

LA ISLA Y LOS BARCOS

El "liner" sueco «STELLA POLARIS» ha sido vendido para su utilización, como hotel flotante, en Osaka

Construido en 1927, durante más de 40 años visitó nuestro puerto en cruceros regulares de turismo

Durante la pasada guerra mundial, fue utilizado por los alemanes como nodriza de submarinos en Narvik

El 30 de marzo del pasado año recaló por Santa Cruz el yate sueco "Stella Polaris", de la Rederi Clipper—que, con cincuenta y cuatro pasajeros a su bordo, realizaba un amplio crucero de turismo.

Procedía de Lisboa y Funchal y, consignado a Hamilton y Compañía, aquí realizó operaciones de suministro de combustible y agua al tiempo que sus pasajeros marchaban de excursión al interior de la Isla.

Ya de madrugada, el "Stella Polaris" fue despachado para Casablanca, Tánger, Malta, Bei

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

fico de altura, donde aun ocupa un lugar destacado entre las navieras de Noruega

Los primeros años de la Bergen Line

Días después de la constitución legal de la naviera, el capitán Jacob Fieck Ege, asesor técnico de la misma, marchó a Hamburgo para allí inspeccio-

ne. Y, dos años más tarde, comienza la primera guerra mundial y, con ella, la pérdidas en mar, sobre todo cuando, después del 1 de febrero de 1917, los alemanes iniciaron la guerra submarina sin restricciones.

Sin embargo, los mercantes noruegos continuaron cruzando por las zonas consideradas como prohibidas y, sólo en abril del año citado, de las

que, blanca totalmente —excepto la chimenea, de amarillo claro— destacaba más con los botes que, en pescantes de pico de ganso, estaban pintados de color caoba.

Durante la primera guerra mundial, el "Meteor" permaneció amarrado e inactivo y, al terminar la contienda, fue entregado al Shipping Controller en 1919. Y en un puerto inglés continuó, amarrado y ofrecido en venta, sin que nadie se interesase por él.

El 1921, Kristofer Lehmkuhl hizo una oferta por él y, por la suma de 30.000 libras esterlinas, pasó a su propiedad. Otras tantas libras fueron el importe de la total reparación y modernización, de quilla a perilla, que dejó al "Meteor" en magníficas condiciones para el tráfico de turismo a que se le destinaba de nuevo.

Durante los cinco primeros años de esta nueva etapa de vida marinera, el "Meteor" navegó bajo bandera inglesa y matriculado en Londres. Figuraba entonces como propiedad de Mr. J. H. Jewell que, además, era quien, con la Norway Travel Bureau, representaba a la Det Bergenske en Londres.

Y fue entonces cuando con esta bandera primero, y a partir de 1926 ya bajo la noruega, comenzó sus escalas en Santa Cruz, escalas que, cuando se entregó el "Stella Polaris" cesaron totalmente.

Entonces el "Meteor" pasó a navegar en cruceros de turismo por los fiords de Noruega y, allí, una vez más le sorprendió la guerra.

Amarrado, esperó la llegada de la paz inútilmente. L ocupada Noruega por las tropas alemanas, el "Meteor" volvió a bandera alemana a partir del 27 de abril de 1940, fecha en que fue declarado buena presa por el tribunal marítimo correspondiente.

Convertido en buque-hospital, el "Meteor" operó en aguas del Báltico y, atracado en Pillau, el 9 de marzo de

desplazaba 5.209 toneladas y eran sus principales dimensiones 127 metros de eslora por 15,5 de manga y 5,5 de calado.

El equipo propulsor estaba compuesto por dos motores, del tipo Burmeister and Wain, de ocho cilindros, construidos por la Gotaverken. Además, y para producir vapor con destino a las auxiliares, disponía de dos calderetas.

Este equipo propulsor fue construido bajo la supervisión del Lloyd y, con especial francobordo para el servicio de turismo, se incorporó el "Stella Polaris" al servicio activo tan pronto se terminó su armamento.

