

LA ISLA Y LOS BARCOS

Mañana llegará, con turismo, el trasatlántico "Varna"

ES EL PRIMER BARCO DE BANDERA BULGARA QUE VISITA NUESTRO PUERTO

Quincenalmente, y hasta el 5 de abril, efectuará escalas en Santa Cruz

Mañana, y por vez primera en la historia del puerto de Santa Cruz, la bandera de Bulgaria ondeará al compás de la brisa y se reflejará en sus aguas tranquilas. El "Varna", el trasatlántico que hoy representa a su nación en la mar, llegará a las siete de la mañana—a la consignación de la firma Ahlers—para permanecer en Santa Cruz hasta las seis de la tarde.

Con turistas alemanes procedentes de Génova, Cannes, Motril, Lisboa, Casablanca, Las Palmas y, desde aquí, proseguirá viaje hacia Funchal, Cannes y, de nuevo, Génova.

Este es el primero de los ocho cruceros que el "Varna" tiene programados a Santa Cruz durante los primeros meses del año que está a punto de empezar y que, de momento, finalizarán con la escala prevista para el próximo 5 de abril.

Según las últimas estadísticas del Lloyd Register of Shipping, Bulgaria posee en la actualidad una flota mercante compuesta por 112 unidades que, en conjunto, suman un total de 470.814 toneladas de registro bruto. De estos 112 mercantes, 14 son petroleros, con un tonelaje global de 136.192 toneladas. Por lo que al aparato propulsor respecta, 98 de estas unidades son motonaves; 1, el "Varna" precisamente, de turbinas; 6 llevan combinación

de turbinas con máquinas alternativas y las 7 restantes están equipadas con este tipo de motor último.

El 5 de octubre de 1908, cuando se proclamó en Tirvono el reino de Bulgaria y la Rumelia oriental—Nesawisino Zarstwo—la flota mercante de la nación estaba compuesta por catorce vapores, con 2.984 toneladas, y ochenta y cuatro veleros con un total de 2.366.

Varna, Bourgas y Balchik eran los principales puertos para el tráfico marítimo mientras que, en el Danubio, los de Orchevo, Svistov, Rustchuk, Vidim y Lom se repartieron el muy intenso que discurría por tan importante vía fluvial.

Durante muchos años Bulgaria miró al Danubio—aún lo hace—como su principal vía comercial. Y, por tanto, dio de lado el tráfico de altura. Unas cifras, concretamente referidas a 1927, son clara representación de lo expuesto y de la mayor importancia de la flota fluvial sobre la de altura. En puertos búlgaros entraron entonces 4.358 barcos con 1 millón 658.000 toneladas de registro bruto. El número de los que salieron ascendió a 4.340, con un total de 1.665.583 toneladas. Y, mientras, en el mismo período de tiempo penetraron en el Danubio 11.340 embarcaciones—con 2.478.550 toneladas—y salieron 11.247 con 2.475.798.

La marina mercante búlgara

En 1957, bajo la bandera búlgara navegaban sólo siete barcos de más de 1.000 toneladas. Hoy se acercan al centenar las unidades que rebasan el citado tonelaje y, en un análisis detallado de dicha flota mercante, destacan cuatro barcos de pasaje. El "Varna", con sus 13.600 toneladas, es el "flag ship" de ellos y, en segundo lugar, lo hace el "Nessebar", de 6.500.

Este "Nessebar" fue adquirido a la Cie. Generale Transatlantique en 1964. Llamábase entonces "Villa de Bourdeaux" y hacia la línea norteafricana pero, con anterioridad, ya había realizado varios cruceros de turismo a Santa Cruz cuando, bajo bandera sueca, era el "Saga", de la Swedish Lloyd.

