

LA ISLA Y LOS BARCOS

17/9/70

DEL "SEGOVIA" AL "BLENHEIM", 64 AÑOS DE HISTORIA Y RECUERDOS



El primer "Blenheim" de la Fred Olsen Line

El "ferry" hoy en puerto lleva el nombre de la batalla ganada por MARLBOROUGH en 1704

Fue botado el pasado 10 de enero en los astilleros de la Upper Clyde Shipbuilders y su coste superó los 4 millones de libras

Desplaza 13.800 toneladas y dispone de acomodación para 420 pasajeros cuando hace la línea de Canarias. En sus bodegas tiene capacidad para 275.000 bultos paletizados

El segundo "Blenheim", bautizado "Cilaos", ha sido vendido a la Ugland Rederi que lo emplea en el transporte de automóviles desde El Havre a la isla de Reunión

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

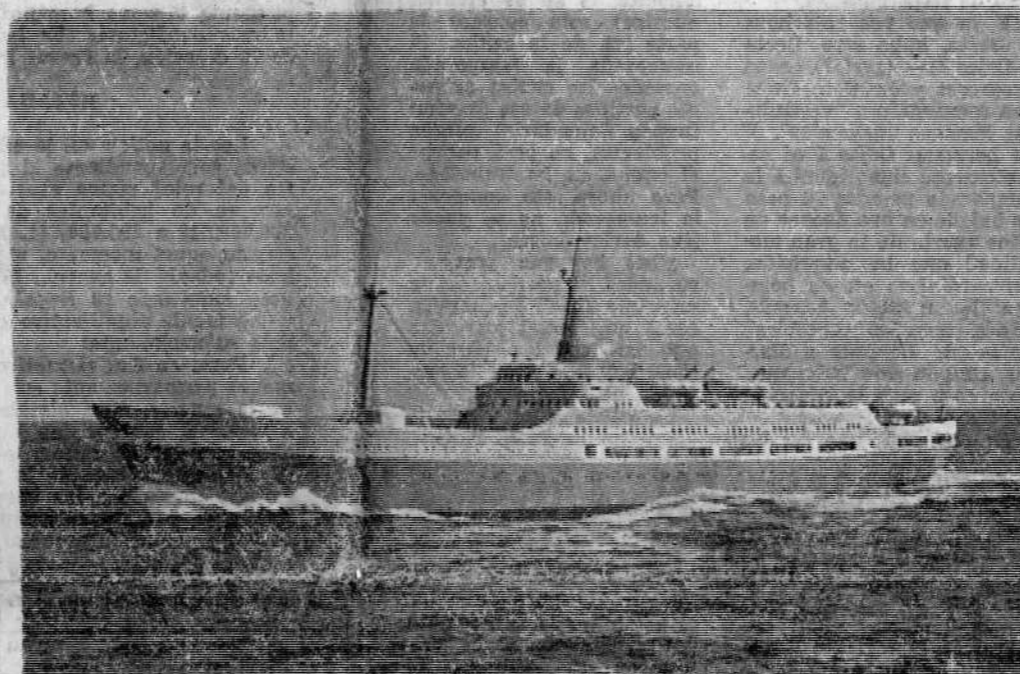
Este "Blenheim" que hoy sirve de adorno a nuestro puerto es el tercero que, en la flota de la Fred Olsen Line, luce este nombre con legítimo orgullo, nombre que—hasta ahora—estaba reservado para los barcos que servían la línea entre Newcastle y Oslo. La Fred Olsen Line, a lo

largo de su ya dilatada historia marinera, ha ido extendiendo su campo de actividades y, de aquellos sus primeros veleros, ha pasado a la realidad de los modernos "Blacks", este nuevo "ferry" hoy en puerto y, al tiempo que ha crecido su flota de mercantes especialmente dise-

ñados y contruidos para tráficos particulares, lo mismo ha hecho con respecto a la flota de petroleros que— iniciada en 1929 con el "Borgny", de 4.000 toneladas—, cuenta ya con numerosos "super tanques" y, también, modernos "bulk carriers" de gran tonelaje.

Los orígenes de la Fred Olsen Line se remontan a la primera mitad del pasado siglo cuando, los hermanos Fredrik Christian, Petter y Andreas Olsen— todos ellos capitanes de la marina mercante— se establecieron como armadores en Hvidsten, su ciudad natal.

En 1848, el primero de ellos adquirió las goletas de velacho "Joanne Christine" y "Elizabeth" que, poco después, fueron seguidas por las "Wilhelmine" y "Anne Marie". Con la adquisición del bergantín redondo "Elisabeth Sophie" comenzó a interesarse por el tráfico de altura y, poco a poco, barcas y fragatas de tonelaje medio—"Skien", "Alfred", "Bavard", "Manila" etc



tilleros de la Fredrikstad la construcción del "Sterling"— el anterior adquirido a la Ostlandske había sido vendido a Islandia— que, botado en 1907, inauguró el mismo año el citado servicio de carga y pasaje entre Cristianía y el puerto británico.

