

LA ISLA Y LOS BARCOS

Hoy llegará con turismo el trasatlántico alemán "Bremen"

ES EL QUINTO "LINER" DE LA NORDDEUTSCHER LLOYD QUE LLEVA ESTE NOMBRE ANTERIORMENTE FUE EL "PASTEUR", DE LA CIE. DE NAV. SUD ATLANTIQUE

El 20 de febrero de 1857 quedó constituida en Bremen la naviera Norddeutscher Lloyd que, de inmediato, ordenó la construcción de su primer trasatlántico, llamado precisamente "Bremen", a los astilleros de la Caird and Company, de Greenock.

Hoy, 112 años después, llega a nuestro puerto el quinto "Bremen" de la célebre naviera que, con turismo, recorre en crucero de recreo los más importantes puertos de esta zona del Atlántico.

Las 2.674 toneladas de aquel primer "Bremen" son hoy un claro contraste con las 30.447 del que hoy nos visita. El 19 de junio de 1858 zarpó de Bremen rumbo a Nueva York, en viaje inaugural, y con sólo 150 toneladas de carga, 22 pasajeros en primera y 93 en tercera. Con su máquina de 700 H. P. que le impulsaba a 11,5 nudos de media, cruzó de puerto a puerto en 14 días y 19 horas. En Nueva York, la Prensa dedicó cálidos elogios a las comodidades y estampa marinera que ofrecía. Al coste de un millón doscientos mil marcos, la Norddeutscher Lloyd había logrado un magnífico trasatlántico, con el clásico aparejo de barco y una solitaria chimenea entre el trinquete y el mayor. Aquellos 115 pasajeros fueron la base para que, con el lento correr de los años, la naviera alcanzase, en pleno 1913, la cifra de 662 mil 385 viajeros en justo un año.

El "Bremen" pronto logró fama. La Prensa inglesa se hizo eco de la americana y proclamó el lujo inusitado del trasatlántico que contaba con un piano, dos cuartos de baño y una biblioteca. El 17 de julio se hizo el "Bremen" a la mar en viaje de vuelta, con sesenta pasajeros y 220 toneladas de car-

entonces, fue slogan publicitario durante bastante tiempo.

Un año más tarde, el "Bremen" sufrió la rotura del eje de la hélice cuando navegaba hacia Nueva York. Entonces largó todo el trazo, viró en redondo y puso proa a su puerto de salida donde luego permaneció durante seis meses sometido a obras de reparación y mejora en la máquina e instalaciones para carga y paisaje.

En 1860, la Norddeutscher Lloyd estableció ya el servicio trasatlántico con carácter quincenal, y en Nueva York, terminal de línea, construyó una estación marítima de relativa importancia. El "Bremen" y otras unidades de la naviera fueron transferidas a bandera rusa en 1864 por razones de seguridad, ya que entonces Alemania se encontraba en guerra con Dinamarca. Cuatro años más tarde, ya superado por los nuevos "liners" de la naviera, pasó a la línea de La Habana, en la que permaneció hasta que, en 1874 fue vendido a la Edward Bates and Co., de Liverpool.

Desprovisto de su máquina, el "Bremen" volvió a la mar convertido en un velero puro. Se le aparejó de fragata y la esbelta arboladura disimuló un poco sus antiestéticas líneas de

Un nuevo "Bremen"

El segundo "Bremen" de la Norddeutscher Lloyd fue construido en 1897 en los astilleros Schichau, de Danzig. De 10 mil 525 toneladas y 15,5 nudos de media con 8.000 H. P. sobre dos hélices, tenía acomodación para 345 pasajeros en primera, 314 en segunda y 1.700 en tercera.

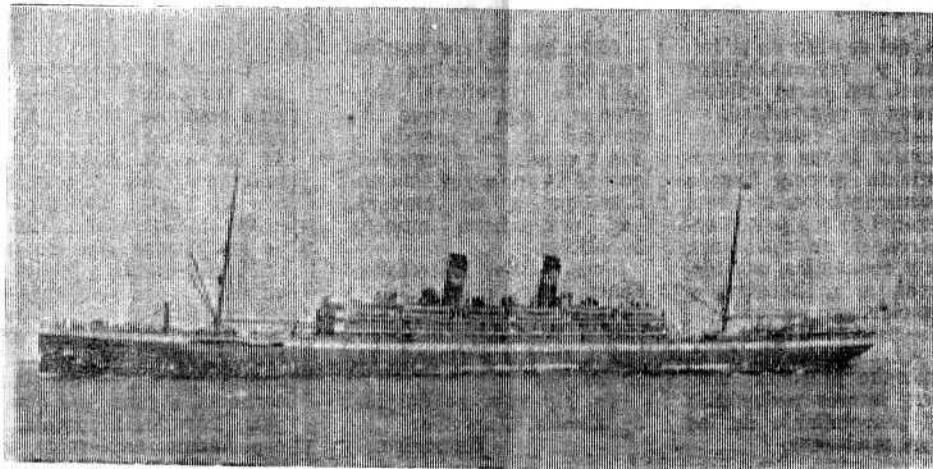
Este nuevo "Bremen" navegaba a Nueva York solamente durante el verano y el resto del año lo hacía en la línea de Aus-

guerra mundial le sorprendió en Bremen y allí permaneció amarrado e inactivo hasta 1919. Fue entonces entregado a la L. and O. que, sin cambiarle de nombre, lo utilizó hasta 1921, fecha en que lo adquirió la Byron Line. Bajo los nombres de "Constantinople" y "King Alexander" navegó hasta su desguace, en 1929.

