

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

NOTICIAS

Buques, Navieras, Astilleros y Puertos

060200 En febrero y octubre fueron entregados por Astilleros Barreras dos transbordadores mixtos al armador francés Transmanche Ferries. Ambas unidades gemelas bautizadas como **CÔTE D'ALBATRE** y **SEVEN SISTERS** se unen al **DIEPPE** y al **SARDINIA VERA**, reforzando y mejorando considerablemente los servicios regulares diarios entre los puertos de Dieppe, en Francia y Newhaven, en el Reino Unido y acortando notablemente el tiempo de travesía, en medio de un gran confort. Ambas unidades presentan una estampa vanguardista, patente de forma especial en las cabinas de pasaje y en las áreas públicas. Los 617 pasajeros que pueden transportar, viajan distribuidos en tres cubiertas con acceso a espacios públicos de ambientes distintos y niveles de altura diferenciados, disfrutando de unas travesías muy gratificantes, en las que predominan la proximidad de los viajeros al mar y la gran cantidad de luz natural que llega al interior de las naves.



CÔTE D'ALBATRE, febrero 2006 – Archivo Francisco Díaz Guerrero

Eslora total: 142,45 metros - Manga de trazado: 24,20 metros - Calado: 5,70 metros
Puntal a la cubierta nº. 3 (principal): 8,35 metros - Número de cubiertas: 8
Registro Bruto: 18.425 toneladas - Peso Muerto al calado de diseño: 2.900 toneladas
Potencia propulsora: 18.900 kW (2 motores diesel de 4 tiempos sobrealimentados)
Número de hélices propulsoras: 2 de 4.200 mm. de diámetro cada una
Revoluciones por minuto: 176 - Velocidad de servicio: 22 nudos
Capacidad de carga máxima de vehículos: 224 turismos y 31 tráilers alojados en 1.300 metros lineales de 3 metros de ancho y 2.200 metros de calles de 2,10 metros.
Acomodación: 617 plazas para pasaje y 43 para tripulación
Equipamiento: Comedor autoservicio, Sala de Butacas, dos Salones-Bar en zona de popa a 1 y 2 niveles, Solarium, Sala de videojuegos y Guardería

060405 El buque tanque **GIOVANNA** (Ex **ELOISA**) explota en Kaliningrado cuando se encontraba descargando en el astillero Jantar. Dos tripulantes resultaron heridos y 100 bomberos necesitaron 7 horas para contener las llamas.

060419 El buque **VOLCAN DE TAUCE** llega a Vigo procedente de Las Palmas de Gran Canaria para reparar

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

060600 FUERTEVENTURA SE MUEVE. Bajo este título cabe destacar tres noticias. La primera se refiere a las obras de ampliación que se están realizando en el puerto del Gran Tarajal, donde destaca su flota pesquera. La segunda tiene bastante importancia para la capital de la isla, Puerto del Rosario, con el inicio en el mes de octubre del deseado y esperado tráfico de cruceros. Y para terminar la más significativa, las obras que se realizan actualmente en Morro Jable para ampliar el puerto con una nueva terminal que sería explotada por Fred Olsen con catamaranes rápidos y que uniría ese puerto del sur de la isla con los de Las Palmas y posiblemente de Santa Cruz de Tenerife. Después de abandonar Trasmediterránea (actualmente Acciona) hace dos años la línea Morro Jable-Las Palmas con sus Jet Foil se había quedado como única usuaria Naviera Armas con el VOLCAN DE TAMASITE. Las obras se han iniciado a principios de 2006 y a pesar de haberse declarado de urgencia todavía tendremos que esperar bastante tiempo para verlas concluidas.



VOLCAN DE TAMASITE en Morro Jable, verano 2005 - ©Manuel Rodríguez Aguilar

060605 El NEW FLAMENCO golpea la popa del yate [LADY MOURA](#) durante la maniobra de atraque en Ibiza, sin consecuencias.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



NEW FLAMENCO, en Mahón el 6 Julio 2006 - ©Jaime Pons Pons
Nótese el ligero golpe en la popa

- 060608** Primera escala en el puerto de Vigo del buque de cruceros [SEVEN SEAS NAVIGATOR](#)
- 060610** El buque [IRAN SHARIAT](#), construido como THORLOCK por AESA Sestao, colisiona con el muelle en el puerto de Becancour, Québec. Daños menores.
- 060623** Primera escala en Vigo del buque frigorífico [WILD PEONY](#) dentro de una nueva línea frutera para la importación de kiwi desde Nueva Zelanda. El buque procedía de Tauranga con destino a Zeebrugge
- 060628** Primera escala en el puerto de Vigo del buque de cruceros [ATHENA](#) en viaje de Tánger a Dublín
- 060630** El buque VOLCAN DE TAUCE sale de Vigo para Las Palmas de Gran Canaria después de finalizar las reparaciones previstas. Se realiza embarque de vehículos Citroën para dicho puerto.
- 060700** Buques con línea regular a Mahón durante este periodo: ALMUDAINA DOS, ISLA DE BOTAFOC, NURA NOVA, RAMON LLULL, PATRICIA DEL MAR, SOROLLA, ZURBARAN, EL GRECO, ARROYOFRIO UNO, CEMENMAR DOS, CEMENMAR TRES, DON FERNANDO, DON PEDRO, LUCIA B, MAR ROCIO y SVEVA
- 060700** Los meses de Julio y Agosto fueron especialmente extraordinarios en cuanto a tráfico portuario en el Almería debido al gran movimiento de buques con motivo de la Operación Paso del Estrecho y los cambios e incorporaciones por parte de Acciona-Trasmediterránea a su flota. Los buques que este año han participado en la OPE han sido: SANTA CRUZ DE TENERIFE, ALMUDAINA, CIUDAD DE MALAGA, CIUDAD DE SEVILLA, PATRICIA OLIVIA, BERKANE, BENI ANSAR, MISTRAL EXPRESS y GIULIA D'ABUNDO

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



BENI ANSAR, en Almería el 16 Octubre 2006 - ©Berta Zea Gineres



MISTRAL EXPRESS, en Almería el 18 Septiembre 2006 - ©Berta Zea Gineres



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 060700** Balearia incorpora el [SEACAT DIAMANT](#) a la línea Palma de Mallorca-Barcelona
- 060701** El ferry VOLCAN DE TIMANFAYA inaugura la nueva línea de [Naviera Armas](#) entre Las Palmas de Gran Canaria y Funchal. La rotación será semanal hasta el 2 de Septiembre con salida de la isla canaria el sábado y regreso el domingo.
- 060702** Primera escala en Málaga del buque de cruceros [GOLDEN PRINCESS](#). Atraca en el Muelle de Levante.
- 060702** El [LUCIA B](#) sufre una avería en el timón saliendo de Palma de Mallorca rumbo a Mahón. Regresa a Palma remolcado. Lo sustituye el [LORENA B](#), con bandera de Panamá.
- 060703** Acciona-Trasmediterránea abandera en España el NORTHERN MERCHANT y pasa a llamarse [ZURBARAN](#)
- 060703** El [ALMUDAINA DOS](#) se incorpora a las líneas Barcelona-Ibiza y Barcelona-Mahon.
- 060704** El fast ferry [ALCANTARA](#) toca en el bajo Androna cuando entraba en Denia procedente de Ibiza. Se produce una vía de agua y la sala de maquinas debe ser achicada con la ayuda de los Bomberos una vez atracado. Reparado en Navantia Cartagena.
- 060704** El buque de cruceros [CORAL](#) ha continuado haciendo escala cada lunes en Almería procedente de Palma de Mallorca y con destino a Málaga
- 060707** El tanque [ANA B](#), perteneciente al Grupo Boluda, vara en las proximidades de Manaus cargado con 3600 tons de gas oil. SvitzerWijmsmuiller Salvage ha sido contratado para reflotarlo.
- 060709** Primera escala en Mahón del patrullero de la Armada Española [ARNOMENDI](#)
- 060712** Balearia renombra al ferry [SONIA](#), en la línea Barcelona-Ibiza desde Abril pasado, SONIA X.
- 060713** Astillero de Murueta SA flota en su factoría de Murueta el buque [ARKLOW FAITH](#), construcción número 261 para Arklow Shipping, y lo traslada a la factoría de Erandio para su armamento.
- 060713** Balearia compra el [SEACAT RAPIDE](#) y le cambia el nombre a JAUME II
- 060716** El CIUDAD DE SEVILLA es el único barco de los atracados en Málaga que se engalana con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen.
- 060718** Reflotado el tanque ANA B una vez inspeccionado, continua viaje al DIA siguiente hacia el puerto de Tabatinga en la frontera con Perú.
- 060718** El CIUDAD DE VALENCIA es parado por Capitanía Marítima en el puerto de Málaga después de la denuncia de un miembro de la tripulación referente a deterioros susceptibles de afectar a la seguridad del buque y falta de limpieza. Se realizan distintas reparaciones y limpieza en la sala de máquinas obteniendo de nuevo permiso para navegar el día 23. Durante estos días de parada, que coincidieron con los mas concurridos de la OPE, el ALMUDAINA se encargó del enlace con Melilla y mucha de la carga rodada fue desviada a Almería.
- 060718** Primera escala en Mahón del remolcador [ALAI](#), de Barcelona para Barcelona.
- 060719** Atraca en el Pantalán de Levante del puerto de Málaga el buque BRENS que viene en viaje promocional de la marca de whisky JB. Tras diversos actos y una macro fiesta a bordo abandona el puerto el día 23.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



BRENS, en Málaga el 21 Julio 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 060719** Primera escala en Mahón del buque de cruceros BOUDICCA en viaje de Portofino a Marsella
- 060721** Primera escala en el puerto de Málaga del buque de cruceros COSTA CONCORDIA. Atraca en el Muelle de Levante.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



COSTA CONCORDIA, en Málaga el 21 Julio 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

060722 El buque PLAYA DE ALCUDIA sale de dique y queda atracado en el Muelle No.4 de Málaga (ver MARÍTIMAS No.1), Realiza pruebas de mar los días 27 y 29 abandonando definitivamente este puerto el día 31.

060723



Llega por primera vez a Bilbao el buque de cruceros BRAEMAR en viaje de La Rochelle a La Coruña.

BRAEMAR, saliendo de Bilbao el 23 Julio 2006 - ©José Luis Díaz Campa

060723 El granelero MASTROGIORGIS, con 250 mts de eslora, se convierte en el mayor buque que ha atracado en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo de Huelva. En viaje de Setúbal a Sagunto descargó 9820 tons de bobinas de acero.