Y pronto comenzó a ser popular su estampa marinera en aguas de Santa Cruz. Esbelto, fino y elegante, repetía en ella la que también lucía el "Meteor" que en aguas de Noruega, continuaba dedicado al turismo.

Una vez en servicio el "Stella Polaris", Kristofer Lehmkuhl decidió ir a la construcción de las motonaves "Vega" y "Venus" —ambas para el servicio a Newcastle— y, cuando el 31 de marzo de 1936 se retiró de la presidencia del consejo de administración de la Det Bergenske, tenía entonces más de ochenta años, dejó tras sí una obra magnífica y verdaderamente insuperable.

Cuando la guerra comenzó, la naviera decidió, al igual que Lehmkuhl 25 años antes, continuar con todas sus líneas en plena vigencia. Pero, meses más tarde, las circunstancias aconsejaron una variación en este proyecto.

En agosto de 1940, la Det Bergenske tenía en servicio 50 unidades con un tonelaje bruto total de 90.697 toneladas. El hundimiento del "Arturus" hizo que, para prevenir nuevos casos, los barcos de pasaje de la naviera fuesen amarrados. Y los "Stella Polaris", "Venus" y "Vega" lo fueron, no sólo por esta razón, sino también dado que las cláusulas de la Mutual

y, en Hammersferst, lo hacia el "Black Watch", de la Fred Olsen Line.

Cuando las armas callaron, el "Stella Polaris" era vana sombra de su pasado esplendor. Lleno de herrumbre, abandonada y faltos de limpieza los fondos, fue de inmediato reparado y, aun sin terminar, hizo varios viajes entre Escocia y Noruega trasladando a la patria a muchos noruegos que, marinos sobre todo, estaban ausentes de ella desde 1940.

Su vuelta a la mar

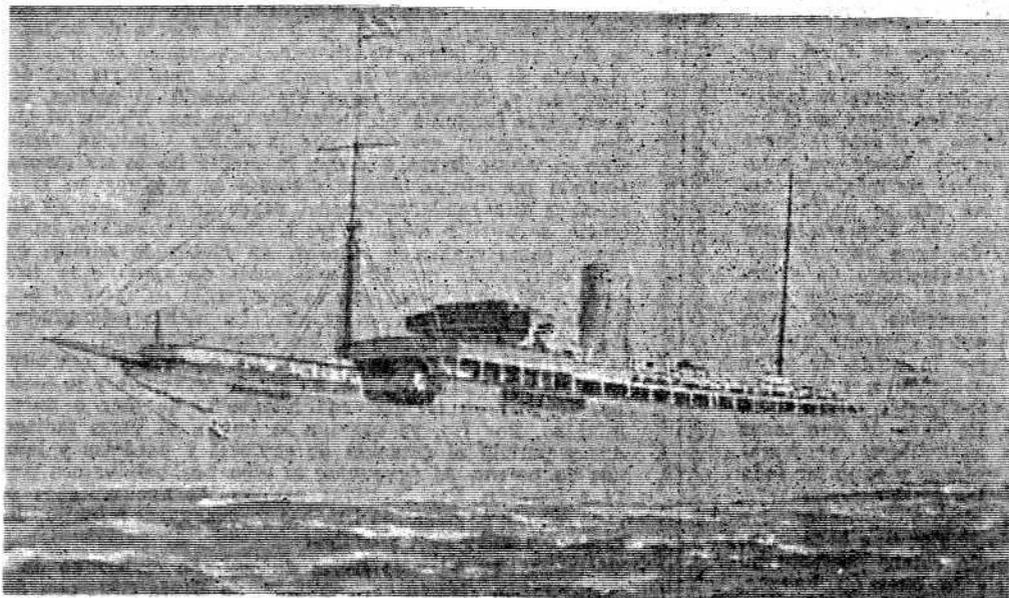
Finalmente comenzaron las obras que, en verdad, significaron reconstrucción de quilla a perilla. Y, en junio de 1946, se hizo a la mar el "Stella Polaris" con rumbo a Nueva York y Nueva Orleans para dar comienzo a su anterior vida marítima en el mundo del turismo.

