

LA ISLA Y LOS BARCOS

23/12/69

Mañana, en viaje inaugural, el "mini-liner" noruego "Lindblad Explorer"

Procede de Southampton y, desde Montevideo, llevará a cabo cruceros de turismo a la Antártida

EL PROXIMO AÑO EFECTUARA CATORCE VIAJES DESDE MOMBASA A LAS SEYCHELLES Y OTRAS ISLAS DEL INDICO

En él viaja Mr. Lars Eric Lindblad, presidente de la empresa propietaria

Para las primeras horas de mañana se anuncia la llegada a Santa Cruz del "Lindblad Explorer" que, en viaje inaugural, se dirige desde Southampton a Montevideo, previa escalas en los puertos de Arrecife de Lanzarote—donde estuvo ayer—, San Vicente de Cabo Verde y Río de Janeiro.

Es el "Lindblad Explorer" el más moderno de los "mini-liners" que cruza el océano, la más clara expresión de lo que, en el futuro—casi en estos momentos—será el tráfico de pasajeros por mar.

En este año que termina, cuando por Santa Cruz han desfilado los tres mayores trasatlánticos del mundo—"Queen Elizabeth 2", "France" y "United States"—lo hace otro que, también dedicado a turismo, representa un hito en el cambio que, durante los últimos años, se ha experimentado en esta importante rama del negocio marítimo.

Con motivo de la reciente escala en nuestro puerto del "Queen Elizabeth 2" la Cunard anunció su decisión de continuar en el tráfico de pasajeros pero, eso sí, limitado éste al puramente turístico y con dos unidades de 15.000 a 20.000 toneladas.

La Cie. Generale Trasatlántica también se inclina en tal sentido y, del gran trasatlántico—barco caro desde todos los puntos de vista—se ha venido

a parar al "mini-liner", un ejemplo claro de los cuales se encontrará mañana en nuestro puerto.

En la actualidad, mientras los navieros griegos prácticamente monopolizan el tráfico de turismo marítimo en aguas del Mediterráneo, son los noruegos los que, con años de práctica y conocimientos tras sí, han sabido sacar al clásico "ferry" de las aguas del Báltico y—después de acondicionarlo debidamente, de experimentar mejoras y ventajas—lo han colocado en mar abierta.

Hoy es Noruega la canción que, por su práctica marinera, ha podido montar un servicio de transbordadores entre El Havre y puertos ingleses, transbordadores que—todos—llevan en su chimenea los colores de la Thorensen, la naviera que dio los primeros pasos para una línea regular frutera entre los puertos del Archipiélago y Europa.

Estos transbordadores, barcos muy marineros todos, han dado la pauta para el "mini-liner" que, una vez más lo repetimos, se impone en la mar para el tráfico turístico, tráfico del que—valgan verdades—fue Noruega la nación que primero se preocupó, después de Inglaterra, de explotarlo racional y debidamente.

por Juan Antonio Padrón Albornoz

El 16 de enero de 1895, el "Lusitania", de la misma Orient Line, zarpó de Londres en el primer crucero trasatlántico que se llevaba a cabo por un "liner" dedicado solamente a turismo. En sesenta días, cruzó a las Antillas, vino a Santa Cruz y, de aquí, regresó directo a Londres.

De entonces data el comienzo del incremento del turismo marítimo que, con los años, ha llegado a esta situación floreciente que, por paradoja, ha traído como consecuencia el que, a mayor número global de turistas, menores son los barcos que a su transporte se dedican, si bien—y esto es cierto—en cada vez mayor cantidad.

En Noruega, la Bergen Line fue la primera naviera que vio las posibilidades que el turismo marítimo ofrecía y, ante ello, acondicionó sus unidades para la realización de tal come-

Entonces comenzaron los cruceros de este precursor de los "mini-liners" a nuestro puerto—siempre previa escala en Funchal—y, ya en 1926, fue arriado el "red duster" y sustituido por el pabellón noruego.

En 1927, y visto el éxito alcanzado con el "Meteor", la Bergen Line encarga a los astilleros de la Gotaverken la construcción del "Stella Polaris", un magnífico y pequeño trasatlántico de 5.209 toneladas que costó cuatro millones de coronas suecas.