060723 Primera escala en Mahón del motovelero SANTA EULALIA -perteneciente al Museo Marítimo de Barcelona- en viaje de Barcelona para Barcelona.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



SANTA EULALIA, en Mahón el 23 Julio 2006 - ©Jaime Pons Pon

060724 Llega por primera vez a Bilbao el buque de cruceros SILVER WHISPER en viaje de Lisboa a Burdeos



SILVER WHISPER, saliendo de Bilbao el 24 Julio 2006 - ©José Luis Díaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

060724 Escala en Mahón del remolcador TARRACO, en tránsito de Alcudia para Alcudia.



TARRACO, en Mahón el 24 Julio 2006 - ©Jaime Pons Pons

060725 Desde Algeciras llega remolcada a Málaga por el SERTOSA DIECISIETE la réplica del navío SANTISIMA TRINIDAD. Se atraca en el Muelle No.2 con la ayuda de los remolcadores DIHECISEIS y DIHECISIETE. Se trata de un buque-atracción que cuenta con restaurante, discoteca, bar y museo.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



SANTÍSIMA TRINIDAD, atracando en Málaga el 25 Julio 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

060726 Escala en Mahón del remolcador SERTOSA CATORCE, en tránsito de Alcudia para Alcudia.



SERTOSA CATORCE, en Mahón el 23 Julio 2006 - ©Jaime Pons Pons

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 060727** Primera escala en Mahón del buque de cruceros [SPIRIT OF ADVENTURE](#) en viaje de Barcelona a Túnez
- 060729** El ALMUDAINA DOS sufre una avería a 30 millas de Dragonera en viaje de Ibiza a Barcelona con 656 pasajeros a bordo. Logra proseguir viaje hacia destino a 15 nudos. Le sustituye el ALCANTARA en las líneas Barcelona-Ibiza y Barcelona-Mahón.
- 060730** El buque SANTA CRUZ DE TENERIFE rescata a trece ocupantes, de origen magrebí, de una embarcación que se encontraba a la deriva a 37 millas del puerto de Almería. En el momento del rescate el ferry realizaba viaje entre los puertos de Ghazaouet y Almería.
- 060730** Primera escala en Mahón del tanque [CRYSTAL AMETHYST](#) para descargar combustible, en sustitución del MAR ROCIO.



[CRYSTAL AMETHYST](#), en Mahón el 10 Agosto 2006 - ©Jaime Pons Pons

- 060804** El ferry ZURBARAN sufre una avería en la propulsión debiendo fondear frente a la playa de Calviá, en Mallorca. Repara la avería y llega a Palma de Mallorca con 5 horas de retraso. Procedía del puerto de Valencia.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ZURBARAN, en Mahón el 23 Julio 2006 - ©Jaime Pons Pons

- 060806** Procedente de Viana do Castelo fondea en Bilbao en su primer viaje comercial el buque INDUSTRIAL DIAMOND –construcción 230 de Estaleiros Navais de Viana do Castelo- para tomar un cargamento de 1992 tons de mercancía general con destino a Baltimore
- 060810** Astilleros Zamakona SA realiza la botadura del remolcador MARIA ZAMBRANO, construcción número 619.
- 060812** El remolcador VB COIBA llega a Balboa remolcando al mercante CAP FINISTERRE que había tenido una avería en el sistema de propulsión.
- 060812** El buque de cruceros [HEBRIDEAN SPIRIT](#) realiza su primera escala en Bilbao coincidiendo también con un final de crucero.
- 060814** El buque de cruceros HEBRIDEAN SPIRIT parte de Bilbao convirtiéndose en el primer buque que comienza un crucero en el puerto vizcaíno.
- 060814** Primera escala en el puerto de Mahón –en crucero privado- del ATLANTIS, un buque faro convertido en velero de cruceros.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ATLANTIS, en Mahón el 15 Agosto 2006 - ©Jaime Pons Pons

- 060815** El buque CIUDAD DE VALENCIA, en viaje de Málaga a Melilla rescata a 69 inmigrantes que se encontraban a la deriva en una embarcación neumática.
- 060815** Entra de arribada en Mahón por avería en el moto principal el pesquero FRANCISCO Y CATALINA, en viaje de Malta a Santa Pola. Esta embarcación se había hecho famosa por recoger un grupo de inmigrantes en alta mar y la posterior negativa de Malta a recibirlos.
- 060824** El buque de cruceros GRAND VICTORIA realiza su primera escala en el puerto de Almería en viaje de Lisboa a Trípoli.
- 060824** Llega a Málaga la draga ZUDAR. Queda atracada en el muelle No4. Posteriormente inicia sus trabajos en el área del Morro de Levante, dragando las zonas que corresponderán a los muelles Norte y Sur del mencionado Morro de Levante, donde se ubicará la nueva Estación Marítima para pasaje del puerto de Málaga.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



ZUDAR, en Málaga el 1 Septiembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 060900** Debido al incremento en la llegada de pateras a las costas de Almería la presencia del buque VB ANTARTICO en el muelle de Levante del puerto almeriense fue constante.
- 060902** El buque AFRICA B de la naviera Ocean Express SL, Grupo Boluda, comienza las conexiones entre puertos canarios y Dakar extendiendo de esta forma la conexión que ya realizaba entre Canarias y los puertos mauritanos de Nouakchott y Nouadhibou.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



AFRICA B, saliendo de Las Palmas el 22 Julio 2006 - ©Manuel Rodríguez Aguilar

- 060902** Almería despidió al patrullero de la Armada Española P31 CONEJERA que cambia su base a Cartagena
- 060902** Procedente de Melilla, llega a Málaga con una importante avería en una de sus máquinas, el ferry CIUDAD DE SEVILLA (Acciona Trasmediterránea).
Al no poder seguir en línea regular, queda atracado a la espera de valoración y una posterior reparación. Inicialmente queda atracado en el muelle Nº 6. En días posteriores cambia de atraque en varias ocasiones finalizando la reparación el día 15.
El día 16, por la mañana, sale para hacer unas pruebas de mar. Repite esta prueba el día 20. Este día, al salir para su segunda prueba de mar, colisiona contra el cantil del muelle Nº 4, lugar donde se encontraba atracado. El casco no sufre daños, aunque tres norays sufren desperfectos. A su regreso de esta prueba entra y atraca con la ayuda del remolcador DIHECISEIS.
El día 23, a las 08:00 horas sale con destino a Algeciras, donde ese mismo día queda atracado a la espera de su venta.
- 060904** Llega a Málaga el buque SANTA CRUZ DE TENERIFE. Viene para completar con el CIUDAD DE VALENCIA la baja del CIUDAD DE SEVILLA.
Este buque llega a Málaga sólo los Lunes, día en que el ferry titular de la línea Málaga- Melilla (CIUDAD DE VALENCIA), cambia de ruta.
Explicación sobre la línea Málaga-Melilla: En esta línea trabaja un buque titular (hasta su avería el titular era el CIUDAD DE SEVILLA, que fue sustituido por el CIUDAD DE VALENCIA). Los Lunes de cada semana tiene una variación; el titular de la línea Málaga-Melilla realiza una escala en Almería, mientras que el titular de la línea de almeriense, viene a Málaga.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Desde Octubre (mes en que inicia la línea Málaga-Melilla el JUAN J. SISTER) el SANTA CRUZ DE TENERIFE se mantiene en esta rotación. Este buque se convierte en Octubre en titular de la línea Almería-Melilla.

- 060906** El buque [CLIPPER POINT](#) se suelta de la grada desde donde iba a ser botado al día siguiente en Astilleros de Huelva SA y golpea el puente sifón Santa Eulalia, sobre el río Odiel, quedando este parcialmente fuera de servicio durante un mes.
- 060908** Izar Sestao bota su último buque como astillero público, se trata del metanero [SESTAO KNUITSEN](#), construcción número 331.
- 060908** El buque BENI ANSAR queda amarrado en el Muelle de Ribera rampa 2 del puerto de Almería hasta el 061031
- 060913** El buque GIULIA D'ABUNDO realiza su última entrada en Almería procedente de Nador. Queda amarrado en el Muelle de Ribera rampa 8.
- 060914** Atracan en Málaga cuatro buques de cruceros: WIND SURF en el muelle No.1, THOMSON CELEBRATION en el Atraque Dique de Levante, ARCADIA en el Muelle de Levante y COSTA CLASSICA en el Muelle de Levante.
El mismo día llega el buque de vela STAD AMSTERDAM, quedando atracado en el muelle Nº 1. Este velero venía fletado por un grupo turístico privado.
- 060915** Primera escala en el puerto de Vigo del buque de cruceros COSTA MAGICA en viaje de Le Havre a Lisboa
- 060916** Primera visita a Málaga del buque de crucero ARIELLE, atraca en el Dique de Levante.
En 2005, este buque realizó una campaña de cruceros con escalas semanales en Málaga con el nombre AQUAMARINE.
- 060918** Primera visita a Málaga del buque de crucero COSTA MAGICA, atraca en el Muelle de Levante.
- 060921** Durante la madrugada el tanque [MAR ROCIO](#) provoca un vertido de hidrocarburos en el puerto e Mahón mientras descargaba combustible. Todo indica a un achique involuntario de sentinas. Había llegado procedente de Ibiza con destino final en Castellón.
- 060923** Llega a Málaga el ferry JUAN J. SISTER. A las 20:30 horas queda atracado en el muelle 3 A2 y llega para hacerse cargo de la línea Málaga-Melilla.
Varias horas más tarde cambia de atraque, pasando al muelle Nº 4.
Días después de su llegada, y para adaptarse a las rampas de pasaje de la Estación Marítima, se le abre un portalón a ambas bandas. Estas obras se realizan mientras se encuentra atracado en el muelle No4.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



JUAN J. SISTER, en Málaga el 23 Septiembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 060924** El ferry [EL GRECO](#) realiza su primera escala en Mahón procedente de Barcelona y con destino al mismo puerto.
- 060925** El [MILENIUM TRES](#) sale del puerto de Hobart con destino a Algeciras vía Gran Barrera, Estrecho de Torres, Darwin, Colombo, Aden, Suez, Iraklion y Cagliari.
- 060925** Llega a las 12:00 horas a Málaga el catamarán MILENIUM DOS. Viene provisionalmente a la espera de la llegada desde astillero del MILENIUM TRES, que será el titular de la línea rápida Málaga-Melilla. Atraca en el muelle 3 A3. A las 18:00 horas pasa al muelle Nº 1.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