Pronto volvió por Santa Cruz y, del Caribe al Cabo Norte, su estampa recuperó aquella su popularidad de antaño.

En 1949, la puesta en vigor de la Norwegian Shipping Act, que restringía las horas de trabajo en el mar, afectó seriamente la explotación económica del barco que, diseñado para el transporte de un reducido número de pasajeros en viajes largos, requería comodidad y servicios.

Y fue entonces cuando su venta se decidió por la Det Bergenske al tiempo que, a su vez, ésta adquiría su segundo petrolero, el "Pollux", a cuyo coste —16.900.000 coronas suecas— contribuyeron las 7.200.000 que la Rederei A. B. Clipper que, por entonces, estaba compuesta por los mercantes "Northern Clipper", "Southern Clipper" y "Ocean Clipper" mientras que, bajo los colores de la Rederi A. B. Malmöil, navegaban los "F. H. Kockums" y "Frans", de 22.864 y 13.074 toneladas respectivamente.

Entonces el "Stella Polaris" contaba con acomodación para 154 pasajeros. Disponía de cua-



El "Stella Polaris", de la Rederi Clipper, de Malmoe, que ha sido vendido para ser utilizado como hotel flotante en Osaka.

ruth, Limassol, Estambul, Yalta, Odesa, El Pireo, Kotor, Dubronik, Venecia, Napoles, Montecarlo y, finalmente, Lisboa.

Aquella fue la última escala tinerfeña del espléndido yate que, con su elegante proa de clipper, venía recalando por nuestro puerto desde su viaje inaugural. Ahora, cargado de años y recuerdos, ha sido adquirido por una empresa japonesa que lo ha transformado en hotel flotante en la bahía de Osaka.

El "Stella Polaris" comenzó sus singladuras bajo la contraseña de Det Bergenske Dam pkibsselsbak —conocida en el mundillo marítimo por Bergen Line— que, el 12 de diciembre de 1851, quedó formalmente

nar algún vapor que, por sus condiciones, se adaptase al servicio que la Bergenske pretendía llevar a cabo.

Se le dieron instrucciones sobre que el barco que adquiriese fuese de casco de hierro —hay que tener en cuenta que la Cunard no adoptó este material hasta 1856— y, además, de hélice, que no de las entonces de moda ruedas de palas.

Nada logró en Hamburgo el capitán Ege y, seguidamente, marchó a Newcastle donde entró en tratos con la firma Thos Toward para la adquisición de un vapor de casco de hierro y hélice, provisto de máquina de 180 H. P. construida por Robert Stephenson por 11.000 li-

866.610 toneladas de mercantes hundidas por los "U-boats", 102.312 eran noruegas

El "Vega", de la Det Bergenske, con pasajeros a su bordo, fue detenido por un submarino cuyo comandante decidió que había que hundirlo ya que, según él, conducía maquinaria en cubierta destinada a Inglaterra y, por tanto, llevaba contrabando.

El capitán del "Vega" ofreció lanzar por la borda tal cargamento pero, ante la insistencia del comandante del submarino, no tuvo más remedio que abandonar su barco que, momentos después, fue hundido a cañonazos.

Igual suerte corrió el "Meteor" a unas cuarenta millas de

El "Stella Polaris", de la Rederi Clipper, de Malmoe, que ha sido vendido para ser utilizado como hotel flotante en Osaka.

ruth, Limassol, Estambul, Yalta, Odesa, El Pireo, Kotor, Dubronik, Venecia, Napoles, Montecarlo y, finalmente, Lisboa. Aquella fue la última escala tinerfeña del espléndido yate que, con su elegante proa de clipper, venía recalando por nuestro puerto desde su viaje inaugural. Ahora, cargado de años y recuerdos, ha sido adquirido por una empresa japonesa que lo ha transformado en hotel flotante en la bahía de Osaka.