Era—y aún lo es—barco de una estampa marinera insuperable, con proa de violín, popa

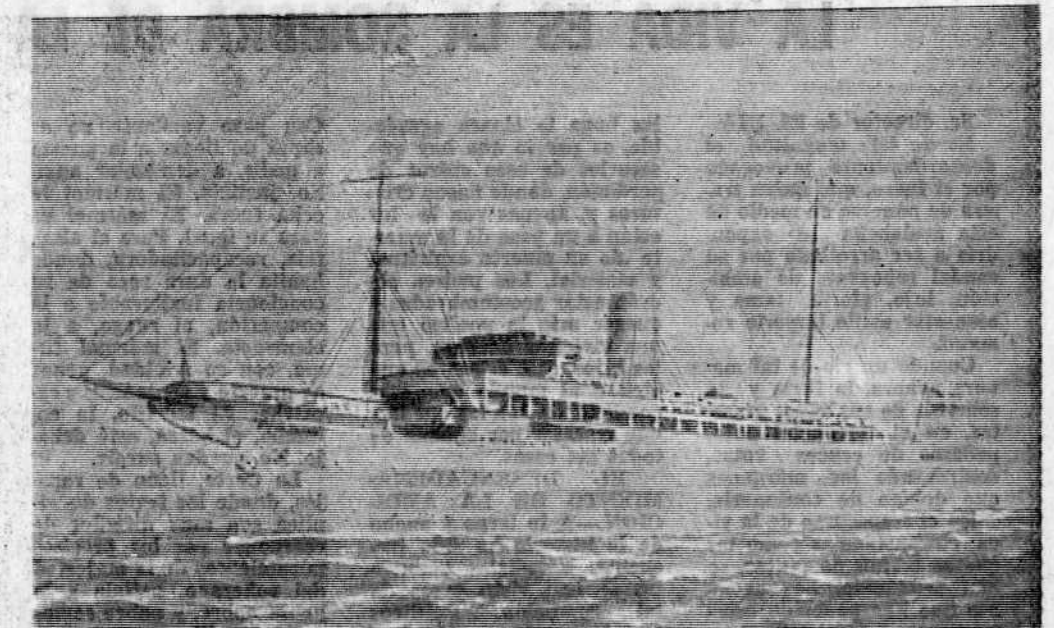
de espejo y dos altos palos en caída, a son de la chimenea, que de "motor ship", tenía y tiene trazas del más puro estilo de los elegantes "steamers" de antaño.

Con acomodación para sólo 200 pasajeros, en camarotes amplios y bien ventilados, el "Stella Polaris" realizó su viaje inaugural a nuestro puerto y, después de la guerra—en la que, apresado por los alemanes, sirvió como hotel flotante para las dotaciones de los submarinos—volvió a Santa Cruz, si bien en su última escala, realizada hace pocos meses, venía abanderado en Suecia y como propiedad de la Rederi Clipper, empresa administrada por la firma Einer E. Hansen.

La época del "Venus" y el nuevo "Meteor"

En diciembre de 1948, la Bergen Line—que en mayo del mismo año había recibido, totalmente modernizada, a la mo-

En 1941, el "Venus" corrió la misma suerte que el "Stella Polaris" y, amarrado en Hamburgo, permaneció hasta que,



El "Stella Polaris", de la Bergen Line, uno de los más conocidos pequeños trasatlánticos noruegos dedicados al turismo. Con 42 años de mar sobre sus cuadernas, aún navega y, hace pocos meses, volvió por Santa Cruz.

meros éstos que se reducían a sólo 250—en clase única—cuando realizaba aquellos famosos cruceros a Madeira y Tenerife.

Con ocasión del embarrancamiento del "Venus", su puesto fue ocupado en la motonave "Meteor"—también de la Bergen Line—, unidad especialmente diseñada y construida par cruceros de turismo al Cabo Norte.

De 2.856 toneladas, este nuevo "Meteor" había sido botado en 1954 en los astilleros de la Aalborg Vaerft y, en una sola clase, tenía acomodación para 154 pasajeros. Provisto de un diesel de nueve cilindros, del tipo Burmeister and Wain, al

canzaba en servicio una media de 15,5 nudos.

En 1965, el "Meteor" comenzó una serie de cruceros a las Antillas y, desde entonces, los viene repitiendo anualmente en los intervalos que le dejan los que lleva a cabo al Cabo Norte y la zona del Sol de Medianoche.

Hace un par de meses, el "Venus" fue vendido para desguazar y, si bien el viejo "Stella Polaris" aún navega—con 42 años de mar sobre sus cuadernas—, el impacto que ambos causaron en la opinión de los navieros determinó la realización de la actual flota de "mini-liners" bajo todas las banderas del mundo.