El tercer "Bremen" en la flota de la Norddeutscher Lloyd fue botado en 1898 en los astilleros de la Vulkan, de Stettin, con el nombre de "Princess Irene". Era casi gemelo del segundo "Bremen", pero la naviera lo dedicó exclusivamente a la línea de Extremo Oriente hasta que, en 1902, fue transferido a la de Nápoles a Nueva York, en unión del "Konigin Luise". En abril de 1904 salvó a la tripulación del velero austriaco "Marije" y, cinco años más tarde, realizó idéntica operación, con cien pasajeros y algunos tripulantes del trasatlántico inglés "Slavonia", perdido cerca de las Azores. En 1910, mientras navegaba en viaje de vuelta, sufrió una seria avería en los guardines del timón y, con gran maestría, gobernándolo sólo con las hélices, el capitán von Lett Petersen pudo conducirlo a puerto a través de las congestionadas aguas del Canal de la Mancha.

Al comenzar la primera guerra mundial quedó amarrado en Nueva York, puerto en el que permaneció hasta que, requisado por los americanos, pasó a

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



El segundo "Bremen" cuando, bajo bandera griega y el nombre de "Constantinople", navegaba bajo los colores de la Byron Line.

El tercer "Bremen"

El tercer "Bremen" en la flota de la Norddeutscher Lloyd fue botado en 1898 en los astilleros de la Vulkan, de Stettin, con el nombre de "Princess Irene". Era casi gemelo del segundo "Bremen", pero la naviera lo dedicó exclusivamente a la línea de Extremo Oriente hasta que, en 1902, fue transferido a la de Nápoles a Nueva York, en unión del "Konigin Luise". En abril de 1904 salvó a la tripulación del velero austriaco "Marije" y, cinco años más tarde, realizó idéntica operación, con cien pasajeros y algunos tripulantes del trasatlántico inglés "Slavonia", perdido cerca de las Azores. En 1910, mientras navegaba en viaje de vuelta, sufrió una seria avería en los guardines del timón y, con gran maestría, gobernándolo sólo con las hélices, el capitán von Lett Petersen pudo conducirlo a puerto a través de las congestionadas aguas del Canal de la Mancha.

Al comenzar la primera guerra mundial quedó amarrado en Nueva York, puerto en el que permaneció hasta que, requisado por los americanos, pasó a

la Marina de esta nación como transporte de tropas y bajo el nuevo nombre de "Pocahontas". Terminado el conflicto bélico, el "liner" pasó a la U. S. Mail S. S. que lo empleó en la línea Italia-Nueva York con carga y pasaje. En el curso de su segundo viaje entró de arribada forzosa a Gibraltar debido a serias averías en la máquina; cuando éstas estaban reparadas, la empresa armadora suspendió pagos y el barco quedó pendiente de que se tomase una solución definitiva con respecto a su problemático futuro.

Entonces aprovechó la oportunidad la Norddeutscher Lloyd para comprar su antiguo trasatlántico por una cifra relativamente pequeña. Dos remolcadores se encargaron de conducirlo a Bremerhaven donde se procedió a su reparación y modernización. Según el rumor popular, en sus bodegas se encontró tal cantidad de lingotes de bronce—empleados como lastre—que su venta amortizó la cantidad pagada por el ya nuevo "Bremen".

En abril de 1929, iniciado el

travesías en la línea Nueva York y, unos meses después, rescató a la tripulación del carguero inglés "Lauristan". Cinco años más tarde, con un nuevo

"Bremen" en grada, tomó el nombre de "Karlsruhe", bajo el que navegó hasta que, en 1932, ya vencido por los años, fue vendido para desguazar.

La Cinta Azul del cuarto "Bremen"

Ya en 1926 la Norddeutscher Lloyd decidió la reconquista del para ella preciado record del Atlántico Norte. Los nombres de "Bremen" y "Europa" fueron seleccionados para los dos supertrasatlánticos que entonces se proyectaron y que, pronto, comenzaron a tomar forma en las gradas de los astilleros encargados de su construcción.

El 16 de agosto de 1928 el presidente Hindenburg bautizó solemnemente al nuevo "Bremen", que, momentos después, resbalaba por la grada de los astilleros de la Deschimag, cerca de Bremen. Una huelga de tres meses causó serios retrasos en la puesta a punta de ambos "liners" y, una vez reanudados los trabajos, un grave incendio en el "Europa" motivó nuevas dilaciones en los servicios ya programados.

En 19 de enero de 1929, el "Bremen" se hace a la mar en viaje inaugural y, con escala en Southampton y Cherburgo, alcanza Nueva York en 4 días, 17 horas y 46 minutos, lo cual significó una media de 27,83 nudos. En el viaje de vuelta logró 27,91 y con ello se adjudicó el mítico Blue Ribband, arrebatado en buena lid al "Mauretania", de la Cunard inglesa.

Una novedad que introdujo el "Bremen" fue la de una catarpulta que, instalada en la toldilla, servía para el lanzamiento de un hidro que conducía la correspondencia. Esto se hacía cuando el "liner" se encontraba a cierta distancia de la costa, y tal innovación, pronto abandonada, permitía ganar algunas horas e incluso días. La proa de bulbo fue otra de las muchas novedades técnicas que este gigante de la mar—51.737 toneladas—introdujo en la construcción naval. Tenía acomodación para 600 pasajeros en primera, 500 en segunda y 900 en tercera y, dada su popularidad, iba siempre a la máxima capacidad.