El "Stella Polaris" comenzó sus singladuras bajo la contraseña de Det Bergenske Dampskibsselskab —conocida en el mundillo marítimo por Bergen Line— que, el 12 de diciembre de 1851, quedó formalmente constituida con Mr. Michael Krohn como director.

Desde octubre de 1848, el señor Krohn venía, inútilmente, buscando capital y socios para establecer una línea marítima que uniese La Erdarso ren con Bergen y Stavanger. La oposición que entonces encontró fue demasiado fuerte y, ante ello, desistió, momentáneamente, de su propósito.

En 1850 volvió a sus primitivos intentos, si bien esta vez con Hamburgo como puerto de arranque y terminal de línea. Hubo, sí, más interés que en el intento anterior pero, con excepción de un naviero inglés, no logró más respaldo y apoyo para el servicio que preconizaba.

El 26 de septiembre del mismo año, el vapor inglés "Vesta" llega a Bergen con el abierto propósito de iniciar la línea con Hamburgo. Pero las no muy buenas condiciones de casco y máquinas hicieron que desde el primer momento, el proyecto quedase condenado al fracaso más total y rotundo.

En marzo del año siguiente, una naviera de Leith se dirigió al Gobierno noruego en solicitud del contrato para el transporte de pasajeros y correspondencia entre los puertos de Hamburgo, Kristiansand y Bergen.

Aceptadas las proposiciones de la firma inglesa, el vapor "Glen Albyn" dio comienzo al servicio y, cuando llegó por vez primera a Bergen, al tiempo que se le rindió un homenaje de bienvenida, se renía otro —no menos justo— al señor Krohn que, como antes se indicó, venía luchando desde hacía años por aquella realidad que había logrado una empresa extranjera.

Y fue entonces cuando, finalmente, la opinión pública se unió a dicho señor que, en la fecha antes citada, dio forma legal y definitiva a la naviera que, aun se mantiene en la mar y, con orgullo legítimo, luce el título de centenaria. Una de las pocas que en el mundo pueden llevarlo ya que, en su larga historia, no existen períodos de inactividad. Ni las dos guerras mundiales, con sus secuelas de muerte y destrucción, pudieron impedir las singladuras de sus unidades, que, primero dedicadas al cabotaje, luego pasaron al trá-

nar algún vapor que, por sus condiciones, se adaptase al servicio que la Bergenske pretendía llevar a cabo.

Se le dieron instrucciones sobre que el barco que adquiriese fuese de casco de hierro —hay que tener en cuenta que la Cunard no adoptó este material hasta 1856— y, además, de hélice, que no de las entonces de moda ruedas de palas.

Nada logró en Hamburgo el capitán Ege y, seguidamente, marchó a Newcastle donde entró en tratos con la firma Thos Toward para la adquisición de un vapor de casco de hierro y hélice, provisto de máquina de 180 H. P. construida por Robert Stephenson por 11.000 libras esterlinas.

En reunión extraordinaria del consejo de administración de la naviera se autorizó al capitán Ege a que llevase a efecto la compra y, el 28 de febrero, el barco fue abanderado en Noruega con el nuevo nombre de "Bergen".

De 476 toneladas, eran sus principales dimensiones 46 metros de eslora por 7,5 de manga. Tenía acomodación para 40 pasajeros en primera clase y 16 en segunda, si bien en los viajes por la costa —según documentos de la época— llegó a transportar entre 150 y 200 en cubierta. Su máquina le daba, en servicio normal, 13 nudos, lo cual no dejó de ser un bien aprovechado "slogan" para la naviera que, por entonces, comparaba esta con la del "flag ship" de la Peninsular and Oriental —el "Himalaya"— que daba 13,9 correlativos.

Tras la estela del "Bergen" se hicieron a la mar, poco después, los "Norge", "Jupiter", "Finnmarken", "Kong Karl", "Thor" y "Lofoten". Este último, reconstruido en 1895, se mantuvo en servicio hasta 1922.