MILENIUM DOS, en Málaga el 25 Septiembre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 060927** El buque de cruceros MONTERREY hace escala en Almería en viaje de Gibraltar a Génova
- 060928** El buque [KENT MARINER](#) (construcción 254 de SA Juliana Constructora Gijonesa como KAIPOLA) sufre la inundación de una de sus bodegas cuando navegaba frente a la isla de Prince Edward, Canada.
- 060929** El JUAN J. SISTER sale a las 23:00 horas para Melilla. Allí, al día siguiente, se hace la presentación oficial del buque como nuevo titular de la línea Málaga-Melilla. Se realiza una jornada de puertas abiertas a bordo.
- 060930** Última salida desde Málaga con destino a Melilla del buque CIUDAD DE VALENCIA, que deja esta línea regular.
- 060930** Último viaje del fast ferry ALMUDAINA. A su regreso de Melilla queda atracado en el muelle No4.
- 060930** El tanque [SICHEM PANDORA](#) realiza su primera escala en el puerto de Mahón procedente de Palma de Mallorca y con destino a Castellón.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

061001 Llega al puerto de Ceuta el buque CIUDAD DE VALENCIA. En principio, para dormir en dicho puerto y cubrir la ruta cuando las condiciones meteorológicas fuesen adversas para los buques de alta velocidad y así cumplir Acciona con el contrato de explotación de la línea de interés público del Estrecho. Después de ser inspeccionado por Capitanía Marítima es rechazado por no reunir las condiciones para este servicio. Se ha comentado que ha sido visitado por armadores griegos para una posible compra. En la actualidad está realizando trayectos en la línea Algeciras-Tanger.



CIUDAD DE VALENCIA, en Ceuta el 3 Octubre 2006 - ©Emilio Mesa

061001 Llega al puerto de Ceuta el buque LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, para dormir en dicho puerto y cubrir la ruta cuando las condiciones meteorológicas sean adversas para los buques de alta velocidad y así cumplir Acciona con el contrato de explotación de la línea de interés público del Estrecho. Este buque ha realizado algunas rotaciones este mes cuando los temporales de levante han imposibilitado a los buques de alta velocidad realizar el servicio.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, en Ceuta el 3 Octubre 2006 - ©Emilio Mesa

- 061001** El ferry de Acciona Trasmediterránea JUAN J. SISTER inicia sus viajes como buque titular en la línea regular Málaga-Melilla. Sale de Melilla a las 00:05 horas del Domingo 1 de Octubre, llega por primera a Málaga con pasaje a las 08:00 horas de ese mismo día.
El catamarán MILENIUM DOS hace su primera salida con pasaje, para cubrir la línea rápida Málaga-Melilla. El Domingo 1 de Octubre sale a las 11:00 horas y regresa a las 21:15 horas. Este catamarán cubrirá la línea rápida entre los meses de Mayo y Octubre; aunque hay posibilidad de que en determinadas fechas navegue su sustituto, el MILENIUM TRES, en esta línea como refuerzo del JUAN J. SISTER.
- 061002** Hace su primera escala en Almería el buque JUAN J. SISTER quedando como sustituto del mítico CIUDAD DE SEVILLA para compartir con Málaga el tradicional triángulo Málaga-Melilla-Almería.
- 061002** A las 0945 hora local el buque [KAPTAN DURSUN AKBAS](#) (Ex MARIA DOLORES TARTIERE) vara en los Dardanelos, frente al faro de Kepez, en viaje de Mariupol a Canakkale con un cargamento de 2850 tons de caolín. Este buque ya había sido declarado pérdida total en diciembre de 1991 después de una varada en Corfu cuando navegaba de Trieste a Jeddah bajo el nombre de TUTTI FRUTI I. Después de reparado volvió a entrar en servicio con el nombre actual en marzo de 1994.
- 061002** El buque CIUDAD DE SALAMANCA queda amarrado en el Muelle de Ribera rampa 7 del puerto de Almería hasta el 061115 que sale para Alicante.
- 061003** A las 1740 hora local se reflota el buque KAPTAN DURSUN AKBAS con ayuda de remolcadores.
- 061003** Procedente de Lisboa, llega a Málaga el buque de crucero alemán DEUTSCHLAND. Atraca en el muelle Nº 4, un muelle destinado a carga y descarga, nada habitual para buques de crucero. Finaliza en este puerto el crucero que estaba realizando. Tras una ruta turística y una fiesta a bordo, los pasajeros desembarcan en la mañana del miércoles 4. A media tarde del día 4, embarcan nuevos pasajeros. Ese día se realiza una fiesta de bienvenida a bordo y en la mañana del día 5 una ruta turística. El buque sale con destino a Alicante en la tarde del día 5. Es la segunda vez, en este año 2006, que este buque realiza el embarque y desembarque de la totalidad del pasaje en Málaga. El DEUTSCHLAND es el buque de cruceros que más horas ha pasado atracado en el puerto malagueño

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

en las últimas décadas.

- 061003** Durante la madrugada y debido al súbito incremento de la fuerza del viento se produjo en el puerto de Santander una colisión en cadena entre varios buques al romper amarras el transporte de vehículos [CRYSTAL ACE](#) (Barcelona-Zeebrugge). Dicho buque colisionó con el [TOPAZ ACE](#) (Nagoya-Bristol) y este a su vez con una rampa flotante que acabó golpeando al mercante EVA MARIA MULLER. El CRYSTAL ACE también golpeó al mercante EEMSDIEP y tanto este como el ALINA y el FEED STAR tuvieron que ser ayudados por remolcadores al sufrir la rotura de amarras. Los dos transportes de vehículos accidentados se unen al [COUGAR ACE](#), también operado por [Mitsui OSK Lines](#), que sufrió un grave percance en el Pacífico norte el pasado mes de Julio. La naviera japonesa también perdió este año el granelero GIANT STEP y el petrolero BRIGHT ARTEMIS sufrió una colisión con derrame de carga cuando realizaba labores de auxilio a la tripulación de un mercante incendiado en el Índico.
- 061004** Factoría Naval de Marín SA entrega a Navinorte SA el buque [ANGON](#), construcción 145, cuyo casco ha sido importado de Ucrania. El acto tuvo lugar en la terminal cubierta del puerto de Marín.
- 061004** El buque de vela de la Armada alemana GORCH FOCK, que permanecía atracado en el muelle Nº 1 desde el día 26 de Septiembre, se ve obligado a dejar su atraque y salir a la bahía de Málaga. Debido a las obras que se realizan en el muelle Nº 2 y a la llegada, el día 5 de Octubre, de cuatro buques de crucero, el velero alemán, a petición de la Autoridad Portuaria deja su atraque. Durante todo el día 5 navega por la bahía de Málaga. En la madrugada del día 6 regresa y atraca nuevamente en el muelle Nº 1.
- El día 12 de Octubre, a las 10:00 horas se marcha. Al ser el día de la fiesta nacional de España, sale luciendo en una driza de su palo mayor una gran bandera de España.

061005



Atracan en Málaga cuatro buques de crucero: BRAEMAR en muelle Nº 1, ORIANA en el Muelle de Levante, COSTA MAGICA en el Atraque Dique de Levante y LEGEND OF THE SEAS en el Muelle de Levante.

[COSTA MAGICA](#), en Málaga el 5 Octubre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

- 061007** El ferry SONIA X sale de Barcelona con destino a Grecia después de haber sido vendido a British Columbia Ferries
- 061008** El buque de cruceros ARIELLE realiza su primera escala en Mahón procedente de Palma de Mallorca y con destino a Cagliari
- 061009** Astillero Barreras realiza la botadura del ferry VOLCAN DE TAMADABA, construcción número 1653.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



VOLCAN DE TAMADABA, después de su botadura - ©Manuel Martín Martínez Rodríguez

- 061009** Llega por primera vez a Bilbao el buque de cruceros LEGEND OF THE SEAS en viaje de Vigo a Southampton
- 061010** Balearia inicia actividades en la línea Algeciras-Ceuta con el súper fast ferry RAMON LLULL, tras superar satisfactoriamente las pruebas de atraque y despliegue de las rampas de acceso, con seis viajes diarios.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



RAMON LLULL, en Ceuta el 11 Octubre 2006 - ©Emilio Mesa

061010



A las 12:40 fondea en la bahía de Málaga el buque ELISABETH K. Ese mismo día, queda atracado en el muelle Nº 4. Trae una importante avería en la máquina producida en viaje de Alghero a Hargshamn. El día 13 es atracado en el Muelle de Levante, para regresar al muelle Nº 4 ese mismo día y posteriormente al muelle Nº 1. Al cierre de este Boletín (061031) aun permanece atracado en este muelle a la espera de su reparación.

ELISABETH K., en Málaga el 13 Octubre 2006 - ©Juan Carlos Cilveti Puche

061011 A las 1500 hora local las autoridades turcas permiten continuar viaje al buque KAPTAN DURSUN AKBAS.

061013 El buque turco KAZIM DADAYLI, en viaje de Castellón a Stavros, con una carga de tablero de madera sufre un corrimiento de la misma cuando se encontraba a unas 5 millas al N de Columbretes

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

generando una escora cercana a los 30°. Después de reducir la escora pone rumbo a Castellón escoltado por unidades marítimas y aéreas de Salvamento Marítimo.



KAZIM DADAYLI en Castellón el 14 Octubre 2006 - ©José Miralles Pol

061014 Llegan a Málaga tres buques de la Armada holandesas. El buque de apoyo logístico AMSTERDAM A-836 y las fragatas DE RUYTER F-804 y DE ZEVEN PROVINCIE F-802 quedan atracadas en el Muelle de Levante.

061015 El buque de la Armada Española MARTÍN POSADILLO hace escala en Almería para operaciones de estiba relacionadas con el envío de tropas a Líbano

061016



El buque de cruceros BOUDICCA visita por primera vez el puerto de Almería en viaje de Southampton a Siracusa

BOUDICCA, en Almería el 16 Octubre 2006 - ©Berta Zea Gineres

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061016** Llega a la bahía de Málaga el submarino de la Armada holandesa WALRUS S-802. Con la ayuda de un remolcador; y mientras navega, se le cambia un componente mecánico de su sistema de sonar. Tras esta operación atracca en el Muelle de Levante.
- 061017** Llega al puerto de Ceuta buque CIUDAD DE SEVILLA. Queda amarrado, en principio a la espera de ser vendido.