Según un estudio de su explotación económica, en sus 150

mil pasajeros y 3.400 automóviles. En los primeros meses de 1939 el "Bremen" hizo historia al cruzar el Canal de Panamá en el curso de un crucero de turismo alrededor de América del Sur. Era la mayor unidad que hasta entonces había utilizado tal vía de comunicación. Cuando ya la guerra era inminente, salió de Nueva York y, a toda velocidad—alcanzó una máxima de 29,7 nudos—se lanzó a cruzar el Atlántico. Sus receptores captaron el S. O. S. que lanzaba el "Athenia", primera víctima de los submarinos alemanes, pero la guerra era la guerra y, con sentimiento de auténtico marino, su capitán tuvo que mantener el rumbo y el silencio radiotelegráfico. Durante unos días nada se supo del "Bremen" hasta que el 6, con la superestructura pintada de gris, hizo su espectacular aparición ante el puerto ruso de Murnsmank.

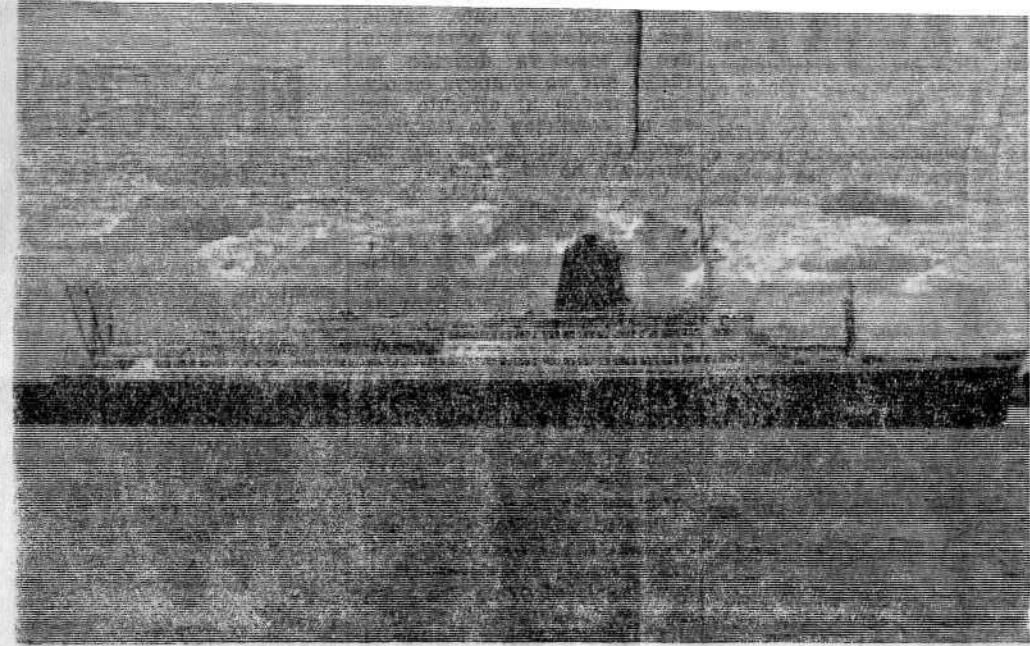
Durante algunos meses allí permaneció amarrado y, un buen día se hizo de nuevo a la mar. Navegando a la máxima y manteniéndose dentro de las aguas territoriales de Noruega, llegó a Bremerhaven, después de esquivar los torpedos del submarino inglés "Salmon".

El 18 de marzo de 1941, el "Bremen" ardió totalmente y su casco, ya inútil, fue entonces remolcado a la barra del Weser y allí embarrancado en un bajo arenoso. En 1954 se procedió al desguace de sus restos.

El actual "Bremen"

El 15 de febrero de 1938 fue botado en los astilleros de la Penhoet el trasatlántico "Pasteur", encargado por la Cie. de Nav. Sudatlantique para reemplazar al incendiado "L'Atlantique" en la línea del Plata.

De 30.447 toneladas, eran sus principales dimensiones 212 metros de eslora por 23,5 de manga. El aparato motor estaba compuesto por cuatro grupos de turbinas Parsons que, sobre igual número de hélices, le ga-



El quinto "Bremen" de la Norddeutscher Lloyd, de 30.447 toneladas, fue anteriormente el francés "Pasteur". Durante los 19 años que permaneció bajo el pabellón galo, este trasatlántico no efectuó ningún viaje comercial. Por su actuación durante la campaña de Indochina fue condecorado con la Cruz de Guerra.

ga. La travesía duró exactamente 12 días y 5 horas y esta rapidez, un verdadero record

tralia a Extremo Oriente. Durante algún tiempo, la Schichau poseyó el 95 por ciento de fueron presa del fuego en mayor o menor extensión pero, en el "Bremen", se acentuó la tragedia con la pérdida de doce de sus tripulantes. Con una enorme escora a babor y totalmente calcinada la superestructura, pudo ser finalmente retirado por los remolcadores fuera del terrible foco del incendio.

Su reconstrucción, llevada a cabo en astilleros americanos, costó un millón setecientos mil marcos y, meses después, ya se encontraba nuevamente en disposición de hacerse a la mar. En 1905 se le instaló la entonces la última palabra de la técnica marinera: la radiotelegrafía.

Con ella a su bordo, el "Bremen" garantizaba así su navegar, y lo demostró tres meses más tarde cuando, tras una avería en las hélices, tuvo que solicitar auxilio y a sus llamadas contestó el petrolero "Lucigen" que, durante 3 días, lo remolcó hasta dejarlo fondeado en Halifax.

En diciembre de 1908 fue uno de los varios trasatlánticos que participaron en el rescate de los siniestrados del terremoto de Messina y, completamente abarrotado de refugiados, llegó a Nápoles. Desembarcados estos, se hizo de nuevo a la mar en busca de heridos, a los que se atendió a su bordo hasta la llegada a puerto.