Etapas de expansión

Con la entrega del "Finnmarken", la naviera se interesó en la extensión de sus servicios hasta la zona del Cabo Norte, precisamente hasta la localidad cuyo nombre llevaba el nuevo barco.

El servicio de cabotaje, muy cuidado y activo, fue mejorado a partir de 1894 con unidades, que más rápidas, aseguraban un mejor enlace y, al mismo tiempo, una más perfecta recepción de las cargas delicadas procedentes de las granjas que dependían de estos barcos para la entrega de sus productos a los mercados de consumo.

Los nombres de "Hera", "Minnatsol", "Polarys", "Uranus" y "Pallas" se incorporaron a la flota que, con el "Neptuno", había rebasado ampliamente el tonelaje medio de 1.000 toneladas para sus barcos.

El 1 de enero de 1912, el señor Kristofer Lehmkuhl —conocido comerciante de Bergen— se hace cargo de la presidencia del consejo de administración de la Det Bergenske.

866.610 toneladas de mercaderías hundidas por los "U-boats", 102.312 eran noruegas.

El "Vega", de la Det Bergenske, con pasajeros a su bordo, fue detenido por un submarino cuyo comandante decidió que había que hundirlo ya que, según él, conducía maquinaria en cubierta destinada a Inglaterra y, por tanto, llevaba contrabando.

El capitán del "Vega" ofreció lanzar por la borda tal cargamento pero, ante la insistencia del comandante del submarino, no tuvo más remedio que abandonar su barco que, momentos después, fue hundido a cañonazos.

Igual suerte corrió el "Meteor" a unas cuarenta millas de Bishop Rock cuando, desde Fieladelfia, se dirigía a Londres con carga general. A la lista hay que incluir los "Lups", "Algol", —desaparecido sin rastro— "Pollux" y "Nova", estos dos últimos con bastantes víctimas al ser torpedeados sin previo aviso.

El yate "Meteor"

Apenas callaron las armas, Kristofer Lehmkuhl dio un paso más hacia un futuro de la naviera enfocado hacia el turismo.

Primeramente adquirió los "Cervus", "Rigel", "Vega", "Leda" y "Júpiter". Luego, con el nuevo "Comet", inició línea regular con puertos sudamericanos —la cual aún mantiene, vía nuestro puerto— y, posteriormente, adquirió el yate "Meteor", barco especialmente estudiado y construido con vistas a la realización de cruceros de turismo.

En la primera década del actual siglo, la Hamburg Amerika Linie decidió dedicar su "Augusta Victoria", de 7.000 toneladas, a —pura y exclusivamente— cruceros de recreo.

Dio resultado el audaz proyecto y, posteriormente, el "Prinzessin Victoria Luise" inició igualmente tales viajes, pero con base en Nueva York y con el Caribe como meta de todos ellos, continuó hasta que, días después de un terremoto que alteró los fondos de la costa jamaicana, se perdió totalmente en Plum Point.

Para reemplazar al "Prinzessin Victoria Luise" se adquirió el "Scot" de la Unión Line —luego "Vasco Núñez de Balboa" de la Trasatlántica Española— y, al mismo tiempo, recibía la Blohm und Voss, de Hamburgo. La orden de construcción del que habría de ser el pequeño y elegante "Meteor".

De 3.610 toneladas, era el "Meteor" una de las más espléndidas unidades que entonces cruzaban el océano. Y lo continuó siendo hasta el fin de sus días.

Su estampa marinera era fina, elegante; el casco estaba enmarcado por un engallado bauprés —con un mascarón dorado— y popa de espejo. Dos palos en caída, a son de la chimenea, remataban la silueta

navegar en cruceros de turismo por los fiords de Noruega y, allí, una vez más le sorprendió la guerra.