Con este barco, de 1.300 toneladas se abrió una nueva etapa en la historia de las comunicaciones entre Noruega e Inglaterra, etapa que, en 1912, tomó especial significación con la entrada en servicio del moderno "Bessheim", de 2.000 toneladas, entregado por los astilleros de la Nylands Vaersted para el servicio entre Cristianía y Newcastle.

Vino luego la primera guerra mundial y, durante ella, la Fred Olsen perdió 23 de sus unidades, cifra que represen-

taba un muy elevado porcentaje para la firma que, en 1914 contaba ya con 44 barcos para atender a servicios que incluían puertos de América del Sur y, después de 1915, los de América del Norte en el Pacífico.

La línea de Newcastle, era lógico, fue suspendida y, en 1919, de nuevo volvieron a ella los "Sterling" y "Bessheim", si bien el primero por muy poco tiempo pues, en 1922, naufragó y se perdió totalmente.

Fred Olsen encargó entonces en los astilleros de la Nylands un barco mixto para sustituirlo y, un año más tarde, se botó el primer "Blenheim" que, desde todos los puntos de vista, era nueva edición— corregida y aumentada— del "Bessheim" botado en 1912.

El primer "Blenheim"

De 1.907 toneladas brutas, 1.528 netas y 1.045 de peso muerto, eran sus principales dimensiones 73 metros de eslora por 11 de manga. Estaba equipada con una alternativa

manos en el ala derecha y los ingleses en la izquierda; los prusianos, mandados por Leopoldo de Dassau, formaban la extrema derecha. Después de atravesar el Ne-



zabeth" que, poco después, fueron seguidas por las "Wilhelmine" y "Anne Marie". Con la adquisición del bergantín redondo "Elisabeth Sophie" comenzó a interesarse por el tráfico de altura y, poco a poco, barcas y fragatas de tonelaje medio—"Skien", "Alfred", "Bayard", "Manila", etc.—se incorporaron a su flota y, cuando en 1875 falleció, ya navegaban bajo su contraseña veintidós veleros de todo tipo y tonelaje.

Petter Olsen adquirió el bergantín redondo "Thilda" en 1852 y, dos años más tarde, la bricbarca "Aurora". Así comenzó su flota que, en 1886, su hijo Fredrik—que había sido capitán de la fragata "Eda"—aumentó con las "Bayard" y "Skien".

Por su parte, Andreas Olsen comenzó sus actividades navieras en 1860 con la compra de la bricbarca "De Tre Venner" y, poco después, añadió a su flota incipiente las "Mariane", "Sambo", "Oscar", "Hermes" y "Argo".

Fredrik Olsen, hijo de Petter, había logrado el título de capitán a la edad de 23 años y, con la experiencia naviera que había obtenido con su padre y tíos—había tenido el mando de varios barcos de ellos—decidió la creación de líneas regulares de vapores desde puertos escandinavos a los europeos del Mar del Norte.

La transición no fue rápida pues, cuando se entregó el primer vapor, aún navegaban ocho veleros, uno de ellos la fragata "Morning Star", el ma-



La motonave "Blenheim", segunda unidad de su nombre en la flota de la naviera

yor que lució la contraseña de los Olsen.

Este primer vapor fue el "Bayard" que, de 1.550 toneladas, fue botado en 1897 en los astilleros de la Nylands Vaerkstd, de Cristiania. De estampa tan en boga—branqueado recto, popa de espejo y palos y chimenea de mucha guinda—, fue barco de larga vida marinera y, si bien cambió varias veces de armadores, se mantuvo en servicio hasta que—ya bajo bandera finlandesa y el nombre de "Anna"—naufragó el 7 de diciembre de 1959 en St. Combs Bay, Escocia.

El mismo año de 1897 se adquirió el "Bordeaux", botado en los astilleros de la Lindhalmen y, Nylands—hoy parte integrante del grupo Aker—entregó el "Bonheur", gemelo del "Bayard", barco con el que la Fred Olsen estableció un servicio regular entre puertos noruegos y Londres.

En 1899—ya la naviera contaba, además, con los nuevos "Flugt", "Balduin" y "Bard"—para mejor atender el creciente tráfico y demanda, la empresa cambió sus oficinas desde Hvidsten a Cristiania, ac-

tual Oslo, y, ya en 1901, se adquirió la flota e intereses comerciales de la Faerder—que llevaba a cabo la línea de pasaje y carga a Grangemouth—y, en 1906, los de la East Norway Lloyd's a Newcastle y Amberes.

