

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

NOTICIAS

Buques, Navieras, Astilleros, Puertos

20101125 Un buque que ha estado más tiempo desarmado que navegando, debido sus problemas mecánicos. Una tripulación arranca los motores del buque diariamente.



AL SABINI, de Balearia, antiguo **VOLCAN DE TAURO** de Armas, desarmado en Marsella en lunes 25 de noviembre pasado - ©Arturo Paniagua Mazorra

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

20101129 Otro barco que ha estado mucho tiempo desarmado en Barcelona (desde 2002), tras su cubrir la ruta Barcelona-Ciudadela sólo durante un año (2001), y la mitad de 2002. Estuvo debajo del puente al muelle Adosado durante varios años, hasta que en 2010 fue remolcado al muelle de los remolcadores de Barcelona. Luego llegó a Marsella para una carena, donde fue pintado de negro y registrado en Malta.



UNIVERSAL MK 1. Desarmado en Marsella el 29 Noviembre 2010 - ©Arturo Paniagua Mazorra

20101200 Se ha creado una asociación de amigos del queche CIUTAT DE BADALONA para intentar que dicha embarcación vuelva a tener una vida muy activa. Se puede encontrar información reciente en <http://amicsquetxciutatdebadalona.blogspot.com>

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



CIUTAT DE BADALONA en Badalona el 16 Noviembre 2010 - ©Jorge Montoro Fort

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



CIUTAT DE BADALONA en Badalona el 16 Noviembre 2010 - ©Jorge Montoro Fort

- 20101200 Astilleros Armón asume el control del Astillero Juliana
- 20101200 El SUPER-FAST BALEARES se incorpora a las líneas Península-Baleares.
- 20101202 Escala en Valencia del MEDAL (9397638) con urea desde Marsa Brega
- 20101203 Escala en Valencia del JAK A (8322193), construcción 303 de Juliana como ARNSTADT, de Castellón para Argel con contenedores.
- 20101204 Escala en Valencia del VERONICA B (9348625) de Barcelona para Las Palmas de Gran Canaria con contenedores.
- 20101207 Primera escala en Castellón del CLARITY (9416381) operando en el pantalán de Infinita Renovables.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



CLARITY, en Castellón el 7 Diciembre 2010 - ©Jose Miralles Pol

20101207 Primera escala en Castellón del FRIA (9474981) descargando granel sólido en el Muelle Transversal Exterior.



FRIA, en Castellón el 7 Diciembre 2010 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

- 20101210 El mercante NORTH SPIRIT (8502042) sufre una fuerte escora a unas 52 millas al N de Cabo Ortegal cuando navegaba desde Oskarshamn a Bejaia con un cargamento de paquetes de madera. Tripulación evacuada vía helicóptero.
- 20101211 El NORTH SPIRIT termina por hundirse durante la madrugada. En la zona se encontraba la embarcación GUARDAMAR CONCEPCION ARENAL y los remolcadores IBAIZABAL UNO, enviado por Salvamento Marítimo, y el RIA DE VIGO enviado por el armador del buque.
- 20101210 Escala en Valencia del TIMUCIN A (8322181), construcción 302 de Juliana como HALBERSTADT, de Barcelona para Argel con contenedores.



TIMUCIN A, en Valencia el 10 Diciembre 2010 - ©Jose Miralles Pol

- 20101210 Primera escala en Valencia del PANGAL (9306160) de Barcelona para Marsaxlokk con contenedores.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



PANGAL, en Valencia el 10 Diciembre 2010 - ©Jose Miralles Pol

20101210 El portacontenedores HARMONY (9060273) renombrado HARMONY II en el puerto de Valencia. Había llegado desde Cádiz con contenedores para MSC operando en Marvalsa y MSC Terminal pasando ayer al muelle de la Xitá donde hoy se realizó el cambio de nombre y pasando a enarbolar la bandera de Malta con indicativo de llamada 9HA2600.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



HARMONY II, en Valencia el 10 Diciembre 2010 - ©Jose Miralles Pol



ISABEL DEL MAR, amarrado en Barcelona el 12 Diciembre 2010 - ©Jorge Montoro Fort

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



ISABEL I, en proceso de desguace en Barcelona el 12 Diciembre 2010 - ©Jorge Montoro Fort

20101213 El NEPTUNE THELISIS (9306718) efectúa su primera escala en Mahón. Viaje Marsella-Mahón-Valencia con turistas.

20101214 En Valencia comienzan las pruebas del mar del remolcador SAR MASTELERO (9525730), construcción 484 de Unión Naval Valencia.

20101217 En Valencia comienzan las pruebas de mar del remolcador FRANCESCO PAOLO (9524102), construcción 477 de Unión Naval Valencia.



FRANCESCO PAOLO, en Valencia el 17 Diciembre 2010 - ©Jose Miralles Pol

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

20101217 Hoy se encuentran en el varadero del puerto de Burriana los buques SPABUNKER CUARENTAYUNO (9127382) y OFIUSA NOVA (7516096). A flote se encuentra el CEMENMAR DOS (7110000) que había salido el día 12 de Valencia.



