

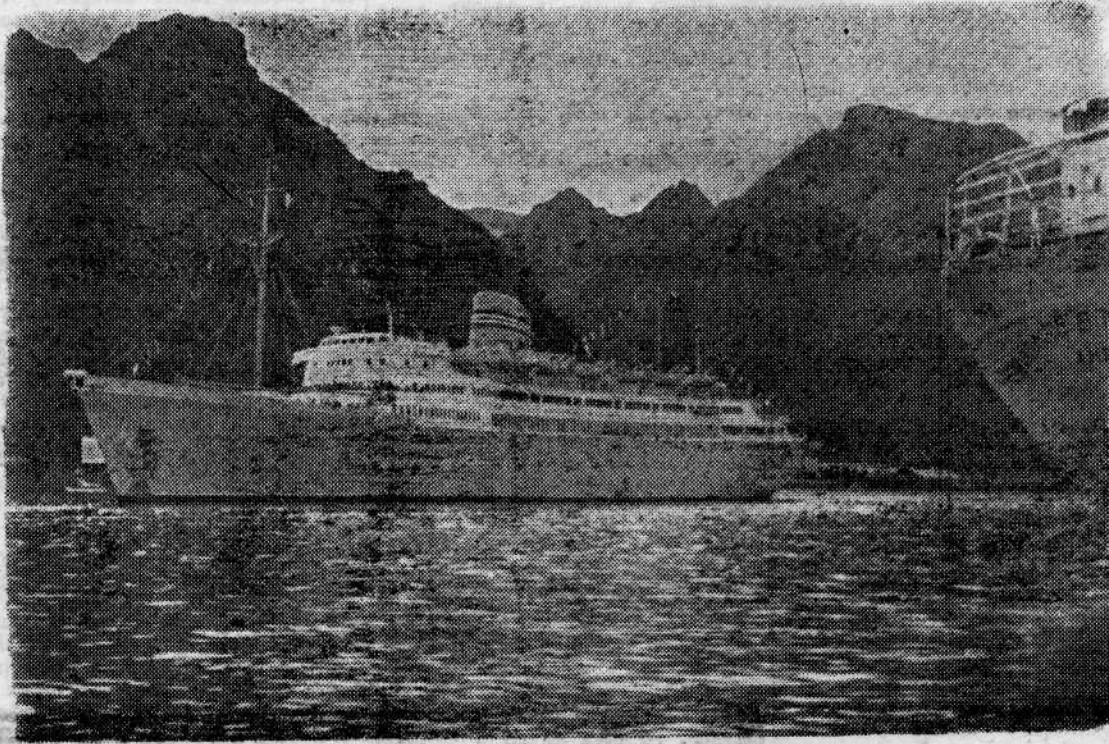
7/11/67

# Hoy llegará, por vez primera, el nuevo trasatlántico "Sagafjord"

Con 373 pasajeros a su bordo, realiza un amplio crucero de turismo

El moderno "liner" es el mayor de la flota mercante noruega

Por Juan Antonio PADRÓN ALBORNOZ



La línea marinera del "Bergensfjord" destaca sobre el recio macizo de Anaga mientras, en el "avante popa" de las entradas, enfilada la bocana del puerto.

Hoy, un nuevo nombre y un nuevo trasatlántico se ligan a la isla del turismo. Para las 8 de esta mañana está prevista la llegada al puerto de Santa Cruz del magnífico "Sagafjord" que, con orgullo legítimo, ostenta el título honorífico de "flagship" de la Den Norske Amerika Linje A. S., de Oslo.

Hasta las 6 de esta tarde, la estampa marinera y esbelta del nuevo "liner" será adorno del puerto y, mientras, sus 373 turistas recorrerán los puntos más destacados del paisaje de la isla.