CIUDAD DE SEVILLA, en Ceuta el 18 Octubre 2006 - ©Emilio Mesa

- 061018** El buque de cruceros CALYPSO* entra de arribada en Vigo debido al mal tiempo en viaje de Lisboa a Londres. Debido a la persistencia del temporal permanece en puerto dando por finalizado el crucero y embarcando al pasaje que esperaba comenzar su crucero en el puerto inglés. Este buque, construido como ferry con el nombre de CANGURO VERDE, sufrió un incendio en la sala de maquinas el pasado mes de mayo cuando navegaba por el Canal de la Mancha.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



CALYPSO, en Vigo el 20 Octubre 2006 - ©Francisco Díaz Guerrero

*N. del E. (JLDC)

Este Editor recuerda su primer viaje *largo* a bordo de un buque, en la Semana Santa de 1976. Se trataba del CANGURO VERDE entre Barcelona y Génova un viaje con muy mal tiempo en el Golfo de León, los sprays -y algo más- llegaban al alerón y acumulamos mas de una hora de retraso en la llegada al puerto italiano. El regreso -en el CANGURO CABO SAN SEBASTIÁN- todo un lujo, por el barco y por el tiempo; calma chicha.

- 061019** El buque [ARKLOW FAME](#) (Astilleros de Murueta SA, Erandio, 262) abandona el puerto de Bilbao.
- 061019** Hacen escala en el puerto de Almería los buques de la Armada Española PIZARRO y [GALICIA](#) para operaciones logísticas en relación con el envío de tropas españolas a Líbano
- 061019** El buque de cruceros ATHENA realiza su primera escala en Mahón procedente de Cannes y con destino a Gibraltar
- 061020** El buque de cruceros COSTA MARINA hace escala en Almería en viaje de Savona a Málaga
- 061023** El buque [HOEGH TRADER](#) sufre daños en la carga de vehículos y maquinaria pesada que transportaba y en su propia estructura cuando navegaba desde puertos del norte de Europa – Gothenburg, Bremerhaven, Hamburg, Southampton y Le Havre-, hacia Aqaba y otros puertos de Oriente Medio y el Golfo. Entra en Santander el día 24 para descargar.
- 061023** A las 1400 hora local sale del puerto de Santa Cruz de Tenerife con destino a Mindelo el buque de cruceros AMADEA. Había llegado a primera hora de la mañana procedente de Funchal.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



[AMADEA](#), saliendo de Santa Cruz de Tenerife el 23 Octubre 2006
©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

A las 1805 hora local sale del puerto de Santa Cruz de Tenerife el buque de cruceros GRAND VOYAGER en viaje de Funchal a Recife.



[GRAND VOYAGER](#), saliendo de Santa Cruz de Tenerife el 23 Octubre 2006
©Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

061023 Atraca en el Muelle Nº 9 (terminal de contenedores) del puerto de Málaga el buque cochero ST. BARBARA. Descarga 2.150 vehículo Fiat procedentes de Salerno. La operación fue realizada en 12 horas con una media de 179 vehículos por hora. Hasta la fecha, esta ha sido la mayor descarga de vehículos que se ha realizado en el puerto de Málaga. La distribución de estos vehículos, al igual que los que desembarcan los buques de la UECC (llegada semanales con vehículos de la marca Ford), la realizó Sintax Logística.

061024 Cinco remolcadores deben aguantar al petrolero [POLAR ENTERPRISE](#) en el puerto de Ferrol debido al fuerte viento reinante.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

- 061024** El mercante CIRENE STAR realiza su primera escala en el puerto de Mahón procedente de Nador y con destino a Génova.
- 061025** En los astilleros de Navantia en Fene se entrega a Polar Tankers Inc, una subsidiaria de ConocoPhillips, el buque tanque POLAR ENTERPRISE que ha sido construido por Northrop Grumman Ship Systems en Avondale, LA y terminado en la factoría gallega debido a los daños causados por el huracán Katrina.
- 061025** Llega a Málaga el Patrullero de Altura de la Guardia Costera italiana DICIOTTI CP 902 atracando en el Muelle de Levante. Procede de Dakar habiendo realizado escalas en Santa Cruz de Tenerife, Agadir y Casablanca para después de Málaga continuar su viaje, vía Palma de Mallorca, hacia su base en Messina.
Este buque ha estado colaborando en la misión HERA II (Dispositivo Frontex de control de inmigración ilegal); operación conjunta con unidades españolas de la Armada, Guardia Civil, Policía Nacional, Agencia de Aduanas, y Armada de Senegal.
Con base en Dakar, este buque ha patrullado una zona de la costa de Senegal desde el 5 de Septiembre hasta el 15 de Octubre. Se trata de la primera unidad, en la historia de la Guardia Costera italiana, que navega en aguas atlánticas. Es la primera vez que la DICIOTTI llega a Málaga.
- 061026** El buque GIULIA D'ABUNDO abandona el puerto de Almería con destino a Savona



GIULIA D'ABUNDO, en Almería el 26 Octubre 2006 - ©Berta Zea Gineres

- 061026** Hace escala en Vigo para tomar consumo el remolcador SALUS en viaje de Tulcea a Aalesund conduciendo el buque de apoyo a plataformas HULL 123, casco que ha sido construido por Aker Shipyards en Rumania y será terminado en la factoría noruega de dicho astillero con el nombre de OLYMPIC ELECTRA.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



SALUS y HULL 123, en Vigo el 26 Octubre 2006 - ©Francisco Díaz Guerrero

- 061026** Atraca en el Muelle de Levante de Málaga el yate ELANYMOR. Este buque está incluido en el top 100 de los mejores yates privados, con posibilidad de ser alquilado, del mundo.
- 061026** El buque de cruceros CALYPSO realiza su primera escala en el puerto de Mahón procedente de Tánger y con destino a Barcelona.
- 061028** A las 07:00 horas llega a Málaga el buque de crucero BOUDICCA. En la maniobra de atraque participan los remolcadores DIHECISEIS y DIHECISIETE, que atracan al buque en el Pantalán de Levante. Al haber un fuerte temporal de Levante (según el Centro Meteorológico local, se alcanzaron rachas máximas de viento de 60 kilómetros por horas con olas de entre 1,25 y 2,5 metros de altura), el Capitán del barco junto con los prácticos, deciden que los dos remolcadores se queden empujando en el costado del buque; uno a proa y otro a popa (ambos remolcadores se mantienen empujando con media máquina). A las 10:00 horas, tras unas conversaciones ente el Práctico y el Capitán del BOUDICCA, se decide que sólo se quede empujando un remolcador. Tras realizar una prueba, se mantiene en la posición (empujando en el centro del buque) el DIHECISIETE. Este remolcador se mantendrá en esta posición hasta las 17:00 horas.
- 061028** A las 08:00 horas, procedente de Melilla, llega a Málaga el ferry JUAN J. SISTER. Al estar los dos remolcadores ocupados, se mantiene en la bahía. Las fuertes rachas de viento hacen necesario para su atraque el uso de ambos remolcadores. A las 11:30 horas, y con la ayuda del remolcador DIHECISEIS, queda atracado en el Muelle de Levante. Al no poder ser usados los dos remolcadores el ferry desiste de atracar en su muelle habitual (3 A-2). Una vez atracado el remolcador DIHECISEIS se queda empujando por el centro. Tras desembarcar al pasaje, el buque sale con destino a Melilla a las 14:00 horas. Los pasajeros del ferry son desembarcados y llevados en autobuses a la Estación Marítima, donde pasaron los controles de Aduanas.
- 061028** A las 10:30 horas sale de Málaga con destino a Ceuta el buque de carga rodada ISLA DE LOS VOLCANES. La maniobra de desatraque se realiza con ayuda del remolcador DIHECISEIS. A pocas millas del puerto el buque sufre un corrimiento de carga que le obliga a regresar.

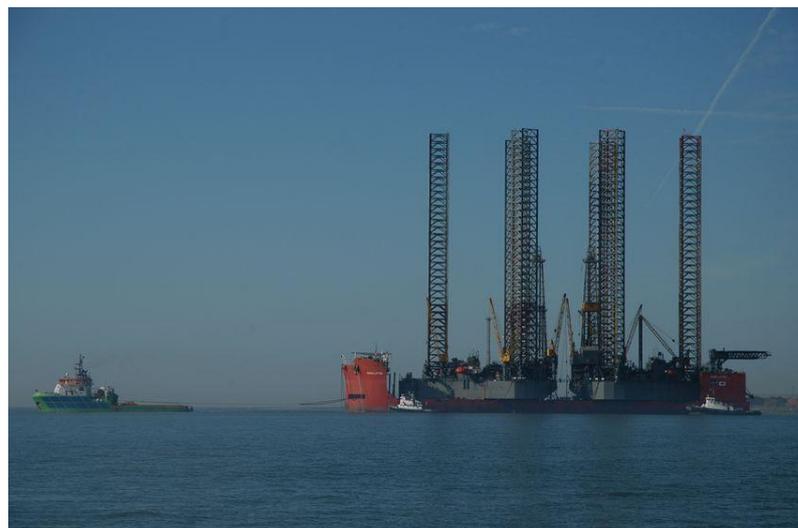
Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

061028 El catamarán MILENIUM DOS tarda 45 minutos en realizar la maniobra de atraque en el puerto de Málaga debido a las fuertes rachas de viento dañando la pasarela del pasaje en esta operación.

061030 Las plataformas ROWAN PARIS y GILBERT ROWE se cargan a bordo de la mayor gabarra semisumergible del mundo, la GAVEA LIFTER, en el puerto de Pascagoula (Louisiana, USA). Esta gabarra es el resultado de la conversión del que en su día fuera el buque tanque español ALMIRANTE ROTAECHE. Está previsto que dicha gabarra parta el 1 de Noviembre remolcada por el FAIRMOUNT SHERPA y el FAIRMOUNT SUMMIT en un viaje de 12500 millas hasta Qatar.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



GAVEA LIFTER, en Pascagoula - ©Fairmount Marine BV

061031 Finaliza su campaña el catamarán rápido MILENIUM DOS. A la espera de la llegada del MILENIUM TRES a Málaga -prevista entre los días 10 y 15 de Noviembre- este buque se marcha el día 1 de Noviembre a las 12:00 horas con destino a Algeciras. Al salir se despide, con toques de sirena, del puerto y de los dos buques de Acciona-Trasmediterránea que hay atracados: JUAN J. SISTER y ALMUDAÍNA. Ambos buques responden a su despedida. El MILENIUM TRES llega a Algeciras el día 29 de Octubre. Queda allí a la espera de su traslado a Málaga.