De 7.000 toneladas, son sus principales dimensiones 160 metros de eslora por 22,80 de manga y, en 296 camarotes, tienen acomodación para 750 pasajeros.

Pueden también transportar 150 automóviles en viajes cortos. El equipo propulsor está compuesto por dos motores MAN, de 16 cilindros que, sobre dos hélices Kamewa, les dan una media de 21,5 nudos a régimen normal.

En la actualidad, ambas unidades están navegando en el Caribe por cuenta de la Norwegian-Caribbean Line. El "Starward" está basado en Miami y sus cruceros—de siete días de duración—son a Port Antonio, Kingston y Montego Bay.

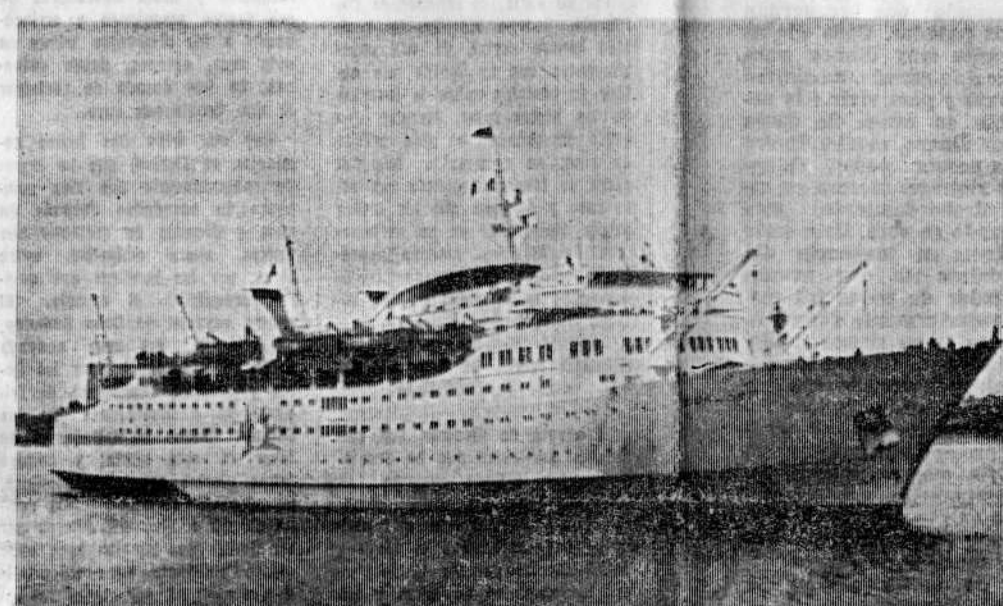
Su gemelo, el "Sunward", efectúa sus salidas desde Miami a Nassau cada cinco días.

La Bergen Line, como siempre, mantiene una magnífica flota de unidades que, mixtas de pasaje y carga, sirven toda la costa desde el Sur hasta la zona del Cabo Norte.

El "Lindblad Explorer"

El "mini-liner" que hoy llega a nuestro puerto es el más pequeño de los barcos de pasaje en construcción, o arma-

ral y, además, con estabilizadores del tipo Denny Brown. El "Lindblad Explorer" es propiedad de la K. S. A. S. Ex-



Los pequeños "liners" noruegos

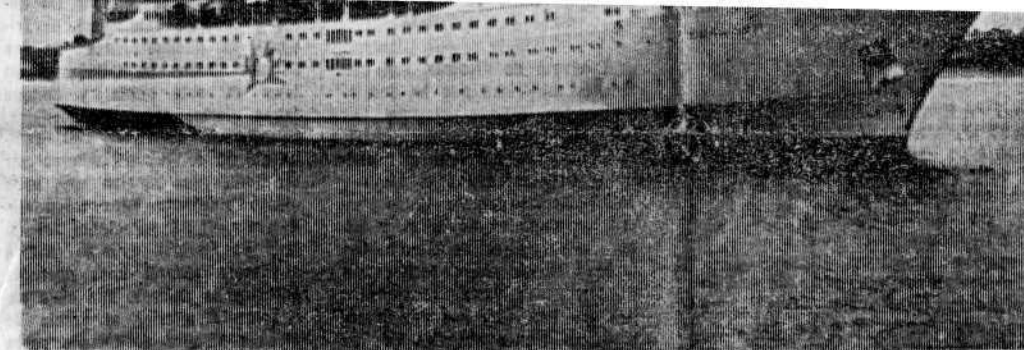
En la historia del turismo marítimo figura, en primer lugar, la Polytech-Touring Association que,—allá por la segunda mitad del pasado siglo—concretamente en la década del 80, adquirió el viejo "Ceylon" de la Peninsular and Oriental y, después de ligeras reformas, lo empleó en cruceros de turismo a los Fjords de Norue-

naviera y, en verano, sus "St Rognvald" y "St. Sunniva" se dedicaron al mismo servicio, si bien con salida desde Aberdeen y puertos de destino los de Bergen y Stavanger.