En esta su primera escala en Santa Cruz, el "Sagafjord" viene—como ya es tradicional en las unidades de la Den Norske Amerika—a la consignación de Hamilton y Cia. Llega procedente de Nueva York, Funchal y Casablanca y, desde aquí, proseguirá su crucero por los principales puertos del Atlántico. La siguiente escala será en Dakar, de donde seguirá a Freetown y Monrovia. Desde la rada de la capital liberiana, el "Sagafjord" arrumbará a Río de Janeiro y de allí a Bahía, Recife, Bridgetown, Fort de France, St. Thomas y, como término del amplio recorrido por aguas del Atlántico, dará fondo nuevamente en el puerto de donde partió.

El "Sagafjord" es una muy notable adición a la flota de la Den Norske Amerika Linje, naviera que, dado el rango y categoría de sus trasatlánticos, encabeza la lista de las empresas noruegas dedicadas al tráfico de pasajeros. Según las últimas estadísticas del Lloyd Register, la flota mercante noruega está compuesta por 2.742 unidades con 15.641.498 toneladas de registro bruto. Este considerable tonelaje, muy en exceso de las necesidades del país para su tráfico de exportación e importación,

juega un destacado papel en el mercado mundial de fletes. Sin embargo hay que tener presente que los armadores noruegos se caracterizan, también, por abanderar sus mercantes en los países que cuentan con los ya famosos "pabellones de conveniencia". Bajo los colores de Panamá, Liberia, Honduras y Haití se refugia un alto porcentaje de tonelaje perteneciente a armadores del país de los fiords.

Cuando Noruega fue invadida por las fuerzas alemanas, el "Stavangerfjord" fue apresado, mientras que los "Oslofjord" y "Bergensfjord" lograron eludir la captura por encontrarse en ruta.

Incorporados a la flota mercante aliada, ambos trasatlánticos prestaron una muy valiosa ayuda en aquellos días difíciles de la guerra en el Atlántico. Sin embargo, meses después el flamante "Oslofjord" resultó hundido por una mina cuando navegaba a lo largo de la costa de Newcastle. Mientras el "Bergensfjord" continuaba sus navegaciones en la siempre peligrosa ruta de los convoyes, el "Stavangerfjord" permanecía amarrado en un puerto noruego y era

utilizado, como hotel flotante, para los técnicos y obreros alemanes que trabajaban en la reparación del acorazado "Tirpitz".

Cuando la guerra terminó, la Den Norske Amerika Linje recuperó lo poco que de su antigua flota quedaba. Los dos trasatlánticos fueron rápidamente reparados y puestos en servicio, aunque por poco tiempo el "Bergen". En 1946 fue adquirido por la Mediterranean Line y, rebautizado "Argentina", abanderado en Panamá. Se le destinó a la línea de América del Sur y, bajo la administración de la vieja Cosulich, pasó por nuestro puerto en innumerables ocasiones, para Buenos Aires unas veces y para La Guaira otras.

## Los servicios trasatlánticos de la Norske Amerika

En 1910, la Den Norske Amerika Linje A. S. consideró la posibilidad de ampliar sus servicios y, al mismo tiempo, la construcción de una flota de "liners". En los astilleros ingleses de la Cammell Laird and Co., de Birkenhead, se inició la construcción de los "Bergensfjord" y "Kristianiafjord", magníficos trasatlánticos, de 11.115 toneladas y 156 metros de eslora, equipados con alternativas de triple expansión. Espléndida era la estampa marinera de ambos: proa recta, altos palos y dos chimeneas en caída. Tenían cabida para un elevado número de pasajeros, repartidos en tres clases, y su velocidad era de 15'50 en servicio, mientras que, en pruebas, rebasaron ampliamente los 17 nudos. En 1913 ambos iniciaron sus viajes inaugurales pero, cuatro años más tarde, el "Kristianiafjord" embarrancó en las cercanías de Cape Race y se perdió totalmente. Terminada la primera guerra mundial, y para reemplazar a dicha unidad, se ordenó—también a Cammell Laird—la construcción del "Stavangerfjord", entregado un par de años después.

De 13.000 toneladas y 162 me-

tros de eslora, tenía acomodación para 100 pasajeros en primera, 320 en segunda y 820 en tercera. Sus máquinas, de triple expansión, desarrollaban 9.500 I. H. P. normalmente y le daban una máxima de 16 nudos. La capacidad para carga ascendía a 280.000 pies cúbicos y en sus carboneras estaba 3.500 toneladas de carbón, del que consumía 165 toneladas por singladura.