El comienzo de la primera

en los guardines del timón y, con gran maestría, gobernándolo sólo con las hélices, el capitán von Lett Petersen pudo conducirlo a puerto a través de las congestionadas aguas del Canal de la Mancha.

Al comenzar la primera guerra mundial quedó amarrado en Nueva York, puerto en el que permaneció hasta que, requisado por los americanos, pasó a

dores se encargaron de conducirlo a Bremerhaven donde se procedió a su reparación y modernización.

Según el rumor popular, en sus bodegas se encontró tal cantidad de lingotes de bronce—empleados como lastre—que su venta amortizó la cantidad pagada por el ya nuevo "Bremen".

En abril de 1923 inició sus

muchas novedades técnicas que este gigante de la mar—51.737 toneladas—introdujo en la construcción naval. Tenía acomodación para 600 pasajeros en primera, 500 en segunda y 900 en tercera y, dada su popularidad, iba siempre a la máxima capacidad.

Según un estudio de su explotación económica, en sus 150 primeros viajes transportó 354

teu, encargado por la Cie. de Nav. Sudatlantique para reemplazar al incendiado "L'Atlantique" en la línea del Plata.

De 30.447 toneladas, eran sus principales dimensiones 212 metros de eslora por 23,5 de manga. El aparato motor estaba compuesto por cuatro grupos de turbinas Parsons que, sobre igual número de hélices, le garantizaban 60.000 H. P. y 25 nudos de velocidad. El nuevo "flag ship" de la Sudatlantique tenía acomodación para 751 pasajeros en tres clases. Su estampa marinera era característica, con alta y ancha chimenea en caída, a son de los dos palos que remataban su silueta.

El viaje inaugural se fijó para el 14 de septiembre de 1939 y, después de efectuar sus pruebas oficiales, fondeó en Brest para allí ultimar los preparativos de su primer viaje. La declaración de la guerra hizo que la naviera cancelara todos los viajes y el "Pasteur" arribó a Saint Nazaire, donde se le desmontó toda la instalación de pasaje y se le habilitó como transporte de tropas.

El 1 de junio de 1940 llegó nuevamente a Brest y allí cargó 400 toneladas de oro, las reservas del Banco de Francia. Y con su correspondiente escolta de destructores, puso proa al puerto de Halifax. El viaje lo efectuó a una media de 26,5 nudos y, una vez en el citado puerto canadiense, se le ordenó que no se hiciese a la mar hasta nueva orden.

Cuando Francia solicitó el armisticio con Alemania, el "Pasteur" fue apresado por los ingleses y colocado bajo la administración de la Cunard para el transporte de tropas. Como tal navegó durante toda la guerra, pero no con la paz llegó la tranquilidad para el "liner" que nunca había hecho un viaje comercial. Terminada la lucha en Europa, Francia tuvo que sofocar la rebelión de sus colonias en Indochina y allí fue el "Pasteur". Desde 1945 a 1953 fue constante su presencia en aquellas aguas, y siempre en misión de guerra. En septiembre de 1949 fue devuelto a sus legales armadores al mismo tiempo que por el Gobierno se le concedía la Cruz de Guerra por sus servicios en la campaña de Indochina.

El 22 de enero de 1957, el "Pasteur" zarpó de Marsella rumbo a Brest y allí fue amarrado y anunciada su venta. Mucha fue la oposición en los medios marítimos galos, pero no había otra solución, ya que Francia no necesitaba entonces un "liner" de tal tonelaje para sus líneas de América del Sur.

La naviera Norddeutscher Lloyd hizo oferta y, aceptada, el "Pasteur" pasó a su propiedad. El 26 de septiembre zarpó para Vegesack y luego pasó a los astilleros de la Vulkan, donde durante dos años, se trabajó en su modernización.

Al mismo tiempo se le hizo un recorrido general de casco y

LA ISLA Y LOS BARCOS

8/1/69

24

Hoy llegará con turismo el trasatlántico alemán "Bremen"

ES EL QUINTO "LINER" DE LA NORDDEUTSCHER LLOYD QUE LLEVA ESTE NOMBRE ANTERIORMENTE FUE EL "PASTEUR", DE LA CIE. DE NAV. SUD ATLANTIQUE

El 20 de febrero de 1857 quedó constituida en Bremen la naviera Norddeustcher Lloyd que, de inmediato, ordenó la construcción de su primer trasatlántico, llamado precisamente "Bremen", a los astilleros de la Caird and Company, de Grescoe.

Hoy, 112 años después, llega a nuestro puerto el quinto "Bremen" de la célebre naviera que, con turismo, recorre en crucero de recreo los más importantes puertos de esta zona del Atlántico.

Las 2.674 toneladas de aquel primer "Bremen" son hoy un claro contraste con las 30.447 del que hoy nos visita. El 19 de junio de 1858 zarpó de Bremen rumbo a Nueva York, en viaje inaugural, y con sólo 150 toneladas de carga, 22 pasajeros en primera y 93 en tercera. Con su máquina de 700 H. P. que le impulsaba a 11,5 nudos de media, cruzó de puerto a puerto en 14 días y 19 horas. En Nueva York, la Prensa dedicó cálidos elogios a las comodidades y estampa marinera que ofrecía. Al coste de un millón doscientos mil marcos, la Norddeustcher Lloyd había logrado un magnífico trasatlántico, con el clásico aparejo de barco y una solitaria chimenea entre el trinquete y el mayor. Aquellos 115 pasajeros fueron la base para que, con el lento correr de los años, la naviera alcanzase, en pleno 1913, la cifra de 662 mil 385 viajeros en justo un año.