Amarrado, esperó la llegada de la paz inútilmente. L ocupada Noruega por las tropas alemanas, el "Meteor" volvió a bandera alemana a partir del 27 de abril de 1940, fecha en que fue declarado buena presa por el tribunal marítimo correspondiente.

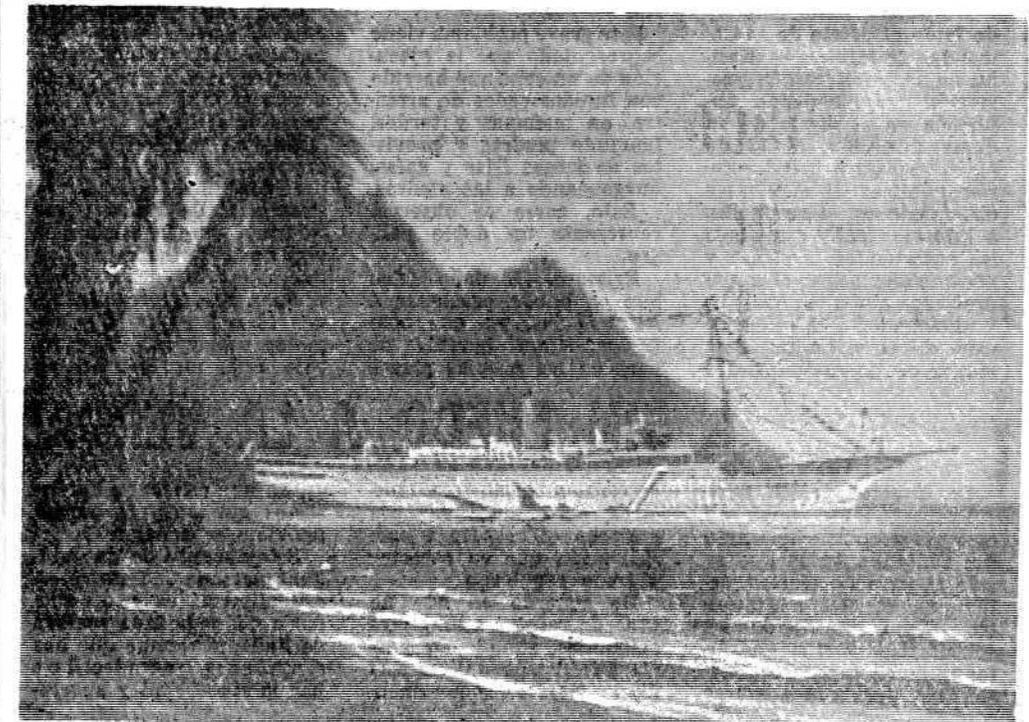
Convertido en buque-hospital, el "Meteor" operó en aguas del Báltico y, atracado en Pillau, el 9 de marzo de

continuar con todas sus líneas en plena vigencia. Pero, meses más tarde, las circunstancias aconsejaron una variación en este proyecto.

En agosto de 1940, la Det Bergenske tenía en servicio 50 unidades con un tonelaje bruto total de 90.697 toneladas. El hundimiento del "Arturus" hizo que, para prevenir nuevos casos, los barcos de pasaje de la naviera fuesen amarrados. Y los "Stella Polaris", "Venus" y "Vega" lo fueron, no sólo por esta razón, sino también dado que las cláusulas de la Mutual

vez, ésta adquiría su segundo petrolero, el "Pollux", a cuyo coste —16.900.000 coronas suecas— contribuyeron las 7.200.000 que la Rederei A. B. Clipper que, por entonces, estaba compuesta por los mercaderes "Northern Clipper", "Southern Clipper" y "Ocean Clipper" mientras que, bajo los colores de la Rederei A. B. Malmoil, navegaban los "F. H. Kockums" y "Frans", de 22.864 y 13.074 toneladas respectivamente.

Entonces el "Stella Polaris" contaba con acomodación para 154 pasajeros. Disponía de cua-



El "Stella Polaris" durante una de sus frecuentes escalas en las pequeñas islas de las Antillas.