ESCRIBEN
LOS
SOCIOS

EL BARCO DE CEMENTO

Texto ©Capt Julián González Cueli

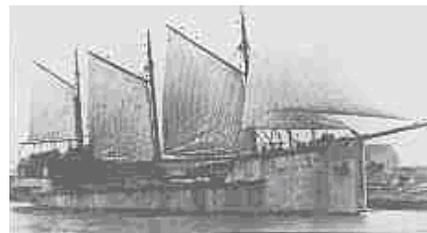
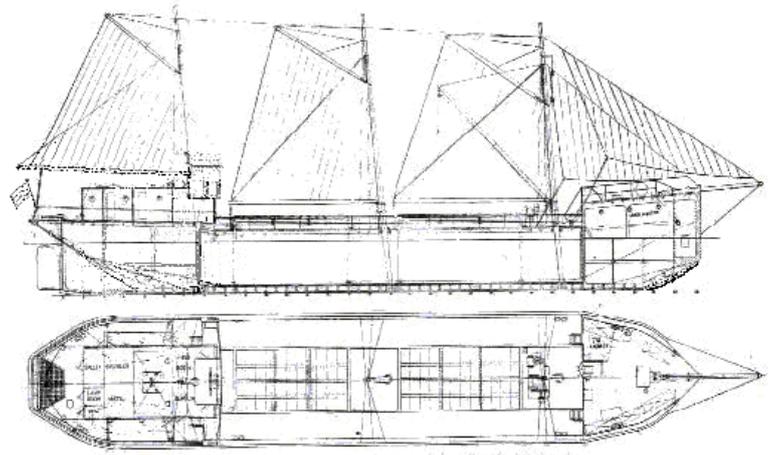
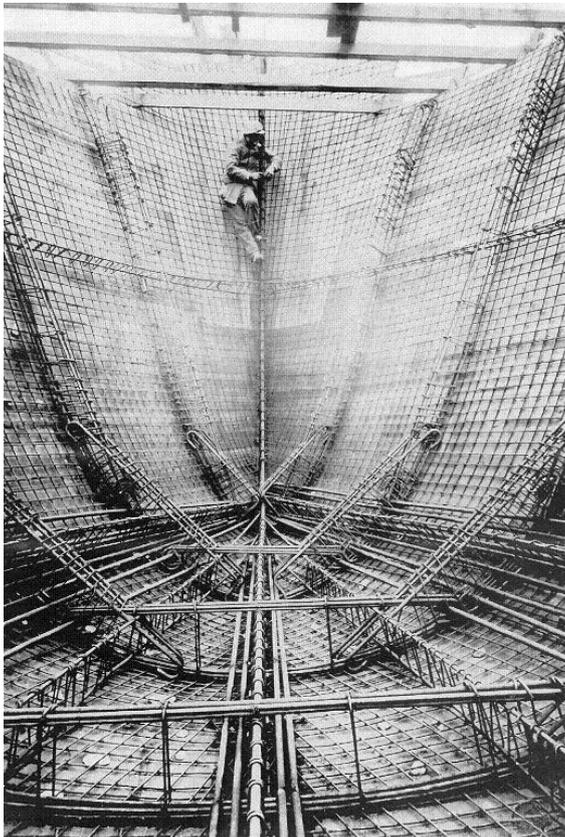
Cuando yo era niño, en Polanco -Cantabria-, una de las historias que contaban los viejos, era la de que en Requejada se había construido un barco de cemento. ¡CEMENTO!, decían todos, ¿Cómo podría flotar...?. Condición ésta, tan increíble, como la de que el pozo Trimeo de Rumoroso no tenía fondo, o la existencia de sacaúntos y demás leyendas fantásticas de aquellos tiempos.

Con el paso del tiempo y ya instruido en los temas marítimos, comencé a indagar sobre la historia de la marina en Polanco y enseguida comprobé, con gran asombro, de que sí había sido una realidad.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



MOLLLETTE - www.mareud.com

Por aquel entonces, 1918, la 1ª Gran Guerra (1914-1919) con el gran impacto en la guerra naval de los submarinos alemanes, estaba dejando la flota europea maltrecha y unos fletes marítimos suculentos. Con este ambiente y la escasez de acero, tomó gran impulso la construcción de este tipo de buques en Europa y Estados Unidos, con casco de ferro cemento (hormigón armado).

Este tipo de construcción no era nuevo ya que el primer prototipo, de 1848, un bote de remos construido en el sur de Francia, fue expuesto en la Exposición Universal de París de 1855. Después de varias experiencias en Holanda y Estados Unidos, a partir de la década de 1890, el ingeniero Gabellini, en Italia, comienza la construcción comercial de pequeños barcos y gabarras de hormigón. En 1908 y 1910 comenzaron los astilleros alemanes e ingleses, a usar este nuevo material. En 1917 el astillero Fougner de Moss en Noruega construyó, con gran repercusión internacional, a su propio riesgo (incapaz de encontrar un naviero que lo financiase), el primer diseño de un buque de altura con casco de hormigón, el NAMSENFJORD. En esta misma época se comenzó un programa de construcción masivo en varios países, especialmente Reino Unido y Estados Unidos. Uno de los cuales el VIOLETTE, muy parecido a nuestro PARSY, pero con motor, era botado en Faverham (Reino Unido) en 1919; estando su casco todavía a flote.

En España, en 1918, también estábamos a la vanguardia de la construcción naval mundial ya que en Barcelona se estaba construyendo el MIRATRES; en Bilbao la gabarra CARMELO I y en Polanco, en los astilleros de Requejada (situados frente al barrio de *La Alegría*), se estaba fraguando su primera construcción, el PARSY para el nuevo y arriesgado armador santanderino A. Pardo. Estos tres buques eran muy parecidos en dimensiones, aunque el MIRATRES llevaba un motor Bolinder.

Nuestro PARSY era velero pailebot, con 30,6 mts. de eslora; 7,35 de manga y 4 de puntal. 322 Toneladas de Registro Bruto. El primer intento de botarle fue el domingo 22 de Septiembre de 1918. Las botaduras de este tipo de buques presentaban grandes dificultades, por su gran peso en rosca y el escaso deslizamiento del cemento, necesitando de complicadas maniobras para ello. En el NAMSENFJORD duraron ocho días y debieron de usar una grúa flotante de la Armada Noruega. En el MIRATRES, se rompió la grúa provocándole una vía de agua, teniendo que varar para no hundirse. En el PARSY, finalmente se usó un cable con retenida y una



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

locomotora de Solvay. De esta forma tocó el agua del mar y ésta fue su perdición, por problemas de estanqueidad. Después de una larga estadía en Santander para su armamento y carena, en Marzo de 1919, arranchado y a son de mar, zarpó con 7 tripulantes al mando del Capitán D. Policarpo Hevia hacia San Esteban de Pravia, a cumplir con su primer flete, un completo de carbón -325 Tons.- para Cartagena.

Una vez cargado, salió con buen tiempo y vientos portantes hacia el Oeste. A la altura de Burela, habiendo empeorado el tiempo, perdió el gobierno por avería en el timón. Decidió su capitán al no poder remontar la Estaca de Bares, arribar al puerto de El Barquero para reparar. Con grandes dificultades llegó, quedando bien fondeado en espera de marea favorable. Pero fue tarde, ya que en la noche del 3 de Abril, aumentó el viento a temporal, faltándole sus anclas pidiendo auxilio oportunamente. Por el mal tiempo no pudieron asistirle los demás buques que estaban de arribada y quedó varado frente a la Peña Montefurado en la Playa de Area Longa a 1 km. del puerto. Abandonando el barco cuando lo dieron por perdido, su tripulación se dirigió a O´Vicedo también a 1 km. escaso. Allí almacenaron el carbón, sus tres palos, el armamento y los pertrechos por orden del Ayudante de Marina de Vivero, ya que a bajamar se llegaba a pie a él. El casco se comenzó a desguazar a primeros de Octubre de 1919, ya que carecía de valor al no poderse reflotar por falta de medios. Únicamente las partes más accesibles fueron demolidas para rescatar su armazón metálico. Todavía se pueden ver, a veces, los restos despedazados de su casco entre la arena.

Sólo los más viejos de El Barquero, O´Vicedo o Vares, cuentan aún una leyenda sobre el naufragio en la Ría de El Barquero de un barco de cemento. ¡ CEMENTO...!



Ría de El Barquero © Capt. Julián González Cueli



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ESCRIBEN
LOS
SOCIOS

VOLCAN DE TABURIENTE

Texto y fotografías ©Arturo Paniagua Mazorra

El VOLCAN DE TABURIENTE se incorporó en junio de 2006 a las rutas de Naviera Armas a San Sebastián de la Gomera, Valverde (El Hierro) y Santa Cruz de La Palma desde Los Cristianos. En julio tuve la posibilidad de realizar una travesía redonda entre Los Cristianos y La Gomera, y poder disfrutar de este buque y de la frenética actividad marítima en Los Cristinos.



Explotación desde los Cristianos

El VOLCAN DE TABURIENTE es el cuarto ferry construido en Hijos de J. Barreras para Naviera Armas en los cuatro últimos años, y está diseñado específicamente para los puertos de las islas más occidentales de Canarias. En consecuencia, tiene doce metros menos de eslora que sus gemelos VOLCAN DE TAMASITE y VOLCAN DE TIMANFAYA. Pero a pesar de esta reducción, su eslora supera la longitud del atraque Sur de Los Cristianos, y el buque sobresale por el extremo sur del dique. Y es que en el puerto tinerfeño ofrece unas instalaciones claramente insuficientes para el tráfico que soporta. Desde sus muelles operan tres armadores: Armas, Fred Olsen y Garajonay Express. Desde este otoño, los tres lo hacen con tres buques (Armas ha destinado al VOLCAN DE



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

TAUCE a las rutas occidentales, aumentando frecuencias y ofreciendo líneas directas entre La Palma, El Hierro y La Gomera), lo que obliga muchas veces a que uno de ellos permanezca parado fuera del puerto esperando que quede libre el atraque correspondiente a su compañía. Este problema se agudiza en verano, al aumentar la frecuencia de los servicios. Las explanadas para que camiones y turismos esperen a los ferries son también muy escasas, y reina una cierta sensación de caos, **aunque es un caos "ordenado", sobre todo porque los residentes ya saben lo que tienen que hacer.**

Otro aspecto sorprendente de los servicios marítimos regulares desde Los Cristianos a islas como, por ejemplo La Gomera, de sólo 50.000 habitantes, utilicen buques tan notables como el mayor fast ferry del mundo, el BENCHIJIGUA EXPRESS, de Fred Olsen, o el ferry convencional más moderno de la flota española.