Con la adquisición en 1912 de la Norden Shipping Company y su flota que hacía el servicio a Holanda, Fred Olsen tuvo en sus manos todas las líneas que, en lo que respecta al Mar del Norte, Fredrik Olsen había considerado y, como meta, había colocado en el tiempo.

Estas líneas formaron el "framework" de los servicios que, tanto de carga como de pasaje, Fred Olsen mantenía en el Norte europeo y, en busca de una mejor, más fácil conexión con toda Inglaterra, Grangemouth quedó sólo como puerto para carga y, en su lugar, Newcastle fue elegido, con todo acierto, como terminal del servicio de pasajeros.

## La línea de Newcastle

El servicio de carga y pasaje

que la Faerder mantenía cuando, en 1901, pasó a la Fred Olsen, estaba a cargo de los vapores "Faerder", "Scotland" y "Norway".



El "Blenheim" incendiado y, a su costado, el remolcador alemán "Heros"

El primero, de 2.000 toneladas, había sido botado en 1875 en los astilleros de la Doxford, en Sunderland; navegó bajo la contraseña de la Fred Olsen hasta que, vendido en 1916, con el nuevo nombre de "Spro" continuó sus singladuras, aún con bandera noruega hasta su pérdida, por acción de guerra, el 21 de diciembre de 1917.

Los "Scotland" y "Norway", de 1.100 toneladas, habían sido botados en 1891 en los astilleros de Grangemouth y, hasta 1909 continuaron navegando bajo la contraseña de Fred Olsen. Entonces fueron vendidos y reemplazados por los "Borgny" y primer "Bruno".

En 1906, cuando se adquirió la flota e intereses de la Ostlandske Lloyd, pasaron a la Fred Olsen los "Prospero", "Friagga", "Anvers", "Memento", "Sovereign" y "Sterling". Estos barcos hacían la línea de carga y pasaje a Newcastle y Amberes y, una vez descartado el puerto de Grangemouth para el tráfico de pasajeros, la naviera de Cristiania decidió fuese Newcastle el elegido como terminal de este particular tráfico. Entonces encargó en los as-

tileros y, cuando en 1901, Fred Olsen perdió 23 de sus unidades, cifra que represen-

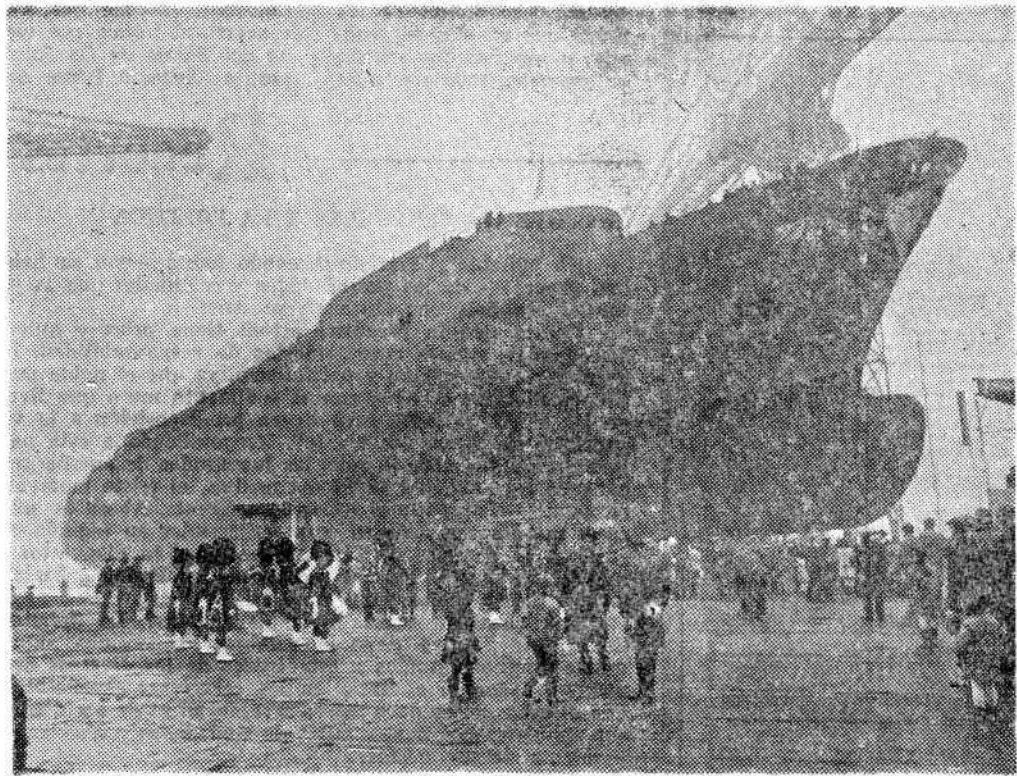
## El primer "Blenheim"

De 1.007 toneladas brutas, 1.528 netas y 1.045 de peso muerto, eran sus principales dimensiones 73 metros de eslora por 11 de manga. Estaba equipado con una alternativa triple que, tomando vapor de calderas escocesas, le daba 14 nudos a régimen normal. Tenía capacidad para el transporte de 138.000 pies cúbicos de carga refrigerada y, también, para un considerable número de pasajeros.

del "Bessheim" botado en 1912.

manos en el ala derecha y los ingleses en la izquierda; los prusianos, mandados por Leopoldo de Dassau, formaban la extrema derecha.

