

HR: ¿Qué instrumentos de navegación se necesitaban para un viaje?

CN: Sextante, regla paralela, cronómetro, compás, brújula y, sin falta, las banderas de todos los puertos y las de emergencia. Claro, para que estos instrumentos funcionaran bien, era indispensable tener cielos estrellados, días soleados y firmamento claro para tomar una buena observación. Mientras que hoy el GPS no importa la hora o el clima, siempre te informará dónde estás.

HR: ¿Le tocó alguna vez izar la bandera de emergencia?

CN: No.

HR: ¿A qué puertos viajaban?

CN: Cartagena, Colón, Limón, Bocas del Toro, Blue Fields, Puerto Cabeza, Puerto Isabel, Honduras, Belize y los cayos de Roncador y Quitasueño.

HR: Yo recuerdo cómo lograba comer cuando las olas zarandeaban la goleta, ¿pero los marineros cómo lo hacían?

CN: Los hombros juegan un papel importante. Se aprende a sostenerse contra una pared, una viga, un hombre. Sigues los movimientos de la goleta. En esa posición puedes comer, clavar madera y hasta coser, si toca remendar velas.

HR: *Relátame un mal momento en una goleta.*

CN: Encontrarse en una tormenta que obliga a bajar la vela mayor a la mitad para maniobrar la goleta debidamente, lo que llaman en inglés *double reef*, y exigir vigilancia de hasta ocho horas por hombre. A veces, después de ocho horas y baños constantes de las olas, cuando te despedían te acostabas así, con la ropa mojada, porque sabías que si las cosas empeoraban, tendrías que subir de inmediato. Además, el calor de la copra y el olor penetraban el castillo de proa y sedaba.

Si, a pesar de los cuidados, la vela se desgarraba, entonces decíamos *throw palm*. Se bajaba vela, se amarraba la botavara, se colocaba un guante de hierro para proteger la palma de la mano, y a remendar la vela. Cosa que podía durar tres y cuatro días. Mientras tanto se navegaba con las velas menores. Si era un viaje de las islas al continente, se podía mantener fácilmente la ruta, pero en la vía contraria era casi imposible. Sin duda, fue una época cuando los hombres eran de hierro y las goletas de madera. Trabajamos horas extras sin compensación alguna.

HR: ¿Capitanes admirados por su conocimiento y disciplina?

CN: Elsworth Connoly y Nicolás Newball.

HR: En tierra, ¿quiénes sabían coser velas para las goletas?

CN: George Winter. Casi todos los capitanes sabían diseñar y coser velas.

CAPTAIN ANTONIO (SIGARD) NEWBALL ARCHBOLD

The captain was born in Providence on the 21st of December 1931.

Since he was 23, he chose to be a "seaman". First he sailed on the sail vessel "Deliverance", the motor vessels "Copalo" and "Princess" and later he stopped sailing between the islands, the Colombian ports and Panama and went searching for other latitudes, therefore becoming familiar with European, Asian and South American ports in larger ships in which he acquired a lot more experience and became admired by everyone. He is the only Capitan from the 1901 - 1967 era that we have the privilege to listen to telling accurate stories about life in the Islands during the schooner's epoch. He married Mrs. Lucila de la Ossa with whom he had three sons, Sally, Lydia and William.

While he gives instructions about how to rebuild a boat that will be used for fishing, we take advantage of the opportunity we have in order to ask him a few questions that he happily replies.

HR: How was life in the ocean with the sailboats in comparison with the ships you navigate now?

Cap N: A very tough life.

HR: What kind of emergency aids and life saving equipments did you have on board those sail vessels?

Cap N: Two life boats with capacity for 12 people at the most.

HR: How many sailors were on board?

Cap N: Most sailboats had 8 men. Captain, Pilot, Cook, Supercargo and four sailors to set sails and handle the load, clean the boat daily with sea water and it was their duty to know how to steer the wheel, follow instructions for it and maintain strict attention on the compass, respect the four hour watch and be willing to continue working if the weather and the captain demanded it.

HR: Which of the eight or ten sailors was the one in charge of the administrative aspect?

Cap N: When we had no supercargo, the captain had full responsibility over the ship, paying the sailors and charging the tickets for freight and for traveling, and also buy the food and keeping the maintenance of the ship up to date. Plus navigating.

HR: What did a supercargo had to do?

Cap N: Not all our sailboats had one. Many times the captain did both jobs. He was in charge of searching for the cargo, receiving it and loading the ship, doing the shopping that was required by the people on the islands in Cartagena or Colon and everything else that was needed on board.

HR: Were there any extra rules besides those stipulated by work?

Cap N: Yes, and very severe ones. Respect towards the ship was demanded as if it was the Captain's house. Bad words were forbidden as well as parties and lovers' visits.

HR: The bell rings for the change of guard on the sail vessels always intrigued me. Sometimes those notes played very rapidly in two by two were the only sound that would break the silence, as if calling the atmosphere's attention.

Cap N: Those bells rings were divided as follows:

Suppose it was 8:00 a.m. The one steering the wheel would hear four double bell rings at 9:00 a.m., one double bell ring at 10:00 a.m., two double bell rings and at 11:00 three double bell rings.

HR: Every time they'd shift guard they said a couple of words to each other.

Cap N: Simple, the one leaving would show the course that was being followed, the, route chosen by the captain.

HR: Which instruments for navigation were required in order to travel?

Cap N: Sextant, Parallel rules, Chronometer, Compass, dividers and with no doubt the flags of all the ports plus all the emergency ones. Of course, skies full of stars and sunny days were required for all these instruments to work properly; and enable one to make a good observation in a clear firmament. Unlike nowadays with a GPS regardless of the climate and time of the day or night, you will always get information about your actual position.

HR: Captains were always admired by their knowledge and discipline, would you name me two?

Cap N: Captain Elsworth Conoly and Nicolas Newball.

HR: In the Island, who knew how to sew the sails for the sail vessels?

Cap N: George Winter, Sam Davis, Ashkelton Francis, Mayotan Davis, Ferdinand Francis and almost all the Captains knew how to sew and design sails.