En 1889 la Orient Line, con sus "Chimborazo" y "Garonne" organizó varios cruceros al Mediterráneo y, posteriormente,—

En la historia del turismo marítimo figura, en primer lugar, la Polytech-Touring Association que, allá por la segunda mitad del pasado siglo—concretamente en la década del 80, adquirió el viejo "Ceylon" de la Peninsular and Oriental y, después de ligeras reformas, lo empleó en cruceros de turismo a los Fjords de Noruega. La North of Scotland, Orkney and Shetland Company decidió imitar a la recién creada

naviera y, en verano, sus "St Rognvald" y "St. Sunniva" se dedicaron al mismo servicio, si bien con salida desde Aberdeen y puertos de destino los de Bergen y Stavanger. En 1889 la Orient Line, con sus "Chimborazo" y "Garonne" organizó varios cruceros al Mediterráneo y, posteriormente, y con las mismas unidades—otros a los antes citados puertos noruegos.



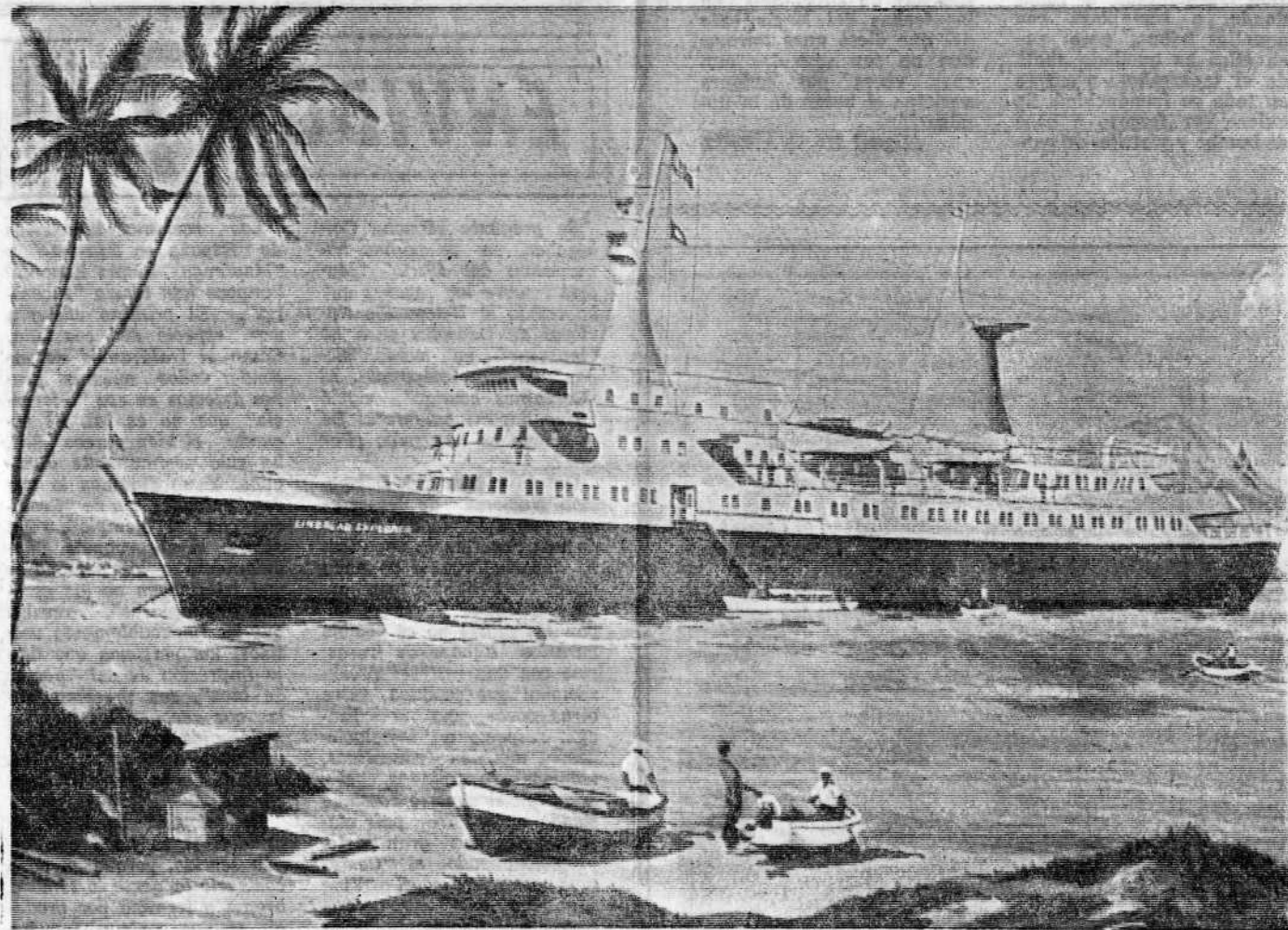
El moderno "Sunward", de la Klosters, que actualmente realiza cruceros de turismo por el Caribe, zona donde los pequeños "liners" noruegos van imponiendo sus estampas marineras. (Reproducciones fotográficas, Juan Hernández).