El "Bremen" pronto logró fama. La Prensa inglesa se hizo eco de la americana y proclamó el lujo inusitado del trasatlántico que contaba con un piano, dos cuartos de baño y una biblioteca. El 17 de julio se hizo el "Bremen" a la mar en viaje de vuelta, con sesenta pasajeros y 220 toneladas de car-

entonces, fue slogan publicitario durante bastante tiempo.

Un año más tarde, el "Bremen" sufrió la rotura del eje de la hélice cuando navegaba hacia Nueva York. Entonces largó todo el trapo, viró en redondo y puso proa a su puerto de salida donde luego permaneció durante seis meses sometido a obras de reparación y mejora en la máquina e instalaciones para carga y paisaje.

En 1860, la Norddeustcher Lloyd estableció ya el servicio trasatlántico con carácter quincenal, y en Nueva York, terminal de línea, construyó una estación marítima de relativa importancia. El "Bremen" y otras unidades de la naviera fueron transferidas a bandera rusa en 1864 por razones de seguridad, ya que entonces Alemania se encontraba en guerra con Dinamarca. Cuatro años más tarde, ya superado por los nuevos "liners" de la naviera, pasó a la línea de La Habana, en la que permaneció hasta que, en 1874 fue vendido a la Edward Bates and Co., de Liverpool.

Desprovisto de su máquina, el "Bremen" volvió a la mar convertido en un velero puro. Se le aparejó de fragata y la esbelta arboladura disimuló un poco sus antiestéticas líneas de

Un nuevo "Bremen"

El segundo "Bremen" de la Norddeustcher Lloyd fue construido en 1897 en los astilleros Schichau, de Danzig. De 10 mil 525 toneladas y 15,5 nudos de media con 8.000 H. P. sobre dos hélices, tenía acomodación para 345 pasajeros en primera, 314 en segunda y 1.700 en tercera.

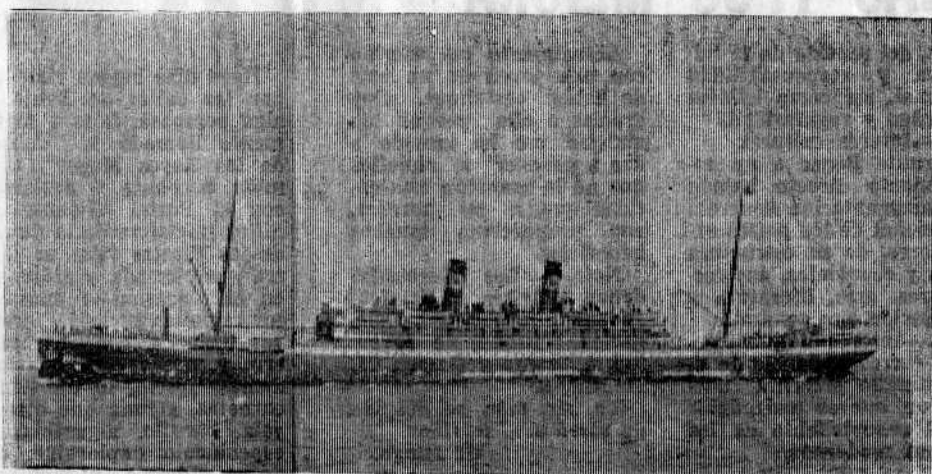
Este nuevo "Bremen" navegaba a Nueva York solamente durante el verano y el resto del año lo hacía en la línea de Aus-

guerra mundial le sorprendió y, ya con bandera inglesa, comenzó a navegar entre Cardiff y San Francisco de California con cargamentos de carbón. El 16 de octubre de 1882, en la recalada al citado puerto americano, y con el tiempo cerrado en niebla, embarrancó en Farallon Island y se perdió totalmente.

su propiedad, mientras que el 5 restante era de la naviera. Esta medida era de mera precaución ya que, pocos años antes, ésta tuvo que devolver a Schichau el "Kaiser Friedrich", que no cumplía la velocidad estipulada en el contrato.

El 30 de junio de 1900, un terrible incendio se declaró en la estación y muelles que la Norddeustcher Lloyd poseía en Hoboken. Todas las unidades de la naviera allí amarradas

Por Juan Antonio Padrón Alborno



El segundo "Bremen" cuando, bajo bandera griega y el nombre de "Constantinople", navegaba bajo los colores de la Byron Line.

El tercer "Bremen" en la flota de la Norddeustcher Lloyd fue botado en 1898 en los astilleros de la Vulkan, de Stettin, con el nombre de "Princess Irene". Era casi gemelo del segundo "Bremen", pero la naviera lo dedicó exclusivamente a la línea de Extremo Oriente hasta que, en 1902, fue transferido a la de Nápoles a Nueva York, en unión del "Konigin Luise". En abril de 1904 salvó a la tripulación del velero austriaco "Marije" y, cinco años más tarde, realizó idéntica operación, con cien pasajeros y algunos tripulantes del trasatlántico inglés "Slavonia", perdido cerca de las Azores. En 1910, mientras navegaba en viaje de vuelta, sufrió una seria avería en los guardines del timón y, con gran maestría, gobernándolo sólo con las hélices, el capitán von Lett Petersen pudo conducirlo a puerto a través de las congestionadas aguas del Canal de la Mancha.

El tercer "Bremen" en la flota de la Norddeustcher Lloyd fue botado en 1898 en los astilleros de la Vulkan, de Stettin, con el nombre de "Princess Irene". Era casi gemelo del segundo "Bremen", pero la naviera lo dedicó exclusivamente a la línea de Extremo Oriente hasta que, en 1902, fue transferido a la de Nápoles a Nueva York, en unión del "Konigin Luise". En abril de 1904 salvó a la tripulación del velero austriaco "Marije" y, cinco años más tarde, realizó idéntica operación, con cien pasajeros y algunos tripulantes del trasatlántico inglés "Slavonia", perdido cerca de las Azores. En 1910, mientras navegaba en viaje de vuelta, sufrió una seria avería en los guardines del timón y, con gran maestría, gobernándolo sólo con las hélices, el capitán von Lett Petersen pudo conducirlo a puerto a través de las congestionadas aguas del Canal de la Mancha.