Después de atravesar el Nebelbach, que dificultaba el acceso a las posiciones que ocupaba el enemigo, Marlborough concentró su ataque sobre la aldea de Blenheim; al principio no logró resultado alguno pero, mientras, su ala derecha desbordaba el flanco izquierdo



El 10 del pasado mes de enero, el "Blenheim", hoy en puerto, se prepara a resbalar por la grada a los sonos de una banda de gaiteros

Su estampa marinera era la misma que, iniciada por el "Bessheim", luego adoptaron tantos y tantos barcos escandinavos—"Gullfoss", "Godafoss", "Kong Ring", "Willamo", "Kjobenhavn", etc.—y que, hasta 1929, cuando se botó el finlandés "Ilmatar", aún prevaleció por su elegancia indiscutible.

Blenheim es una aldea en la provincia bávara de Suabia, en el distrito de Dillingen.

En 1703, en sus campos resonó el estrépito de la batalla que libraron los ejércitos de Maximiliano Manuel II de Baviera y del general austriaco Styrum que, tras duro combate, resultó vencido.

Al año siguiente, un ejército francés al mando de Tallard y unido al del príncipe Elector de Baviera había tomado posiciones entre Blenheim y Lutzingen, apoyándose sobre el Danubio. El 13 de agosto, estas fuerzas fueron atacadas por las que había reunido Marlborough y el príncipe Eugenio, fuerzas que—entre ingleses, alemanes, holandeses y daneses—sumaban 52.000 hombres.

Marchaban los aliados en nueve columnas, con los ale-

el enemigo después de ruda atalla.

Después de atacar a la caballería, Marlborough lanzó a sus jinetes de improviso sobre las fuerzas enemigas y, roto su orden de batalla, logró una ventajosa situación, máxime cuando Tallard quedó cercado en Blenheim y tuvo que rendirse con 27 batallones y 12 escuadrones a sus órdenes.

A título de recompensa nacional, la reina Ana cedió los terrenos del dominio de Woodstock donde—después de votar el Parlamento un crédito de 500.000 libras—a las órdenes del arquitecto J. Van Brugh, se alzó el palacio castillo de Blenheim cuyas obras se concluyeron en 1715.

Rodeado de un magnífico parque, le da entrada un arco de triunfo estilo corintio, que fue erigido por la primera duquesa de Marlborough, Sarah Jennings. Un lago divide el parque y, a la derecha—sobre una colina—se alza el monumento a Marlborough y, a la izquierda, el palacio que, en la fachada principal, luce un enorme busto de Luis XIV, procedente de la gran puerta de Tournay, así como una es-

(Pasa a la página 20)



17/9/70

61

# DEL "SEGOVIA" AL "BLENHEIM", 64 AÑOS DE HISTORIA Y RECUERDOS

(Viene de la página 4)

tatua de Minerva y, como remate del atrio, seis columnas corintias.

El nombre de la aldea que significó la victoria de Marlborough lució en las aletas y amuras del barco que, en 1923, resbaló por la grada de la Nylands y, con el "Bessheim", hasta 1938—fecha en que entraron en servicio los primeros "Blacks"—permanecieron

## Los primeros "Blacks" de la Fred Olsen

En 1937, y para el servicio de carga y pasaje entre Oslo y Amberes, los astilleros de la Aker entregaron la motonave "Bretagne" que, según la Prensa náutica de la época, era de un "revolutionary new design" tanto en líneas marineras como en su aspecto técnico y de explotación económica.

De acuerdo con las líneas y disposición de esta unidad, Fred Olsen encargó a los mismos astilleros las motonaves que, botadas en 1937 y año siguiente, tomaron los nombres de "Black Prince" y "Black Watch". De 5.039 toneladas, 115,81 metros de eslora por 16,15 de manga, ambos estaban equipados con un par de motores Burmeister & Wain que, con 7.000 I. H. P. sobre dos hélices, les daban media de 18 nudos a régimen normal.

Disponían de acomodación para 200 pasajeros en primera clase y 50 en segunda y, también en lo que respecta a la carga, ambos representaron un nuevo concepto en el tráfico marítimo entre el Tyne y Oslo.

Ambos se adornaban con los mascarones que, desde la botadura del "Bayard" en 1936, eran ya consustanciales con los barcos que navegaban bajo la contraseña de la Fred Olsen. El "Black Prince", primero que entró en servicio, remataba la gracia de su roda con un mascarón que representaba, con toda fidelidad, al vencedor de Cressy.