tido. Pero si de momento sólo navegaron en los fjords y zonas costeras, en 1921 la naviera adquirió en Inglaterra el antiguo alemán "Meteor", de 3.601 toneladas, que había sido botado en 1904, en los astilleros de la Blohm und Voss, para la Hamburg Amerika Linie. Entregado a Inglaterra en 1918, fue puesto en venta y, arribado, permaneció hasta su adquisición por la Bergen que, después de modernizarlo, lo abanderó en aquella nación como propiedad de Mr. H. J. Jewell, presidente de la Norway Travel Bureau y consignatario de la Bergen en Londres.

tonave "Venus"—inició servicio regular entre Southampton, Funchal y Santa Cruz. Y, durante muchos años, aquel Winter Sunshine Service fue uno de los que más renombre alcanzó y mantuvo. De 6.269 toneladas, el "Venus" había sido construido en los astilleros de Helsingors, de Elsinore, en 1931. Cuando fue entregado a sus armadores, ganó el título de "the fastest motorship in the World" pues, con su media de 21 nudos, cubría con toda regularidad la línea Newcastle-Bergen, línea en la que, en época de temporales, mantenía sin dificultad los 19 nudos.

durante el curso de un ataque aéreo, resultó alcanzado en la proa y hundido en aguas someras. Inspeccionado por técnicos del Gobierno noruego, en septiembre de 1945 fue puesto a flote y, después de reforzarle los mamparos de proa, que los que más daños habían sufrido, fue remolcado a Elsinore. Allí se le modernizó totalmente y dotó de nueva sección proel, trabajos estos que significaron un gasto superior al millón de libras esterlinas. Entregado en mayo de 1948, disponía de acomodación para 144 pasajeros en primera, 256 en segunda y 60 en turista, nú-

Cherburgo a Southampton y, con capacidad para 900 pasajeros, estos transbordadores pueden también llevar dos centenares de automóviles repartidos en dos cubiertas. La Thorsen, como ya antes indicamos, es la misma naviera que, a comienzos del siglo actual, estableció una línea regular de fruteros entre estas islas y el continente europeo. Los dos "Black" de la Fred Olsen, "Black Prince" y "Black Watch", son unidades de altura, especialmente diseñadas y construidas para el servicio con Canarias. Disponen de acomodación para 300 pasajeros y, cuando el segundo se convierte en el "Júpiter" durante los meses de verano, puede transportar 180 automóviles y 593 pasajeros en clase turista. La Jahre Linie, de Oslo—conocida por sus petroleros de gran tonelaje—es propietaria de los también aquí conocidos "Kronprins Harald", de 7.020 toneladas, y "Prinsesse Ragnhild", de 8.500. Estos dos transbordadores hacen la línea regular entre Kiel y Oslo y, fuera de temporada, ambos se dedican a cruceros de altura. En las líneas del Báltico—entre Noruega, Suecia y Dinamarca—operan los "Kobenhavn", "Peter Wessel", "Cort Adler", "Skagen", "Skagerack" y "Holger Danske".



El "Lindblad Explorer", de la K.S.A.S. Explorer, de Oslo y Nueva York, es un pequeño trasatlántico especialmente diseñado y construido para cruceros de turismo a cualquier parte del mundo.

y "Starward" que, también, navegan regularmente en aguas del Caribe.