El tercer "Bremen" en la flota de la Norddeustcher Lloyd fue botado en 1898 en los astilleros de la Vulkan, de Stettin, con el nombre de "Princess Irene". Era casi gemelo del segundo "Bremen", pero la naviera lo dedicó exclusivamente a la línea de Extremo Oriente hasta que, en 1902, fue transferido a la de Nápoles a Nueva York, en unión del "Konigin Luise". En abril de 1904 salvó a la tripulación del velero austriaco "Marije" y, cinco años más tarde, realizó idéntica operación, con cien pasajeros y algunos tripulantes del trasatlántico inglés "Slavonia", perdido cerca de las Azores. En 1910, mientras navegaba en viaje de vuelta, sufrió una seria avería en los guardines del timón y, con gran maestría, gobernándolo sólo con las hélices, el capitán von Lett Petersen pudo conducirlo a puerto a través de las congestionadas aguas del Canal de la Mancha.

El tercer "Bremen" en la flota de la Norddeustcher Lloyd fue botado en 1898 en los astilleros de la Vulkan, de Stettin, con el nombre de "Princess Irene". Era casi gemelo del segundo "Bremen", pero la naviera lo dedicó exclusivamente a la línea de Extremo Oriente hasta que, en 1902, fue transferido a la de Nápoles a Nueva York, en unión del "Konigin Luise". En abril de 1904 salvó a la tripulación del velero austriaco "Marije" y, cinco años más tarde, realizó idéntica operación, con cien pasajeros y algunos tripulantes del trasatlántico inglés "Slavonia", perdido cerca de las Azores. En 1910, mientras navegaba en viaje de vuelta, sufrió una seria avería en los guardines del timón y, con gran maestría, gobernándolo sólo con las hélices, el capitán von Lett Petersen pudo conducirlo a puerto a través de las congestionadas aguas del Canal de la Mancha.

Al comenzar la primera guerra mundial quedó amarrado en Nueva York, puerto en el que permaneció hasta que, requisado por los americanos, pasó a

nombre, lo utilizó hasta 1921, fecha en que lo adquirió la Byron Line. Bajo los nombres de "Constantinople" y "King Alexander" navegó hasta su desguace, en 1929.

El tercer "Bremen"

la Marina de esta nación como transporte de tropas y bajo el nuevo nombre de "Pocahontas". Terminado el conflicto bélico, el "liner" pasó a la U. S. Mail S. S. que lo empleó en la línea Italia-Nueva York con carga y pasaje. En el curso de su segundo viaje entró de arribada forzosa a Gibraltar debido a serias averías en la máquina; cuando éstas estaban reparadas, la empresa armadora suspendió pagos y el barco quedó pendiente de que se tomase una solución definitiva con respecto a su problemático futuro.

Entonces aprovechó la oportunidad la Norddeustcher Lloyd para comprar su antiguo trasatlántico por una cifra relativamente pequeña. Dos remolcadores se encargaron de conducirlo a Bremerhaven donde se procedió a su reparación y modernización.

Según el rumor popular, en sus bodegas se encontró tal cantidad de lingotes de bronce—empleados como lastre—que su venta amortizó la cantidad pagada por el ya nuevo "Bremen".

En abril de 1923 inició sus

travesías en la línea Nueva York y, unos meses después, rescató a la tripulación del carguero inglés "Lauristan" Cinco años más tarde, con un nuevo

La Cinta Azul del cuarto "Bremen"

Ya en 1926 la Norddeustcher Lloyd decidió la reconquista del para ella preciado record del Atlántico Norte. Los nombres de "Bremen" y "Europa" fueron seleccionados para los dos supertrasatlánticos que entonces se proyectaron y que, pronto, comenzaron a tomar forma en las gradas de los astilleros encargados de su construcción.

El 16 de agosto de 1928 el presidente Hindenburg bautizó solemnemente al nuevo "Bremen", que, momentos después, resbalaba por la grada de los astilleros de la Deschimag, cerca de Bremen. Una huelga de tres meses causó serios retrasos en la puesta a punta de ambos "liners" y, una vez reanudados los trabajos, un grave incendio en el "Europa" motivó nuevas dilaciones en los servicios ya programados.

En 19 de enero de 1929, el "Bremen" se hace a la mar en viaje inaugural y, con escala en Southampton y Cherburgo, alcanza Nueva York en 4 días, 17 horas y 46 minutos, lo cual significó una media de 27,83 nudos. En el viaje de vuelta logró 27,91 y con ello se adjudicó el mítico Blue Ribband, arrebatado en buena lid al "Mauretania", de la Cunard inglesa.

Una novedad que introdujo el "Bremen" fue la de una catapultilla, instalada en la toldilla, servía para el lanzamiento de un hidro que conducía la correspondencia. Esto se hacía cuando el "liner" se encontraba a cierta distancia de la costa, y tal innovación, pronto abandonada, permitía ganar algunas horas e incluso días. La proa de bulbo fue otra de las muchas novedades técnicas que este gigante de la mar—51.737 toneladas—introdujo en la construcción naval. Tenía acomodación para 600 pasajeros en primera, 500 en segunda y 900 en tercera y, dada su popularidad, iba siempre a la máxima capacidad.