Cuando comenzó la guerra, ambos cayeron en manos de los alemanes y, mientras el "Black Prince" servía en Hammersferst como nodriza de una flotilla de submarinos—en Narvik desempeñaba igual misión el "Stella Polaris"—el "Black Prince" fue empleado por los germanos en el Báltico.

Fondeado en Dantzig, fue blanco de la aviación aliada y, alcanzado de lleno, se hundió en las aguas someras del puerto. Los alemanes lo pusie-

en primera línea en el citado servicio a Newcastle.

Cuando los alemanes invadieron Noruega, el "Blenheim" quedó amarrado en Porsangerfjorden, puerto donde, incendiado, se hundió el 22 de abril de 1941.

Su gemelo, el "Bessheim", fue torpedeado y hundido el 21 de noviembre del mismo año cuando navegaba a largo de la costa de Hammerfest.

A fines de 1945 ya estaba a flote el "Black Prince" que, a remolque, fue conducido a los astilleros de la Fredridstad donde se le sometió a una ligera reparación y, terminada ésta, se le remolcó a Amberes para que allí lo reconstruyesen los astilleros de la Cockerill-Hoboken.

Una empresa noruega pagó 300.000 coronas por el barco tal y como se encontraba y, ante la imposibilidad de lograr el capital necesario para su vuelta a la mar, allí permaneció el casco arribado hasta que, en 1950, lo vendieron a una compañía alemana.

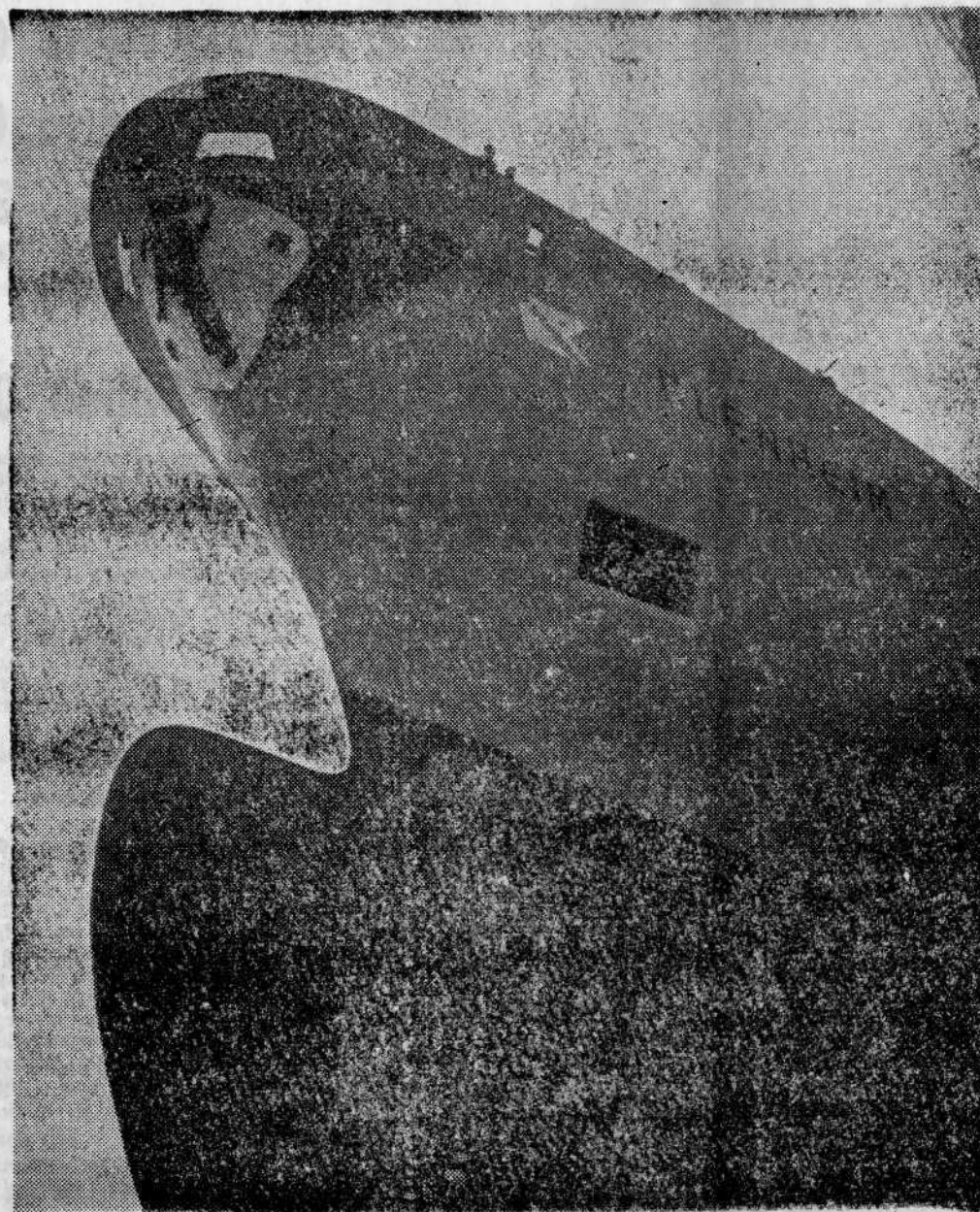
Esta también fracasó en su intento y, por tanto, fue desguazado. Sin embargo se salvó su mascarón que, en la actualidad, luce en la terminal de pasajeros que la Fred Olsen posee en Oslo.