1945 fue hundido durante el curso de un ataque aéreo.

Cuando la paz llegó de nuevo al mundo, del "Meteor" sólo asomaba sobre las aguas la banda de estribor y, tales eran las averías, que no se intentó su recuperación y, convertido en chatarra, terminó sus días el barco que fue orgullo de la Hapag y de la Det Bergenske.

El "Stella Polaris"

Después de la entrega del "Nova" en 1923, barco de 1.581 toneladas y acomodación, para cincuenta pasajeros, Kristofer Lehmkuhl, entusiasmado por el éxito de "Meteor" concentró todos los esfuerzos financieros para lograr el capital necesario para la construcción de un nuevo yate que, de más capacidad que aquel, reuniese ventajosas posibilidades de rentable explotación comercial.

De su construcción se encargó la firma sueca A. B. Götaverken, en sus astilleros de Gøteborg, y, cuando ésta presentó el presupuesto —cuatro millones de coronas suecas— fueron muchos los accionistas de la Det Bergenske que no dieron su conformidad a los proyectos del Kristofer Lehmkuhl.

Sin embargo no cedió el consejo de administración y, poco a poco, tomó forma en los antes citados astilleros la espléndida estampa marinera del "Stella Polaris".

Botado en febrero de 1927,

War Risk Assurance exigían primar que la Det Bergenske no podía cubrir.

Cuando los alemanes invadieron Noruega, el "Stella Polaris" cayó en sus manos. Los armadores intentaron, sin éxito, que los alemanes hiciesen uso muy limitado de los mercaderes incautados.

No obtuvieron resultado las negociaciones y, después de cierto tiempo dedicado al transporte de tropas, el "Stella Polaris" fue enviado a Narvik.

Y era que, desde 1942, los convoyes que se dirigían a Rusia contaban con portaviones de escolta que, con su aviación, constituían una amenaza, muy seria ciertamente, para las fuerzas navales alemanas y, con objeto de contrarrestar estas medidas, nuevas flotillas de submarinos fueron destinadas al Norte.

Estas flotillas de "U-boats" disponían de bases flotantes, compuestas de barcos-taller y barcos-viviendas, que se situaron —preferentemente— en Kirkeness, Hammersfest, Harsstad y Narvik.

Como barcos-taller fueron designados el "Kamerun", "Huascaran", —el "Aurelia" que nos visita con turismo— y el "Neumak". Estos no disponían de base fija dada su tarea pero, los utilizados como viviendas, sí tenían sus puntos de obligado estacionamiento. Y mientras el "Suedmer" se encontraba en Kirkeness, el "Stella Polaris" estaba en Narvik

tro suites dobles, de lujo; seis camarotes, también de lujo, dobles, mientras que el resto de la acomodación estaba compuesto por camarotes de dos plazas y con servicios en cada uno de ellos.

Con estas características, al "Stella Polaris" le era muy difícil mantenerse en las aguas del Caribe donde ya navegaban otros "liners" europeos —"Renaissance", "Cabo Izarra", y "Franca C"— al tiempo que lo hacían varios "ferries" dedicados a cruceros de recreo en aquella zona. Estos, los "Gosta Barling", "Jamaica Queen", "Panamerican", "Sunward", "Bahama Star", "Boheme" y "Sunward", todos con muy amplia acomodación, hicieron que el "Stella Polaris" regresase a Europa, vía nuestro puerto.

Terminado aquel largo crucero, en Malmoe fue reparado y, después de llevar a cabo varios viajes por aguas europeas, fue amarrado y ofrecido en venta.

La única oferta que se recibió fue la de una firma japonesa que lo destinaria a hotel flotante en aguas de Osaka. Y, sin pasaje a su bordo, zarpo rumbo a su nuevo destino, a través del Canal de Panamá, y, ya en aguas del Japón, ha quedado relegado a una misión que, por el momento, ha evitado el desguace de uno de los barcos más elegantes que han cruzado la mar.