Según un estudio de su explotación económica, en sus 150 primeros viajes transportó 354

"Bremen" en grada, tomó el nombre de "Karlsruhe", bajo el que navegó hasta que en 1932, ya vencido por los años, fue vendido para desguazar.

mil pasajeros y 3.400 automóviles. En los primeros meses de 1939 el "Bremen" hizo historia al cruzar el Canal de Panamá en el curso de un crucero de turismo alrededor de América del Sur. Era la mayor unidad que hasta entonces había utilizado tal vía de comunicación. Cuando ya la guerra era inminente, salió de Nueva York y, a toda velocidad—alcanzó una máxima de 29,7 nudos—se lanzó a cruzar el Atlántico. Sus receptores captaron el S. O. S. que lanzaba el "Athenia", primera víctima de los submarinos alemanes, pero la guerra era la guerra y, con sentimiento de auténtico marino, su capitán tuvo que mantener el rumbo y el silencio radiotelegráfico. Durante unos días nada se supo del "Bremen" hasta que el 6, con la superestructura pintada de gris, hizo su espectacular aparición ante el puerto ruso de Murnsmank.

Durante algunos meses allí permaneció amarrado y, un buen día se hizo de nuevo a la mar. Navegando a la máxima y manteniéndose dentro de las aguas territoriales de Noruega, llegó a Bremerhaven, después de esquivar los torpedos del submarino inglés "Salmon".

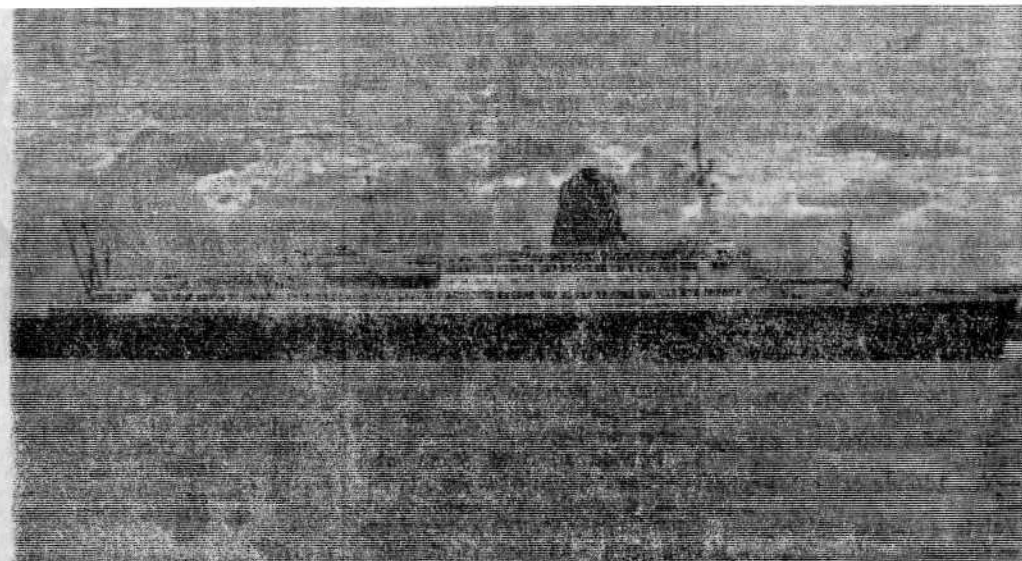
El 18 de marzo de 1941, el "Bremen" ardió totalmente y su casco, ya inútil, fue entonces remolcado a la barra del Weser y allí embarrancado en un bajo arenoso. En 1954 se procedió al desguace de sus restos.

El actual "Bremen"

El 15 de febrero de 1938 fue botado en los astilleros de la Penhoet el trasatlántico "Pasteur", encargado por la Cie. de Nav. Sudatlantique para reemplazar al incendiado "L'Atlantique" en la línea del Plata.

De 30.447 toneladas, eran sus principales dimensiones 212 metros de eslora por 23,5 de manga. El aparato motor estaba compuesto por cuatro grupos de turbinas Parsons que, sobre igual número de hélices, le garantizaban 60.000 H. P. y 25 nudos de velocidad. El nuevo "flag ship" de la Sudatlantique tenía acomodación para 751 pasajeros en tres clases. Su estampa marinera era característica, con alta y ancha chimenea en caída, a son de los dos palos que remataban su silueta. El viaje inaugural se fijó pa-





El quinto "Bremen" de la Norddeutscher Lloyd, de 30.447 toneladas, fue anteriormente el francés "Pasteur". Durante los 19 años que permaneció bajo el pabellón galo, este trasatlántico no efectuó ningún viaje comercial. Por su actuación durante la campaña de Indochina fue condecorado con la Cruz de Guerra.

ga. La travesía duró exactamente 12 días y 5 horas y esta rapidez, un verdadero record

trahía a Extremo Oriente. Durante algún tiempo, la Schichau poseyó el 95 por ciento de

fueron presa del fuego en mayor o menor extensión pero, en el "Bremen", se acentuó la tragedia con la pérdida de doce de sus tripulantes. Con una enorme escora a babor y totalmente calcinada la superestructura, pudo ser finalmente retirado por los remolcadores fuera del terrible foco del incendio.

Su reconstrucción, llevada a cabo en astilleros americanos, costó un millón setecientos mil marcos y, meses después, ya se encontraba nuevamente en disposición de hacerse a la mar. En 1905 se le instaló la entonces la última palabra de la técnica marinera: la radiotelegrafía.

Con ella a su bordo, el "Bremen" garantizaba así su navegar, y lo demostró tres meses más tarde cuando, tras una avería en las hélices, tuvo que solicitar auxilio y a sus llamadas contestó el petrolero "Lucigen" que, durante 3 días, lo remolcó hasta dejarlo fondeado en Halifax.