Su gemelo, una vez terminó su misión con los submarinos de la flotilla que le estaba encomendada, fue remolcado mar afuera y, a largo de las costas de Harstad, fue hundido el 4 de mayo de 1945, cuando ya los cañones de la guerra comenzaban a callar en Europa.

En tal estado estaba que no se decidió su puesta a flote pero, eso sí, su mascarón de proa fue rescatado y actualmente se encuentra en las oficinas de la Fred Olsen en Londres.

El servicio a Newcastle fue restablecido en 1945 con el "Bretagne", retirado de la línea de Amberes y debidamente preparado y, con él, comenzó a navegar el "Bali". Este era el antiguo holandés "Alnwick" que—botado en 1928 por los astilleros de la Swan Hunter—fue transformado para que sirviese en tal ruta hasta que se construyesen nuevas unidades para ella.

Cuando se incorporaron los nuevos "Blenheim" y "Braemar", el "Bretagne" fue adquirido por la Hellenic Mediterranean Lines y, con el nue-



Impresionante vista de la proa de bulbo del nuevo "ferry" y, al extremo de la roda, el mascarón que la adorna

Fred Olsen Line proyectaba dos nuevas unidades para dicha línea.

Contratadas con la Aker, de Oslo, ésta firma, a su vez, subcontrató con los astilleros ingleses de la Thornycroft, en Southampton, y—el 16 de agosto de 1950—se verificó la ceremonia de la botadura del nuevo "Blenheim" que, al día siguiente, y a remolque, inició sus primeras singladuras con rumbo a Oslo donde la Aker tendría a su cargo la total terminación, así como la instalación del equipo propulsor.

De 113,5 metros de eslora

como 78 tripulantes,—y también a parte de la dotación, ya que el resto quedó en el barco para colaborar en las operaciones de extinción del incendio. Uno de los helicópteros daneses recogió a los dos únicos heridos—un tripulante y un pasajero—que fueron trasladados a Esbjerg para el oportuno tratamiento médico.

Cuando se inició el incendio, el "Blenheim" llevaba en su bodega 168 toneladas de carga y 60 automóviles que había embarcado en el Tyne Comission Quay con destino a

con el nombre pues, una vez terminadas las obras de reparación—que se llevaron a cabo en Grimstad—, el segundo "Blenheim", con el nuevo nombre de "Cillaos", se hizo a la mar desde El Havre el 16 del pasado mes de junio y, con un cargo completo de automóviles,

arribó a la isla de Reunión. Arribó el 11 de julio y, tras descargar, regresó a El Havre, vía Durban, y, según la Prensa francesa, éste "car carrier" continuará fletado para la exportación de los productos de la industria automovilística gala.

## Los nuevos "Blacks" y el "Super-Black"

En 1964, Mr. Olsen decidió ir—junto con Mr. Erik Waaler, presidente de la Bergen Line— a la construcción de una moderna motonave que, durante el verano, navegase en la línea de Bergen a Newcastle y, durante el invierno, lo hiciese en la que une el Archipiélago Canario con Londres.

Esta unidad estaría respaldada en sus servicios a las Islas por otra que—propiedad enteramente de la Fred Olsen— sería gemela de la primera.

La construcción de estas dos unidades—las ya aquí tan conocidas "Black Prince" y "Black Watch"—se encargó a los astilleros de Lubeck y en ambas la estampa marinera lograda parece un híbrido del cruce de un "ferry" moderno con el segundo "Blenheim"

En sus proas de bulbo y el mascarón que adorna la roda hay una mezcla extraña—y por paradoja atrayente—entre la técnica pura y lo más romántico de la tradición marinera de los viejos veleros de altura; en las bandas, un delfín de bronce pone una nota plena de sentido plástico y estético en la lograda, acertada silueta.

El casco de los "Blacks", vis-

to de proa, da la sensación ilusoria de mucha manga. A popa, dos portas laterales permiten la carga y descarga rápida, tan necesaria ésta en unidades con el tiempo en puerto medido en minutos.