EL VOLCAN DE TABURIENTE por dentro

La principal ruta cubierta por el VOLCAN DE TABURIENTE es Los Cristianos-San Sebastián de la Gomera, con un tiempo de navegación de sólo 55 minutos. La ruta a El Hierro dura dos horas y media. Dado que el pasaje sólo puede permanecer este escaso tiempo a bordo, el armador podría tener la tentación de ser cicatero con la habilitación, como muchos viajeros hemos podido experimentar en otras rutas cortas. Sin embargo, el VOLCAN DE TABURIENTE ofrece una atmósfera muy acogedora y mucha amplitud para el pasaje. El principal elemento de su



decoración es la luz natural, que entra a los salones a través de amplias cristalerías a proa, popa y en ambos costados. Este uso del cristal permite además que los pasajeros que no se atreven a disfrutar de las cubiertas exteriores, puedan aproximarse al mar desde la comodidad de su butaca, o tomando un **café... pero los cristales hay que limpiarlos, porque en caso contrario el mar los vuelve opacos, y la sensación percibida es de abandono.**

El VOLCAN DE TABURIENTE ofrece al pasaje salones interiores en las cubiertas 4, 5 y 6. A proa existe un salón de observación (capaz para 86 pasajeros) dotado de un inmenso mirador de vidrio desde el que contemplar toda la proa del buque. Tiene dos niveles, en las cubiertas seis y siete, pero sólo tiene acceso por la cubierta seis. El salón de observación está decorado en tonos azules turquesa, y ofrece un cierto ambiente tropical gracias a las muchas plantas (de plástico), colocadas en jardineras con roca volcánica. Hay mucha irradiación solar, pero la forma saliente del puente de gobierno (situado justo encima, en la cubierta 8), limita también la entrada de luz natural. Tiene varios escalones, lo que no le hace apto para discapacitados.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Siguiendo hacia popa en la cubierta 6 encontramos el *self service Volcán de Teide*, ubicado tras una mampara de cristal, que limita un espacio ciertamente angosto para la línea de autoservicio. Las mesas y el pavimento plástico, en las cubiertas seis y siete, son azules. El atrio de proa, que tiene escaleras en sentido br-er (segundo tramo) y lucernario, y no es tan espléndido como el atrio de popa.

Tras los salones de butacas, de casi 400 plazas de capacidad, aparece el atrio de popa, que también ocupa las cubiertas 6 y 7, y esta ejecutado completamente en madera, incluso el solado. Tiene una escalera en cuya meseta está inscrita la insignia de Antonio Armas. El salón Isla Gomera está rodeando este atrio, con una cafetería en la cubierta superior, y el mostrador de información en la cubierta seis. La zona de popa dispone de un impresionante mirador de cristal que ocupa las dos cubiertas. La decoración de este salón es en tonos rojos, con amplios ventanales en ambos costados, y un muro de vidrio a popa. Encima de la escalera del atrio también hay un lucernario. Tanto en este salón de popa, como en las salas de butacas para el pasaje, el VOLCAN DE TABURIENTE dispone de un pavimento plástico que imita la madera. Existen amplias zonas exteriores en la popa de la cubierta 7 y en la cubierta 8, pero sólo dispone de pavimento verde antideslizante la zona frente al bar de la cubierta 8.



El acceso del pasaje es caótico, a través de una única pasarela, manifiestamente insuficiente para los 1.500 pasajeros que puede transportar el buque. La modernidad del buque contrasta con este acceso tan rudimentario... siendo indulgente.

Dada la duración de las travesías que realiza, el VOLCAN DE TABURIENTE sólo dispone de unos pocos camarotes para chóferes, además de los que alojan a los 34 tripulantes. La tripulación no realiza labores de limpieza.

Cubiertas de carga rodada

El buque dispone de dos cubiertas completas para carga (3 y 5), así como un car-deck para el transporte de turismos. Con esta disposición puede transportar 103 turismos y 28 trailers (para los que dispone hasta 300 metros de calle de 3,0 metros), o 305 turismos, o una combinación de ambos. Para agilizar la carga y descarga, el VOLCAN DE TABURIENTE dispone, en la cubierta 3, de dos puertas rampa de popa independientes (de las que sólo puede usar actualmente una por las limitaciones de las instalaciones portuarias de La Gomera), y de una rampa puerta en proa, con casco de roda abatible hacia arriba, que utiliza en Los Cristianos. A pesar de los problemas en los puertos que escala, el VOLCAN DE TABURIENTE realiza sus operaciones de carga y descarga de manera muy eficiente, dado que los vehículos no tienen que hacer maniobras ni dar marcha atrás en su interior (a diferencia de lo que puede ocurrir, por ejemplo, en los catamaranes de Fred Olsen, que sólo tienen acceso por popa). El acceso al car-deck (cub. nº4) se realiza a través de dos rampas móviles, a proa y popa, integradas en el propio car-deck.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Equipo propulsor

El VOLCAN DE TABURIENTE está propulsado por cuatro motores MAK 9M32C, de cuatro tiempos, y 4.500 KW de potencia cada uno, que a través de una reductora, mueven dos hélices de paso variable de 3,7 metros de diámetro. También mueven dos alternadores de cola de 1.100 KW. La velocidad de servicio es de 22,5 nudos. También tiene dos auxiliares Wartsila de 1.080 KW.

El buque no para los motores en casi todas las escalas, sino que mantiene las hélices propulsoras a paso cero,



con objeto de agilizar las maniobras. Dispone de dos hélices de maniobra a proa de 720 KW, que utiliza sobre todo en La Gomera, donde tiene que girar 180° para atracar de popa. En Los Cristianos atraca de proa y sólo las utiliza para la aproximación al muelle. Una evolución impresionante

Esta visita a Canarias era la primera en casi doce años. Desde el punto de vista de los ferries, el panorama que he encontrado, y del que el VOLCAN DE TABURIENTE es un claro exponente, ha cambiado radicalmente. Antes, Canarias tenía el atractivo para los

amantes de los buques de poder fotografiar viejos ferries adquiridos de segunda mano, y que en muchos casos estaban en la antesala del desguace. Hoy, sin embargo, en las Islas Afortunadas prácticamente sólo puedes fotografiar prototipos, o buques muy avanzados, que ofrecen un servicio similar, o incluso superior al que se puede encontrar en cualquier ruta homologable en Europa.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ESCRIBEN
LOS
SOCIOS

Casa de cemento sí, pero a vela cangreja

Texto y fotografías ©Francisco Díaz Guerrero

Cuando Frank Catton y Elise Gagnon decidieron convertirse en ciudadanos del mundo y dejar las comodidades de su Canadá natal hace 26 años, no imaginaban que su viaje por los océanos del planeta iba a transformar cada día de su nueva vida en una aventura en toda regla, plantando cara a la inabarcable soledad del océano. Uniendo conocimientos profesionales y de afición, el veterano Frank, albañil retirado, no dudó en ponerse una



vez más manos a la obra, y construir a base de ferro-cemento, un pequeño velero tipo "cutter noruego", de 9,8 metros de eslora por poco más de tres de manga, que enarbola un mástil, eso sí, de madera, aparejado con una vela cangreja, que botó en 1976 y al que le impuso el nombre de OUAIS OUAIS. En 1980 decidieron embarcarse en esta aventura, que iniciaron en Vancouver, en la costa Oeste de su país, para deslizarse por California y México y cruzar el Océano Pacífico antes de arribar a las paradisíacas islas Hawai y de la Polinesia, desde donde continuaron con rumbo a Australia. Desde entonces llevan dado casi dos veces la vuelta al mundo, y en los últimos meses han recorrido el Mediterráneo y el Báltico. Su futuro más inmediato pasa por invernar en Portonovo (Pontevedra). A partir aquí, se plantean zarpar con destino a

Marruecos, y después, tiempo habrá para fijar un nuevo rumbo. Frank y Elise dejaron las prisas atrás hace muchos años, y no les importa que cuando las circunstancias obligan a usar el motor, su pesado velero solo pueda navegar a 3,5 nudos de velocidad.

Una de sus formas de financiación la obtienen gracias a la habilidad de Elise a la hora de tallar y dibujar en asta los más famosos veleros que surcan todos los mares del planeta, desde los enormes buques-escuela hasta su humilde embarcación de ferro-cemento. Estas tallas son expuestas en los puertos que visitan. También han editado un cartel en el que se recogen todos los veleros de la exposición y que, al igual que las miniaturas, pueden ser adquiridos por el público.



A la hora de recordar alguna anécdota, Frank se decanta por la última, ocurrida en su viaje hacia Galicia desde Francia. Un día fueron sorprendidos por una pareja de ballenas que les escoltaron durante varias horas en su navegación. Al contarlo, Frank no puede reprimir la emoción que le proporcionó la experiencia de



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

ver y sentir tan cerca de ellos los enormes cetáceos y sentir la salpicadura del chorro de agua que expulsaban. También recuerdan la sorpresa que les supuso verse rodeados por un banco de miles de atunes en pleno Mediterráneo, lo que les facilitó la manutención durante una temporada.

Como la familia tira, la pareja no puede evitar cada cierto tiempo dejar amarrado su velero en algún puerto y tomar un avión. Elise piensa en su Québec natal y en su padre, y Frank siente nostalgia de su familia, afincada en Suiza. Pero solo por unos días, porque, en puerto, espera el OUAIS OUAIS listo para reemprender una nueva singladura, a la que, de momento esta pareja de románticos, no le han puesto fecha de caducidad.

ESCRIBEN
LOS
SOCIOS

Botado en Astillero Barreras el **VOLCAN DE TAMADABA** nuevo buque-insignia del Grupo Armas

Texto y fotografía ©Francisco Díaz Guerrero

A las 6 de la tarde del lunes 19 de octubre fue botado en Astilleros Barreras el nuevo buque insignia de Naviera Armas. Se trata del **VOLCAN DE TAMADABA**, un magnífico transbordador de nueva generación que se convirtió, tras el **SOROLLA** de Trasmediterránea, en el barco más grande construido en la ría de Vigo. A este nuevo buque le seguirá una unidad gemela, cuya quilla fue colocada días más tarde en la misma grada desde donde el **VOLCAN DE TAMADABA** recibió su bautismo de mar. Este nuevo transbordador será adscrito a partir de mayo de 2007 a distintas rutas interinsulares canarias, así como entre Canarias y la isla de Madeira durante los meses de verano, siendo la quinta unidad botada en el astillero vigués para el armador canario, que desde 2003 está acometiendo un agresivo plan de renovación de su flota. La nueva embarcación será propulsada por dos motores diesel con una potencia total de 23.400 HP y tendrá una velocidad de 24,5 nudos. La planta propulsora de la nueva unidad se completa con dos grandes reductoras dotadas cada una de una toma de fuerza para conectar los alternadores de cola, además de dos grandes hélices de paso variable.