En 1924, el "Stavangerfjord" sufrió una completa reforma y modernización. En el curso de ella se adaptó el aparato motor para el uso de combustible líquido y, siete años más tarde, se le instaló una turbina Bauer-Wach, de exhaustación; con ella se logró una potencia adicional de 3.600 H. P. y, en las pruebas de velocidad entonces efectuadas, alcanzó una media de 19'2 nudos.

Con el "Bergensfjord", el "Stavangerfjord" navegó, durante los años que precedieron al nuevo estallido bélico, entre puertos de su país y Nueva York. Pero iban envejeciendo y, en 1936, una nueva unidad fue encargada a los astilleros alemanes de la A. G. Weser.

## Los nuevos trasatlánticos de la Norske Amerika

En abril de 1946 se firmó el contrato para la construcción del nuevo "Oslofjord" con la empresa holandesa Netherlands Dock que, en 1949, lo entregó a sus armadores. El 5 de diciembre se hizo por

vez primera a la mar y, en 1956, se le unió el nuevo "Bergensfjord", construido en los astilleros ingleses de Swan Hunter and Wigham Richardson, de Wallsend. El "Sagafjord" fue proyectado

y construido para una rentable explotación económica, tanto en servicio normal como en cruceros de turismo. Sustituyó el "Stavangerfjord" que, cargado de años e historia, fue vendido a desguazadores de Hong Kong.

El nuevo "liner" desplaza 24.002 toneladas con sus principales dimensiones 168 metros de eslora por 24 de manga y 8'2 de calado. Fue construido en los estillos de la firma francesa Soc. des Forges et Chantiers de la Méditerranée y, entregado a sus armadores el 18 de septiembre de 1965, inició su viaje inaugural el día 2 del siguiente mes.

El aparato motor está compuesto por dos Sulzer—tipo RD 68—de nueve cilindros, construidos también en las factorías de la citada empresa francesa. Cada motor va acoplado a un eje propulsor y, en servicio normal, la media es de 20 nudos, aunque en las pruebas oficiales de velocidad y consumo superó los 22.

Su ruta normal es entre Oslo y Nueva York, con escalas intermedias en Copenhague, Stavanger y Bergen. En esta línea transporta 817 pasajeros, de los cuales 70 alojados en camarotes de primera y el resto en turista. Durante diez meses del año cubre su servicio normal pero, en los dos restantes, acondicionado para un máximo de 450 pasajeros, se le dedica a cruceros de recreo como el que actualmente realiza.

Para el uso de sus pasajeros dispone de piscinas cubiertas y al aire libre, teatro-cine, sauna e instalaciones deportivas y gimnásticas. Está provisto de estabilizadores y del más moderno equipo de ayuda a la navegación. La estampa marinera, aunque difiere de la de sus compañeros de flota, es clásica si se la compara con las modernas "monstruosidades" que están saliendo de los astilleros del mundo entero. La superestructura—de aleación ligera de aluminio—está rematada por un palo que, con posteleros a proa y popa, completan una de las más gallardas siluetas de estos tiempos. La proa, muy lanzada, recuerda las de los otros "jords" de la Den Norske Amerika. Esta naviera administra totalmente la explotación del trasatlántico pero la construcción estuvo financiada también por otra empresa armadora de Oslo. La Den Norske Amerika tiene el sesenta por ciento de las acciones del "Sagafjord" y el cuarenta por ciento restante es propiedad de la Leid Leif Hoegh Co. A. S.

## Los años de la segunda guerra mundial

En 1939, el nuevo "Oslofjord" era el orgullo de la naviera y, también, de toda la marina mercante noruega. De 18.637 toneladas, eran sus principales dimensiones 166 metros de eslora por 22 de man-

ga. El aparato propulsor estaba compuesto por cuatro motores Diesel-Man—con potencia total de 16.000 H. P.—que le proporcionaban una media de 19 nudos en servicio normal.