El puente es enteramente automático y el oficial de guardia puede desde él controlar directamente, no sólo el timón, sino también los motores y las hélices, que son del tipo Kamewa, de paso variable.

La velocidad máxima de los "Blacks" es de 22 nudos y disponen de estabilizadores, así como unidad de propulsión transversal para facilitar al máximo las maniobras en puerto. Entre el puente y la chimenea se encuentra amplia, despejada cubierta y, a popa, disponen de una piscina.

La chimenea—como también la del "Blenheim"—es algo que se resiste a cualquier intento de descripción o simple definición; nos atrevemos a decir que son únicas en el mar y que, en verdad, se asemejan a un casco de gladiador romano.

Tienen los "Blacks" acomodación para 590 pasajeros—139 en primera y el resto en turista—y cuentan con instalacio-

nes de aire acondicionado en todos los departamentos.

Una característica que eleva al "Black Watch" sobre todos los barcos que en el mundo son es el hecho de que, una vez al año, cambia de nombre. Y es que, cuando navega en la línea de Bergen a Newcastlepor cuenta de la Bergen Line, toma entonces el de "Júpiter", el planeta de los siete satélites que es tradicional en dicha navegación; cuando vuelve a los colores de la Fred Olsen Line, toma de nuevo el famoso de la Guardia Negra.

Tal cambio no está sólo representado por el nombre y colorido de la chimenea; también implica importantes reformas interiores para adaptarlo de una travesía relativamente corta a otra que significa varias singladuras en mar abierta. Lo que entonces es cafetería se convierte en comedor y, en la cubierta "B", una amplia sala de butacas se transforma en "night club" que recibe el nombre de "La Jaula de los Canarios". Otros cambios, de menor importancia, dejan al "ferry" listo para, en pocos días, pasar de una a otra línea.

El "Super - Black", cuyo oportuno contrato de construcción se firmó con los astilleros del grupo Upper Clyde Shipbuilders, fue botado el pasado 10 de enero con el nombre de "Blenheim" y su coste total superó los cuatro millones de libras esterlinas.

Es la construcción número 744 de los citados astilleros y, desde el punto de vista técnico, significa una superación sobre todo lo previsto para la paletización de las cargas y el tráfico "roll-on/roll-off". Cuenta con porta a popa y, preparado para manipular por unidades de carga, dispone de elevadores y tiene cabida para 275.000 bultos paletizados.

El equipo propulsor está compuesto por dos motores Piels tick, del tipo 18 PC 2V, que, sobre dos hélices "Kamewa", de paso variable, le dan máxima de 23 nudos. Para maniobrar en puerto está equipado con una hélice de amura—con empuje de once toneladas—que le proporciona una extraordinaria facilidad en los atraques y desatraques. Posee un modernísimo equipo de ayuda a la navegación—radar, gonio, piloto automático, eco sonda con trazado de fondo, etc.—y en los sistemas de carga y descarga se han desterrado completamente los antiguos métodos.

De 13.800 toneladas, son sus principales dimensiones 149,20 metros de eslora total, 17,50



los alemanes y, mientras el "Black Prince" servía en Hammersferst como nodriza de una flotilla de submarinos—en Narvik desempeñaba igual misión el "Stella Polaris"—el "Black Prince" fue empleado por los germanos en el Báltico.

Fondeado en Dantzig, fue blanco de la aviación aliada y, alcanzado de lleno, se hundió en las aguas someras del puerto. Los alemanes lo pusieron a flote y a remolque, lo condujeron al Sound donde lo embarrancaron para que sirviese de blanco para los entrenamientos de los nuevos pilotos de la Luftwaffe.

Y así corrió la misma suerte que nuestro "Cristóbal Colón" que, hundido en las Bermudas, sirvió para las prácticas de bombardeo de los pilotos de la aviación americana.

Terminada la guerra, sobre las aguas lucían las superestructuras del "Black Prince" y, en aquellos tiempos de falta de barcos, la empresa danesa Svitzers—especializada en salvamentos—decidió su puesta a flote con vistas a su vuelta a la mar tras necesaria reparación y modernización.

te preparado y, con él, comenzó a navegar el "Bali". Este era el antiguo holandés "Alnwick" que—botado en 1928 por los astilleros de la Swan Hunter—fue transformado para que sirviese en tal ruta hasta que se construyesen nuevas unidades para ella.

Cuando se incorporaron los nuevos "Blenheim" y "Braemar", el "Bretagne" fue adquirido por la Hellenic Mediterranean Lines y, con el nuevo nombre de "Massalia", navega en el servicio turístico del Mediterráneo y entre las islas del Archipiélago griego.

El "Bali", también desplazado por las nuevas unidades, fue adquirido por la Burmese Shipping Board, que lo rebautizó "Pydwathe" y, en las costas de Birmania navegó hasta que, el 6 de mayo de 1955, en ellas naufragó y se perdió totalmente.