El "Lindblad Explorer"

El "mini-liner" que hoy llega a nuestro puerto es el más pequeño de los barcos de pasaje en construcción, o armamento en la actualidad, para la flota mercante noruega. Para la Bergen Line, los astilleros de la Wartsila construyen un "liner" de 20.000 toneladas, 176 metros de eslora, y capacidad para 525 pasajeros que—según contrato—deberá ser entregado en julio de 1972. Para la Kloster, se construye uno de 15.000 toneladas en los astilleros de la Weser mientras que, dos similares, toman forma en los de la Tirreno Riuniti. Todos tendrán acomodación para un millar de turistas. Un nuevo "ferry" se construye para Fred Olsen y, por su parte, la Royal Caribbean Cruises tiene en las gradas de la Wartsila tres de 17.500 toneladas, 168 metros de eslora y capacidad para 900 pasajeros. El "Lindblad" Explorer, de 2.300 toneladas, fue botado el 18 del pasado mes de junio en los astilleros de la Nystads Varv; son sus principales dimensiones 75.9 metros de eslora por 14,3 de manga y 4,2 de calado. El equipo propulsor está compuesto por dos motores MaK, de 1.800 B. H. P. que, sobre sendas hélices, le dan una media de 16 nudos en servicio normal. Cuenta con hélice late-

de pasaje y carga, sirven toda la costa desde el Sur hasta la zona del Cabo Norte. El "Lindblad Explorer" es propiedad de la K. S. A. S. Explorer, de Oslo, empresa ligada a la Lindblad Travel Inc., de Nueva York. Dispone de acomodación para 118 pasajeros en cincuenta camarotes, todos exteriores y con servicios propios, control de clima artificial y selector de programas musicales. El casco del "Lindblad Explorer" está especialmente reforzado para navegar entre hielos y ello le permitirá—está en los programas inmediatos de la Lindblad Travel—llevar a cabo expediciones de turismo a la Antártida. En la cubierta alta, situada a nivel inferior a la de botes, existe una amplia cristalera que permite en toda clase de tiempo el descanso en ella. En la inferior existe una amplia piscina y, además, los salones públicos para uso de los pasajeros. La estampa marinera del "mini-liner" es graciosa y elegante. La chimenea, con dos alerones, recuerda sobremedera la del "France" y, en verdad, es armoniosa si la comparamos con otras que, con el solo afán de llamar la atención, se han venido instalando durante los dos últimos años en barcos de pasaje.

La escala tinerfeña del "Lindblad Explorer"

El "Lindblad Explorer" viene al mando del capitán Ludvig D. Gjesdal y, entre sus pasajeros, figura el presidente de la naviera propietaria, Mr. Lars-Eric Lindblad, cuya esposa actuó como madrina en la ceremonia de la botadura. El pasado miércoles, día 17, se hizo a la mar desde Southampton y, ayer, llegó a Arrecife de Lanzarote. Allí realizaron varias excursiones y, en camino, se ascendió a la Montaña del Fuego para, luego, seguir a los valles de Haría y Geria, así como también a la Cueva de los Verdes. Aquí desembarcarán y marcharán al Monte de las Mercedes y, posteriormente, a Tacoronte y El Sauzal. La siguiente etapa será el mirador de Humboldt y el Valle de la Orotava. Almorzarán en el Puerto de la Cruz y, después de presenciar una exhibición de bailes típicos, seguirán a Icod y a Las Cañadas. El "Lindblad Explorer" seguirá viaje a San Vicente de Cabo Verde y Río de Janeiro y, una vez en Montevideo, desde allí llevará a cabo tres cruceros de turismo a la Antártida.

En el cuarto crucero, el "mini-liner" cruzará a Ciudad del Cabo y, posteriormente, con base en Mombasa, efectuará 17 expediciones a las Seychelles y otras islas del Indico. Estos cruceros tendrán, cada uno, catorce días de duración y, hasta noviembre del próximo año, el "Lindblad Explorer" permanecerá en aquellas aguas. Dadas sus características, el barco está preparado para llevar a cabo cruceros a puntos jamás alcanzados por otros de su tipo y, según comentaba hace unas semanas la Prensa británica, una de las posibles zonas de operación para fines del próximo año—una vez finalizados sus cruceros a las "Islas Olvidadas"—sería la del río Amazonas, susceptible de ser remontado hasta el puerto peruano de Iquitos por un barco de su tipo y condiciones marineras. En esta ocasión, como hace años lo hacía el "Stella Polaris", el "Lindblad Explorer" viene a la consignación de Fred Olsen, una de las empresas más ligadas al desarrollo e importancia del puerto de Santa Cruz.