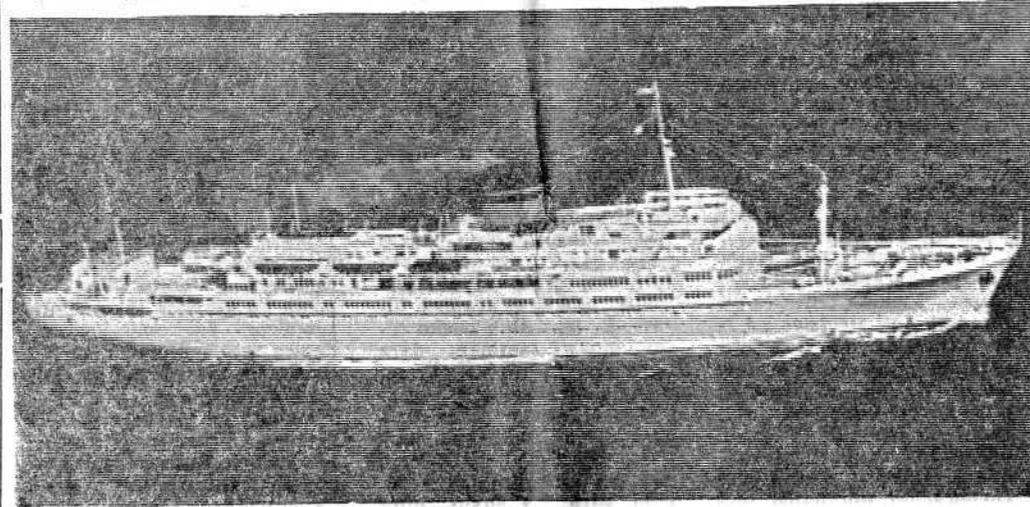
Bulgaria el "Evdokia", un viejo barco de pasaje de sólo 700 toneladas que, por cierto, aún se encuentra a flote como barco de salvamento.

El resto de la flota búlgara había desaparecido en el torbellino de la guerra. Los viejos "Balkan", "Bulgaria", "Tzar Ferdinand", "Bourgas" y "Rodina"—este último el único barco de pasaje—corrieron la misma suerte que los "Chipka" y "Varna", los modernos cargueros construidos por la Neptunewerft, de Rostock, según los mismos planos que la Sloman empleó para sus "Málaga", "Castellón" y "Alicante".

En 1946, en septiembre concretamente, zarpa de Amberes el primer mercante moderno adquirido por Bulgaria. Rebautizado "Rodina" era uno de los

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

"Christos Smirbensky—el antiguo "Scaldis"—y el "Nicola Vaptzarov", de nueva construcción de mayor tonelaje en el extranjero, en especial a firmas japonesas. Mientras la



El "Ocean Monarch" de la Furness que, mañana, llegará a nuestro puerto con el nuevo nombre de "Varna" y bandera búlgara.

ción éste, se incorporaron a la flota de la naviera.

A partir de 1956 comenzó Bulgaria a interesarse en la adquisición de unidades en el "second hand market" de los ingleses y, desde esta fecha, los "Nordpol", "Willesden", "La Estancia", "Stancrown" y otros muchos cargueros ingleses pasaron a propiedad de la Maritime Bulgare que, al mismo tiempo, se interesó en la compra de petroleros escandinavos y mineraleros de esta misma nacionalidad.

La construcción en astilleros propios se llevó a cabo paralelamente al encargo de unidades

La Furness, Withy and Co. Ltd.

Esta empresa comenzó sus actividades navieras en 1881 cuando, con amplia experiencia, Mr. Christopher Furness se asoció con su hermano Thomas y ampliaron sus actividades mercantiles hacia el campo naviero.

La línea inicial fue entre West Hartlepool y los puertos atlánticos de América del Norte y, de aquellos primeros "Chicago" y "Averill", se pasó con rapidez a una flota moderna y eficiente: "York City", "Boston City", "Durham City",

temelos "Fort St. George" y "Fort Victoria", de 7.785—que, regularmente, efectuaban via-

Nippon Kokan construía los "Stara Planica" y "Sredna Gorro", los de la Hakodate Dock se encargaron de una serie de ocho cargueros y los Osaka Zensho tuvieron a su cargo la de los petroleros de 25.500 toneladas "Iskar" y "Ogosta".

Los astilleros de Varna se han encargado de la construcción de unidades de cabotaje y de mediano tonelaje mientras que la flota pesquera de altura—que opera precisamente en la costa occidental africana—se encargó a los astilleros alemanes de la Volkswerft, de Stralsund.

idad e independencia económica, estaban ligadas a un mismo sistema financiero.

La asociación de la Furness, Withy and Co. Ltd., con las Bermudas comenzó cuando, en 1919, ésta naviera adquirió la flota e intereses de la Quebec Steamship Company que, hasta entonces, venía realizando el servicio entre Nueva York y Hamilton.

Dada la importancia que las Bermudas representaban para el turismo, la Quebec disponía de tres unidades mistas de

jes entre los dos puertos citados. La inauguración del servicio de Furness a Hamilton se vio seguido por otro, de idéntico carácter, entre la capital neoyorquina y las Antillas. Para esta nueva línea se contaba con los "Korona", "Guiana" y "Parima" y, al año siguiente, se agregaron los "Maraval", "Maturo" y "Matura".