El **VOLCAN DE TAMADABA** tiene unas medidas de 150,75 metros de eslora por 24,20 de manga y 5,50 de calado y cuenta con capacidad para mil personas, tripulación incluida, y 1.870 metros lineales de calles de tres metros de ancho donde podrán alojarse 174 turismos y 57 camiones articulados de 16 metros. El buque cuenta con ocho cubiertas, comunicadas entre sí por dos ascensores a proa y popa, siendo las números 6, 7 y 8 las dedicadas al pasaje y en las que se encuentran, además de los camarotes y la sala de butacas, un salón-bar y una cafetería, ambos de dos niveles, guardería, restaurante-buffet, sala de juegos recreativos, hospital, terrazas y piscina.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society



La estrecha vinculación entre el grupo Armas y el astillero vigués, se puso de manifiesto a comienzos de los últimos años noventa con la construcción de los ro-pax *VOLCAN DE TEJEDA* y *VOLCAN DE TAUCE*. En junio de 2003 fue entregado el *VOLCAN DE TINDAYA*, un transbordador de gran belleza que en la actualidad une el puerto de Playa Blanca (Lanzarote), con Corralero (Fuerteventura). Un año más tarde fue entregado el *VOLCAN DE TAMASITE*, mayor que el anterior y prácticamente gemelo del ahora botado, al igual que los *VOLCAN DE TIMANFAYA* (2005) y *VOLCAN DE TABURIENTE* (2006). Pero a la factoría viguesa, que vive el mejor momento de su dilatada historia, todavía le quedan por construir dos nuevas unidades para el armador canario hasta completar ocho, que serán entregadas entre 2007 y 2008. Estos últimos buques serán similares a los anteriores, aunque aumentando su capacidad de carga.

Dentro del aspecto exclusivamente constructor, la fabricación del *VOLCAN DE TAMADABA* ha requerido la ejecución de un millón de horas de trabajo, realizadas entre la plantilla del Astillero Barreras y la industria auxiliar de la ría de Vigo. Esta cifra implica un valor de 30 millones de euros, solo en concepto de mano de obra.

La cartera de pedidos de Barreras hace que tenga en gradas en la actualidad un portacontenedores para el Grupo Odier (similar al *FERNANDO M. PEREDA* y al *MARQUES DE COMILLAS*) y el sexto barco para Armas. Pero la obra cumbre del astillero vigués está por llegar. Será sin duda el transbordador de 193 metros de eslora encargado por el Grupo Balearia, cuya quilla será arbolada en 2008. Esta fabricación obligará al astillero a reforzar la grada donde se construya el nuevo buque con vistas a que soporte el peso de la mole de acero. Las obras que Barreras realizará en sus instalaciones servirán también para poder acceder a un mercado de buques mercantes de mayor envergadura, con esloras de hasta 200 metros. Las reformas de las gradas tendrán que realizarse a finales del año 2007 o a principios del 2008.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Actividades de la Sucursal

El 11 de Septiembre algunos miembros residentes en Cantabria pudimos reunirnos en casa de Alberto Mantilla para hablar de barcos, ver fotografías y algunos libros de reciente publicación. Así mismo pudimos disfrutar con un video en formato digital sobre la construcción y pruebas del buque para el transporte de gas natural licuado MADRID SPIRIT.

Entre los días 13 y 15 de octubre se celebró nuestra Reunión General Anual a bordo del ferry JUAN J. SISTER en un viaje redondo entre Málaga, Melilla y Málaga. Por problemas de espacio en este número se incluirá toda la información referente a dicha reunión en el próximo número.



Algunos de los miembros asistentes a la RGA 2006 a bordo del JUAN J. SISTER el 13 Octubre 2006

BARCOS DE AYER

SANT JORDI

por Manuel Rodríguez Aguilar

Desde su entrega por el astillero estuvo navegando bajo los colores de NAPROLI (Naviera de Productos Licuados) perteneciente al grupo de Marítima del Norte. Durante varios años transportó principalmente etileno entre puertos holandeses y españoles. Con el objeto de centrar el negocio en el transporte frigorífico, la naviera matriz decidió desprenderse del buque por lo que en 1981 pasó una gran reparación en el dique seco de La Naval en Sestao. En 1988 cambió el nombre por el de GAS TARRACO y por último en 1989 se llamó RED STAR



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

en la flota de la naviera italiana Stargas SpA. El día 5 de enero de 1994, poco antes de medianoche quedó a la deriva después de producirse una vía de agua en la sala de máquinas. Navegaba con un fuerte temporal cuando se encontraba a unas 50 millas al sur de Faro en situación 36º 10' N y 008º 00 W. Realizaba un viaje entre El Havre y Mohammedia con 2.900 toneladas de butano. Los diecisiete tripulantes abandonaron el barco. Dos de ellos fueron rescatados por un helicóptero de salvamento español y desembarcados en Jerez de la Frontera. Los otros quince fueron rescatados de los botes salvavidas por el bulkcarrier KAPITONAS VAVILOV y desembarcados en Algeciras. El remolcador de salvamento español CARTAGONOVA acudió hacia la zona pero al final no fueron necesarios sus servicios. La información oficial recoge que el buque se terminó hundiendo el 6 de enero de 1994.



SANT JORDI – Archivo Manuel Rodríguez Aguilar

INDICATIVO	ARMADOR	SISTEMA DE CARGA	MATRICULA	TIPO
EGIW	NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS SA (NAPROLI)	SENER	BARCELONA	LPG - LNG
BOTADURA	ENTREGA	ASTILLERO	CASCO	LISTA
09.11.1973	12.1976	TOMAS RUIZ DE VELASCO SA	133	2ª



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

FOLIO	GRUPO	CLASE	ESLORA	MANGA
476	II	Z	109,82 mts	18,54 mts
PUNTAL	MOTOR	POTENCIA	VELOCIDAD	TRN
9,90 mts	B&W 750VT2BF-110	5400 HP	16,2 nudos	3331,76 tons
TRB	ROSCA	DESPLAZAMIENTO	PESO MUERTO	
5453,31 tons	3512,09 tons	8279,90 tons	4767,80 tons	
CAPACIDAD DE LASTRE	CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE	CAPACIDAD DE AGUA DULCE	CAPACIDAD TANQUES DE CARGA	
3170 tons	577,98 tons	108,8 tons	5036 M3	

CALADOS	VERANO	INVIERNO	TROPICAL	FRANCO BORDO
	6,25 mts	6,12 mts	6,38 mts	3,65 mts

MAXIMO CALADO CON MAXIMA CARGA Y MAXIMO COMBUSTIBLE	PRODUCTO	TONELADAS	CALADO
	AMONIACO	4223	5,88
	BUTADIENO	4001	5,80
	BUTANO	3750	5,74
	PROPANO	3700	5,70
	ETILENO	3649	5,69
PROPILENO	3196	5,53	

DIÁMETRO DE LAS ESFERAS DE CARGA	I	II	III	IV
	13,111 mts	13,140 mts	13,160 mts	13,180 mts
CAPACIDAD DE CADA ESFERA	1250 M3			

N. del E. (JLDC)

Un nuevo recuerdo en este número de MARÍTIMAS dentro de la vida profesional del Editor esta vez como Primer Oficial a bordo del granelero LA RABIDA.

Habíamos salido de Casablanca la noche del 4 de Enero de 1994 con un completo de fosfato destinado a Huelva repartido en las bodegas 1, 3 y 4. La salida de Casablanca, siempre complicada con mal tiempo debido a la disposición del canal, nos deparó un sinfín de balances hasta librar en franquía la boya CA1. Pusimos el ya conocido rumbo 010, probamos otros más al oeste o hacia el Estrecho; daba lo mismo. Cualquiera de los rumbos que ensayamos hacía la navegación muy balancera y con fuertes golpes de mar; embarcando gran cantidad de agua en cubierta y sobre escotillas. Con esta situación me fui a dormir, después de un fin de carga lleno de polvo -como siempre ocurre en Casablanca- y una maniobra de salida ciertamente movida. Moderados, me incorporé a mi guardia a las 0400 del día de Reyes. Por el VHF se escuchaba el aviso de las estaciones costeras portuguesas y españolas sobre el hundimiento; a esa hora estábamos a unas 40 millas al NE de la posición con el CARTAGONOVA cruzándonos la proa. Llegamos a Huelva a primera hora de la mañana del 6 de Enero y los que llevaban días fondeados aguantaban bien, el MINA COTO estaba a la capa para no fondear -el puerto estaba cerrado- y nosotros logramos hacerlo poco antes del mediodía. Cuando después de la maniobra estábamos en la Cámara de Oficiales esperando a sentarnos a la mesa, un par de fuertes balances nos hicieron subir rápidamente al Puente, donde el 2º Oficial estaba de guardia, y comprobar que el barco garreaba hacia la playa del Coto de Doñana. Enmendamos la posición de fondeo y un poco tarde pudimos sentarnos a la mesa en un día tan señalado. A media tarde cruzábamos la barra de Huelva, aún el puerto estaba cerrado, camino del pantalán de Fosfórico. Recuerdo con cierta preocupación los siguientes viajes entre Huelva y Casablanca ya que no había una clara certeza de que el RED STAR se hubiese hundido definitivamente. Este tipo de buques es propenso a mantener una gran reserva de flotabilidad y algunos casos se han dado de salir a flote o mantenerse entre dos aguas con el grave riesgo para la navegación que esto comporta.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Curiosidades
Marineras

SUPERSTICIONES

Texto e imágenes ©Juan Carlos Cilveti Puche

Definida por el Diccionario de la Real Academia Española como: "Creencia extraña a la fe religiosa y contraria a la razón" en una primera acepción; y como: "Fe desmedida o valoración excesiva respecto a una cosa" en una segunda, la superstición, o mejor dicho, las supersticiones constituyen un "algo" consustancial al ser humano.