## El segundo "Blenheim"

Mientras el "Bali" y el "Bretagne" tenían a cargo, provisionalmente, claro está, el servicio con Newcastle, la

Oslo, esta firma, a su vez, subcontrató con los astilleros ingleses de la Thornycroft, en Southampton, y—el 16 de agosto de 1950—se verificó la ceremonia de la botadura del nuevo "Blenheim" que, al día siguiente, y a remolque, inició sus primeras singladuras con rumbo a Oslo donde la Aker tendría a su cargo la total terminación, así como la instalación del equipo propulsor.

De 113,5 metros de eslora por 16,2 de manga y 5,4 de calado, en la superestructura del "Blenheim" se empleó extensamente el aluminio y otras aleaciones ligeras que, también, se utilizaron en la original chimenea que—producto de extensos experimentos en túneles de viento—estaba diseñada especialmente para que los productos de la combustión y gases de los motores no cayesen en las cubiertas altas.

De 5.000 toneladas, el equipo propulsor estaba compuesto por un motor diesel, del tipo Burmeister and Wain, que—de ocho cilindros y 4.600 H. P. de potencia total sobre una hélice—le daba media de 16 nudos en servicio normal. Disponía de dos amplias cu-

operaciones de extinción del incendio. Uno de los helicópteros daneses recogió a los dos únicos heridos—un tripulante y un pasajero—que fueron trasladados a Esbjerg para el oportuno tratamiento médico. Cuando se inició el incendio, el "Blenheim" llevaba en su bodega 168 toneladas de carga y 60 automóviles que había embarcado en el Tyne Commission Quay con destino a Oslo.

Por la tarde se acercó el trasatlántico inglés "Nevasa"—que llevaba 1.000 estudiantes a su bordo—pero su solicitud de ayuda fue agradecida y no aceptada por el capitán noruego puesto que, apagado el incendio los remolcadores alemanes se preparaban para dar remolque al "Blenheim" que, al extremo de sus estachas, llegó el 23 a Kristiansand.

A fines del pasado año se anunció que, una vez reparado, el "Blenheim" había sido adquirido por la Uglund Rederi que, con el nuevo nombre de "Chiquita", lo emplearía en su tráfico. Sin embargo, si bien se confirmó la venta, no fue así

El 21 de mayo de 1968, cuando el "Blenheim" navegaba de Newcastle a Oslo, se declaró un incendio—estaba entonces en la posición 56.32 N, 3.10 E—que, cerca del puente, puso de inmediato fuera de acción a la estación de radio que no pudo lanzar ninguna llamada de socorro.

La tripulación se afanó en la extinción del incendio que se extendió al puente, bar y salones públicos de la cubierta alta mientras que, con una estación de emergencia, se lanzaban llamadas de socorro.

A las 8 de la mañana, un pesquero danés se acercó y, con su emisora, solicitó auxilio rápido y, de la base de Aarhus, partieron tres helicópteros daneses del Servicio de Ayuda y Socorro mientras, poco después, dos bimotores Shackleton, de la R. A. F., volaban en vuelo bajo sobre el barco que, en sus cercanías, tenía al pesquero danés que, sobre la máquina, se mantenía por si era necesaria su ayuda.

Los pasajeros permanecían en el "Blenheim" y, poco después, y a la máxima, sobre la raya lejana del horizonte aparecieron los remolcadores alemanes "Pacific" y "Heros", ambos de la Bugsier, que inmediatamente comenzaron a lanzar agua y espuma sobre los focos del incendio. A esta tarea cooperó el "Smit-Lloyd 3", uno de los barcos especializados en suministrar a las torres perforadoras e islas artificiales que, en el Mar del Norte, realizan prospecciones petrolíferas.

El "Braemar" recogió luego a los pasajeros—llevaba 89 así

que le proporciona una extraordinaria facilidad en los atraques y desatraques. Posee un modernísimo equipo de ayuda a la navegación—radar, goniómetro, piloto automático, eco sonda con trazado de fondo, etc.—y en los sistemas de carga y descarga se han desterrado completamente los antiguos métodos.

De 13.800 toneladas, son sus principales dimensiones 149,20 metros de eslora total—137 entre perpendiculares— por 20 de manga, 8,80 de puntal a la cubierta principal y 6 de calado. Dispone de acomodación para 995 pasajeros cuando hace la línea de Newcastle a Bergen y, cuando realiza el servicio con Canarias, ésta cifra queda reducida a 420. Los 275.000 bultos de capacidad de carga refrigerada que dispone en los viajes a Canarias quedan convertidos en espacio para más de 300 automóviles cuando viaja a Noruega desde Inglaterra en la época de verano.

El "Blenheim" comenzó sus pruebas de mar a fines de junio y, el 28 de dicho mes, arribó a Glasgow para allí terminar su armamento.