Para estas dos líneas de nueva creación se organizó una naviera filial, la The Bermuda and Indies Steamship Co. Ltd., encargada de su administración pero dependiente de la Furness.

Por lo que respecta a las Bermudas, el tráfico fue a más. Los "Fort" pronto resultaron inadecuados y, ante ello, no hubo más remedio que construir un nuevo "liner", el "Bermuda", que fue el primer barco de pasaje dotado de motores Doxford de pistones opuestos. De 19.086 toneladas, el "Bermuda" estaba equipado con cuatro de estos motores que, conectados a sendas hélices, le daban una máxima en servicio de 17 nudos.

De la construcción del "Bermuda" se encargaron los astilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, y, una vez en servicio, con sus amplios y lujosos camarotes para 616 pasajeros

Y en Valencia, hace exactamente dos años, comenzó a morir, con rapidez, el antes orgulloso "Monarch of Bermuda".

Nace el "Ocean Monarch"

La transformación del "Queen of Bermuda" costó tres millones de libras esterlinas y, en solitario, volvió en 1949 a su anterior servicio: "la ruta de los millonarios".

Sin embargo, faltaba un trasatlántico para regularizar más el servicio y fue entonces cuando se ordenó la construcción del "Ocean Monarch", la cual se llevó también a cabo por Vickers Armstrongs en sus astilleros de Walker.

De 13.824 toneladas, fue botado el 27 de julio de 1950 y, al mando del capitán L.F. Banyard, comenzó su primer viaje a Bermuda al zarpar de Nueva York para Hamilton el 3 de mayo de 1951.

Son sus principales características 157 metros de eslora por 22 de manga y 7,3 de calado. La estampa marinera es fina y, con un par de posteleros a proa, una chimenea de corte moderno, ancha, se agazapaba a popa de un solitario palo en el puente.

Tanto el puente como la parte exterior de la chimenea son de aluminio y, de esta manera, se ha eliminado un considerable peso alto que, desde luego, favorece la estabilidad y, por tanto las condiciones de navegación.

Diseñado especialmente para cruceros de turismo—desde febrero a mayo de cada año pasaba a la línea Port Everglades-Antillas—el "Ocean Monarch" mereció la medalla de oro que la U.S. Academy of Designing concede al barco mejor logrado desde el punto de vista estético.

Con acomodación para 430 pasajeros, el "Ocean Monarch" fue el compañero ideal para el "Queen of Bermuda". Los camarotes se distribuían en cinco de las ocho cubiertas del barco y, todos ellos, eran de una o dos plazas y con servicios sanitarios individuales.

La cubierta de paseo se destinó a los salones para uso de los pasajeros, salones que también se encuentran en la inmediata inferior. En la superior, después del Coral Café se encuen-

El equipo propulsor está compuesto de cuatro grupos de turbinas que, sobre dos hélices, le dan una máxima en servicio de 18 nudos.

El fin de una línea

En 1961, el "Queen Bermuda" llegó a Inglaterra para allí ser sometido a una total y completa modernización de quilla a perilla. Cuando un año más tarde se hizo a la mar, ya había perdido su antigua estampa y sus tres chimeneas habían dado paso a una sola, de moderno corte—totalmente construida de aluminio—que añadía un toque de nueva elegancia que casaba perfectamente con la proa que había sido ligeramente lanzada.

Todas las dependencias fueron renovadas y se instaló un nuevo y moderno sistema para la clamatación interior.

Mientras, el "Ocean Monarch" continuaba sus cruceros regulares pero, una vez el "Queen" de nuevo en la línea, comenzó a hacerse sentir, y muy acentuadamente, la competición de la aviación.

Entonces se decidió que el "Ocean Monarch" pasase a los artilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, para sufrir también una modernización que incluyó la instalación de un nuevo sistema de estabilizadores y la ampliación de la acomodación mediante la construcción de camarotes en la cubierta de paseo.

Hasta 1966 ambos trasatlánticos continuaron en la línea y, entonces, la Furness decidió retirarlos por resultar antieconómica su explotación comercial.

El "Queen Bermuda" fue rápidamente adquirido por la Shipbreaking Industries Ltd. que, en Faslane, procedió a su desguace, mientras, el "Ocean Monarch" permanecía amarrado en el río Fal pendiente de una solución con respecto a su futuro. Allí, cerca de King Harry Passage, permaneció durante meses hasta que se anunció conversaciones preliminares con el fin de su venta a Bulgaria.

Entonces se le trasladó a los astilleros de la Silley, Cox and Co. Ltd., en Falmouth, donde el barco fue inspeccionado por representantes de la Balkantourist United Commercial Enter-