En diciembre de 1908 fue uno de los varios trasatlánticos que participaron en el rescate de los siniestrados del terremoto de Messina y, completamente abarrotado de refugiados, llegó a Nápoles. Desembarcados estos, se hizo de nuevo a la mar en busca de heridos, a los que se atendió a su bordo hasta la llegada a puerto.

El comienzo de la primera

lo sólo con las hélices, el capitán von Lett Petersen pudo conducirlo a puerto a través de las congestionadas aguas del Canal de la Mancha.

Al comenzar la primera guerra mundial quedó amarrado en Nueva York, puerto en el que permaneció hasta que, requisado por los americanos, pasó a

procedió a su reparación y modernización.

Según el rumor popular, en sus bodegas se encontró tal cantidad de lingotes de bronce—empleados como lastre—que su venta amortizó la cantidad pagada por el ya nuevo "Bremen".

En abril de 1923 inició sus

toneladas—introdujo en la construcción naval. Tenía acomodación para 600 pasajeros en primera, 500 en segunda y 900 en tercera y, dada su popularidad, iba siempre a la máxima capacidad.

Según un estudio de su explotación económica, en sus 150 primeros viajes transportó 354

plazas al incendiado "L'Atlantique" en la línea del Plata.

De 30.447 toneladas, eran sus principales dimensiones 212 metros de eslora por 23,5 de manga. El aparato motor estaba compuesto por cuatro grupos de turbinas Parsons que, sobre igual número de hélices, le garantizaban 60.000 H. P. y 25 nudos de velocidad. El nuevo "flag ship" de la Sudatlantique tenía acomodación para 751 pasajeros en tres clases. Su estampa marinera era característica, con alta y ancha chimenea en caída, a son de los dos palos que remataban su silueta.

El viaje inaugural se fijó para el 14 de septiembre de 1939 y, después de efectuar sus pruebas oficiales, fondeó en Brest para allí ultimar los preparativos de su primer viaje. La declaración de la guerra hizo que la naviera cancelara todos los viajes y el "Pasteur" arribó a Saint Nazaire, donde se le desmontó toda la instalación de pasaje y se le habilitó como transporte de tropas.

El 1 de junio de 1940 llegó nuevamente a Brest y allí cargó 400 toneladas de oro, las reservas del Banco de Francia. Y con su correspondiente escolta de destructores, puso proa al puerto de Halifax. El viaje lo efectuó a una media de 26,5 nudos y, una vez en el citado puerto canadiense, se le ordenó que no se hiciese a la mar hasta nueva orden.

Cuando Francia solicitó el armisticio con Alemania, el "Pasteur" fue apresado por los ingleses y colocado bajo la administración de la Cunard para el transporte de tropas. Como tal navegó durante toda la guerra, pero no con la paz llegó la tranquilidad para el "liner" que nunca había hecho un viaje comercial. Terminada la lucha en Europa, Francia tuvo que sofocar la rebelión de sus colonias en Indochina y allá fue el "Pasteur". Desde 1945 a 1953 fue constante su presencia en aquellas aguas, y siempre en misión de guerra. En septiembre de 1949 fue devuelto a sus legales armadores al mismo tiempo que por el Gobierno se le concedía la Cruz de Guerra por sus servicios en la campaña de Indochina.

El 22 de enero de 1957, el "Pasteur" zarpó de Marsella rumbo a Brest y allí fue amarrado y anunciada su venta. Mucha fue la oposición en los medios marítimos galos, pero no había otra solución, ya que Francia no necesitaba entonces un "liner" de tal tonelaje para sus líneas de América del Sur.

La naviera Norddeutscher Lloyd hizo oferta y, aceptada, el "Pasteur" pasó a su propiedad. El 26 de septiembre zarpó para Vegesack y luego pasó a los astilleros de la Vulkan, donde durante dos años, se trabajó en su modernización.

Al mismo tiempo se le hizo un recorrido general de casco y

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

máquinas y, cuando quedó listo para navegar, era virtualmente un barco totalmente nuevo. Estos trabajos de reforma importaron veinte millones de dólares e incluyeron la instalación de estabilizadores, extensión de la cubierta de botes, nuevos salones públicos y piscinas, teatro-cine y aire acondicionado.

La silueta apenas varió. Se le suprimió el trinquete y sobre el puente se le colocó un palo de corte moderno, al mismo tiempo que el mesana perdía unos metros de su anterior altura.

Hoy, el quinto "Bremen" cuenta con acomodación para 216 pasajeros en primera y 984 en turista y la tripulación está compuesta por 525 personas. Después de su entrega a la Norddeutscher Lloyd y una vez terminada su modernización, inició sus viajes transatlánticos

el 21 de julio de 1959, casi 30 años después de que lo hiciera su homónimo el célebre "Bremen", ganador de la Cinta Azul.

Como dato curioso, damos algunas cifras de la lista de provisiones para un viaje normal en la línea entre Alemania y Nueva York:

15.000 kilos de carne, 5.600 kilos de aves, 5.800 kilos de verduras congeladas, 7.500 kilos de harina, 2.500 kilos de azúcar, 1.000 kilos de café, 6 mil litros de leche fresca, 3.500 kilos de mantequilla y grasas, 60.000 huevos y 20.000 kilos de patatas.

Con los textiles que se encuentran a su bordo, se podría abastecer una pequeña ciudad. Lleva 63.000 toallas, 30.000 servilletas, 26.000 fundas de almohadas, 19.000 toallas de baño, 15.000 sábanas y mantas e igual número de manteles.

(Pasa a la página 18)