Y así pues, y aunque se trate de creencias o percepciones nada explicables por la razón, las supersticiones acompañan al hombre desde el principio de los tiempos.

En el mundo de la mar y los barcos, las supersticiones son algo muy frecuente; algo, que aunque no todo el mundo comparta a bordo, siempre se respeta o se intenta respetar.

Y aunque la internacionalización de este mundo marítimo debería haber unificado, por lógica, gran parte de estas supersticiones; cada país mantiene muy arraigadas las suyas, siendo algo casi excepcional (aunque veremos algún ejemplo) que dos marinos de diferentes países o culturas compartan una misma superstición. Estas coincidencias al respecto de las causas que pueden traer mala suerte a un barco o a sus tripulantes, siempre tienen curiosas matizaciones, dependiendo de del país o cultura de los marinos en cuestión.

Como protección frente a circunstancias adversas, los marinos acumulan gran número de supersticiones; las cuales, en la mayoría de los casos, por no decir en todos, carecen de la más mínima explicación racional.

En nuestro país, las supersticiones, que por extensión podíamos denominar como "marítimas" son infinitas. Veamos algunas.



LOS PARAGUAS

Aunque de por sí, es algo absurdo usar un paraguas a bordo de un barco, estos objetos gozan de muy mala fama para los marinos.

Incluso el simple hecho de llevarlo, suele causar las iras y enfados de muchos tripulantes, que atribuyen a este, el ser un reclamo directo para atraer el mal tiempo.

Un paraguas abierto a bordo de un barco constituye, para muchos, el inicio de una racha de mala suerte.

LAS CAMPANAS

Aun siendo un objeto de utilidad, la campana, o las campanas, gozan de una contradictoria fama a bordo de los barcos. Al ser empleadas (en uno de sus usos), como un instrumento sonoro frente a la falta de visibilidad, muchos marinos muestran, no demasiadas simpatías ante estas.

Pero además de esta circunstancia, tal vez, la más conocida referencia que vincula a las campanas con las extrañas creencias, sea la que se relaciona con su limpieza.

¿Deben limpiarse las campanas?

Para algunos, el hecho de limpiar y abrillantar una campana, supone el más sacrílego de los actos que se pueden realizar a bordo de un barco. Los marinos supersticiosos, achacan malos augurios a los barcos donde se lustran habitualmente las campanas.

Una campana deteriorada por el tiempo, supone un escudo de seguridad frente a la mala suerte.

Por el contrario, en otros casos, una campana limpia supone; o debería suponer, una muy buena conservación del barco, lo que para otros marinos supersticiosos significa una protección ante posibles rachas de mala fortuna.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Curiosamente, en los buques de crucero, las campanas constituyen un elemento más de atracción a bordo; lo cual, en la mayoría de los casos, implica que estas estén siempre y en todo momento, perfectamente limpias y brillantes.

En este caso, los marinos supersticiosos que navegan en este tipo de buques deben soportar esta circunstancia de la mejor manera posible.

AROS SALVAVIDAS

Probablemente, junto con las campanas, estos elementos, son los que más tipo de supersticiones concitan a bordo de un barco. Su muy especial uso, los convierte en unos elementos malditos en cualquier tipo de buque.

Al ser elementos que sólo se emplean en circunstancias adversas, los aros salvavidas, para muchos marinos supersticiosos, no deben tocarse bajo ningún motivo; salvo que sean necesarios para el uso para el están concebidos.



Con respecto de su limpieza, estos nunca deben ser limpiados con agua de mar. El hecho de que los aros se limpien con agua salada, implica, que más tarde o más temprano, estos volverán a estar mojados con este tipo de agua, algo que supondría que se están usando en circunstancias no deseadas.



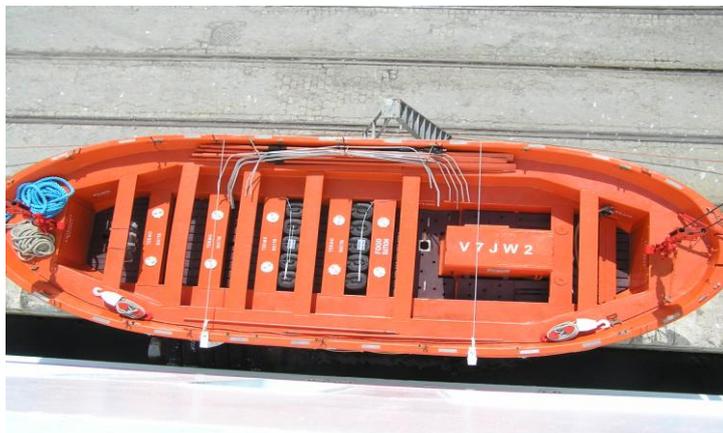
Igualmente, las letras que aparecen en los aros (con el nombre del buque), nunca deben ser repintadas. Unos aros salvavidas sucios y con sus

letras des pintadas favorecen, para los supersticiosos de la mar, singladuras con muy buena suerte.

La posición horizontal de un aro salvavidas, igualmente, está muy mal vista por los marinos supersticiosos. Salvo que el aro vaya colocado en esta posición (y aun así), por ejemplo en un bote; un aro colocado horizontalmente recuerda la posición que este tendría sobre la mar, algo que ningún marino quiere ni imaginar.

BOTES SALVAVIDAS

Al ser unos elementos, como los aros salvavidas; con un uso casi siempre extremo, los botes son causa de múltiples supersticiones a bordo.



Por norma habitual, salvo en emergencias, claro está, ejercicios, o mantenimiento, los botes dan mala suerte por el simple hecho de ser tocados.

También, existe la superstición (muy extendida en países del norte de Europa), que al embarcar en un bote hay que hacerlo dando un pequeño salto, algo que se asemeja a la tradición - superstición que existe al respecto de las escalas y que ahora veremos.

COLORES

Aunque las supersticiones relativas a los colores son más propias de otros ámbitos profesionales,

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Herмосilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

algunos marinos han adoptado estas a bordo de sus barcos.

Sin lugar a dudas, el color amarillo es el rey de los colores no apropiados. Vestir alguna prenda de color amarillo a bordo de un barco es algo no demasiado recomendable.

IMÁGENES E ICONOS

Las imágenes e iconos que de una u otra manera puedan prevenir de malos augurios, o proporcionar buena suerte, son muy frecuentes a bordo.



Las imágenes de carácter religioso, son, en la mayoría de los casos, casi obligatorias en cualquier barco.

En buques de origen, o con gran número de tripulantes españoles, griegos, rusos y polacos, fundamentalmente, las referencias religiosas son frecuentes en los puentes de mando y en las salas de máquinas.

Determinadas imágenes o iconos no religiosos, también suelen formar parte del arsenal contra la mala suerte que se puede encontrar a bordo de cualquier barco en el mundo.

Hacer mofa o rechazar cualquier tipo de imagen o icono, sea de carácter religioso o no, implica para muchos supersticiosos una posibilidad abierta a la mala suerte.



ESCALAS

Las escalas también suscitan varios tipos de supersticiones a bordo. La más extendida es la que se refiere a cómo hay que pasar de esta a tierra.

En las escalas reales, es causa de mala suerte pisar el suelo del puerto, al desembarcar, con un solo pié. Para evitar posibles eventualidades causadas por la mala fortuna al desembarcar, lo correcto para los **supersticiosos, es dar un pequeño salto y "aterrizar" en tierra con ambos pies a la vez.**

MÉDICOS Y ENFERMEROS:

Tanto en el caso de los médicos, como en el de los enfermeros, la aceptación de estos a bordo por parte de la tripulación, suele ser no demasiado buena.

Al ser el material de trabajo de estos profesionales la enfermedad, muchos marinos supersticiosos, achacan a este hecho unas altas dosis de mala suerte.

SACERDOTES

Al igual que en el caso de Médicos y Enfermeros, los Sacerdotes no gozan de buena fama a bordo de un barco.

Al respecto de estas profesiones: Médicos, Enfermeros y Sacerdotes, se cuentan gran cantidad de curiosas anécdotas.

Los buques de la Compañía Trasatlántica Española que hacían líneas trasatlánticas, llevaban entre los miembros de su tripulación a un Médico y a un Sacerdote. Se dice que la mayor parte de estos profesionales tenían vetada la entrada a determinadas zonas del barco. En muchos de los buques de la Trasatlántica, un Médico o un Sacerdote en el puente de mando significaba muy mala suerte.

MUJERES

Aunque en la actualidad, la mujer está plenamente integrada en el mundo de la mar y los barcos, aun se conservan y recuerdan extrañas supersticiones al respecto de estas a bordo de un buque.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

Y aunque hay muchas y muy variadas, la superstición más extraña que relaciona a una mujer con la mala suerte a bordo, es la que hace referencia a su ciclo menstrual. Se decía; e incluso aun se dice, que una mujer con la menstruación puede causar largos periodos de mala suerte.

Pero; yendo más aun lejos en lo que se refiere a esta absurda creencia (tal vez sea una de las más, si no, la más disparatada de todas las supersticiones marineras), una mujer con la menstruación en el puente de mando podría, con su proceso fisiológico descompensar el compás.

ARROJADO A LA MAR

El hecho de arrojar objetos personales a la mar, una vez superada una circunstancia difícil, supone para



muchos marinos supersticiosos, una forma de liberarse de la **mala suerte; amén de significar una especie de "purificación"** frente a nuevas posibles eventualidades.

Tradicionalmente, los marinos con este tipo de creencias, arrojan algún tipo de prenda de vestir a la mar, antes de llegar a puerto.

Los pescadores de muchos países del Norte de Europa, ante campañas con muy mal tiempo o con escasez de pesca, suelen arrojar sus gorras a la mar.

El hecho de escupir a la mar, como signo de desprecio, también podría servir para liberarse de la mala suerte.

En definitiva, extrañas creencias convertidas ya en tradiciones, que acompañan desde hace siglos a los hombres de la mar.



Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons

Han colaborado en este número: Juan Carlos Cilveti Puche, Manuel Rodríguez Aguilar, Capt. Julián González Cueli, Arturo Paniagua Mazorra, Berta Zea Gineres, Emilio Mesa, Manuel Martín Martínez Rodríguez, Francisco Díaz Guerrero, Julio Antonio Rodríguez Hermosilla

Boletín de la Sucursal Española World Ship Society

GALERÍA
FOTOGRAFICA

CAPETAN TZANNIS

©Francisco Javier Palacio Cabo



Entrando en Gijón remolcado, el 14 Noviembre 1997, para su posterior desguace