SPABUNKER CUARENTAYUNO y OFIUSA NOVA en Burriana el 17 Diciembre 2010

©Jose Miralles Pol

20101218 Escala en Alcudia del CERVANTES (8922357). Viaje Huelva-Alcudia-Cartagena.

20101225 Escala en Alcudia del BECQUER (8515453). Viaje Huelva-Alcudia-Huelva.

20101220 Primera escala del FRIDA (8404264) en Mahón. Viaje Ceuta-Ibiza-Mahón-Alcanar.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



FRIDA, en Mahón el 20 Diciembre 2010 - ©Jaime Pons Pons

20101222 El buque alemán FORESTER (9123300) solicitaba remolque, por avería en la máquina, a 6 millas al W de Cabo Trafalgar con temporal. Realizaba viaje de Garrucha a Bastad con piedra. Remolcado por el MARIA ZAMBRANO (9429106) al puerto de Algeciras, llegando el día siguiente. En la operación ha participado el LUZ DE MAR (9320104), como escolta y el SUCAR DOCE (6828909), a ordenes del Armador, pero sin llegar a operar.

20101226 Primera escala en Santander del granelero KIRAN EUROPE (9491197), entregado en 2010, con grano desde Argentina vía Santa Cruz de Tenerife

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



KIRAN EUROPE, en la bahía de Santander el 26 Diciembre 2010 - ©Capt José Luis Díaz Campa

20101229 El VOLCAN DEL TEIDE (9506289) sale de Santander hacia Vigo después de ser sometido en el Dique No.2 de Astander a distintos trabajos, incluido el pintado del casco, antes de ser entregado a sus Amadores. Este buque había llegado desde el astillero constructor, en Vigo, el pasado 24 de Noviembre.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



VOLCAN DEL TEIDE, de Astander para la mar a la altura de la Punta de Parayas el 29 Diciembre 2010 - ©Capt José Luis Díaz Campa

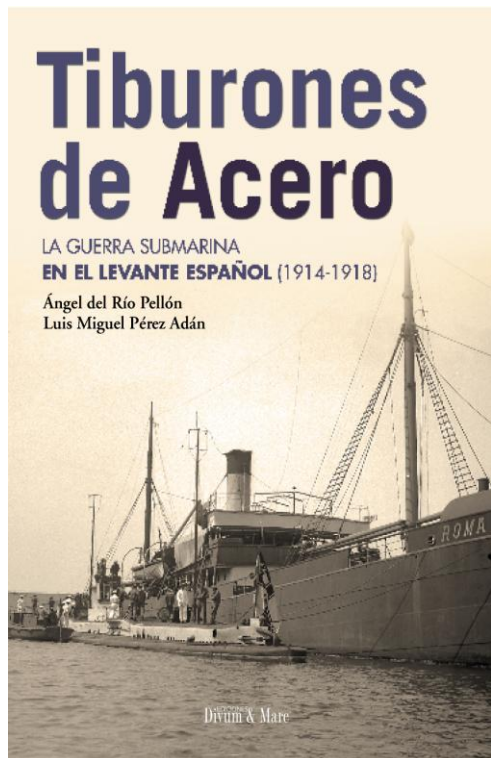
Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

UNA NOVEDAD BIBLIOGRÁFICA

Por Capt Jose Luis Díaz Campa

TIBURONES DE ACERO. La guerra submarina en el Levante Español (1914-1918)



Autores: José Ángel del Río Pellón y Luis Miguel Pérez Adán

ISBN: 978-84-936502-6-1

Nº Páginas: 480 - Tamaño: 16X23 - Encuadernación: Rústica

Durante la Primera Guerra Mundial las costas del levante español fueron escenario de una historia muy desconocida: la actividad de submarinos alemanes que, operando desde refugios secretos, acosaban el tráfico marítimo de esta parte del Mediterráneo. Un hecho del que quedó poca constancia por las consecuencias que pudo tener para España. Las autoridades de Marina consentían, o miraban para otro lado, cuando los submarinos del Káiser se reabastecían en los puertos españoles sobre todo en el de Cartagena. Los numerosos hundimientos en estas costas reflejan la intensa actividad desarrollada por estos *Tiburones de Acero* lo que provocó grandes dificultades a la diplomacia española que a punto estuvo de perder la beneficiosa neutralidad mantenida en este conflicto, una historia en la que se mezclan los momentos bélicos con un entramado de agentes secretos de los países contendientes que estuvieron actuando en nuestro país, dando lugar a intrigas donde los espías tenían como decorado las ciudades y costas levantinas.

ESCRIBEN LOS
SOCIOS

El naufragio del SIERRA BRAVIA

Por Manuel Rodríguez Aguilar

En 1956, Astilleros y Talleres de Celaya, S.A., en Erandio, aceptó una oferta de la empresa Industrias Navales, S.A. (INDUNAVAL), que quería alquilar el astillero por un periodo de diez años. Durante esos años, INDUNAVAL podría construir bajo su completa dirección y gestión comercial los barcos que contratase. El primer pedido se recibió ese mismo año de la Empresa Nacional Elcano, que firmó un contrato de construcción de seis costeros de 850 toneladas de Peso Muerto, posteriormente ampliada a ocho. El proyecto lo había desarrollado la empresa SENER. Los cascos se

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

iban a fabricar en la factoría gijonesa de Juliana, se continuaba en la factoría de Erandio y la última fase de montaje le correspondería a Euskalduna, en Bilbao. El primero, bautizado como INDUNAVAL I, fue botado en marzo de 1958, con el número 28. La ceremonia se fue repitiendo con el resto de buques hermanos. En julio de 1959 le tocó el turno al INDUNAVAL V, que suponía la construcción número 32.



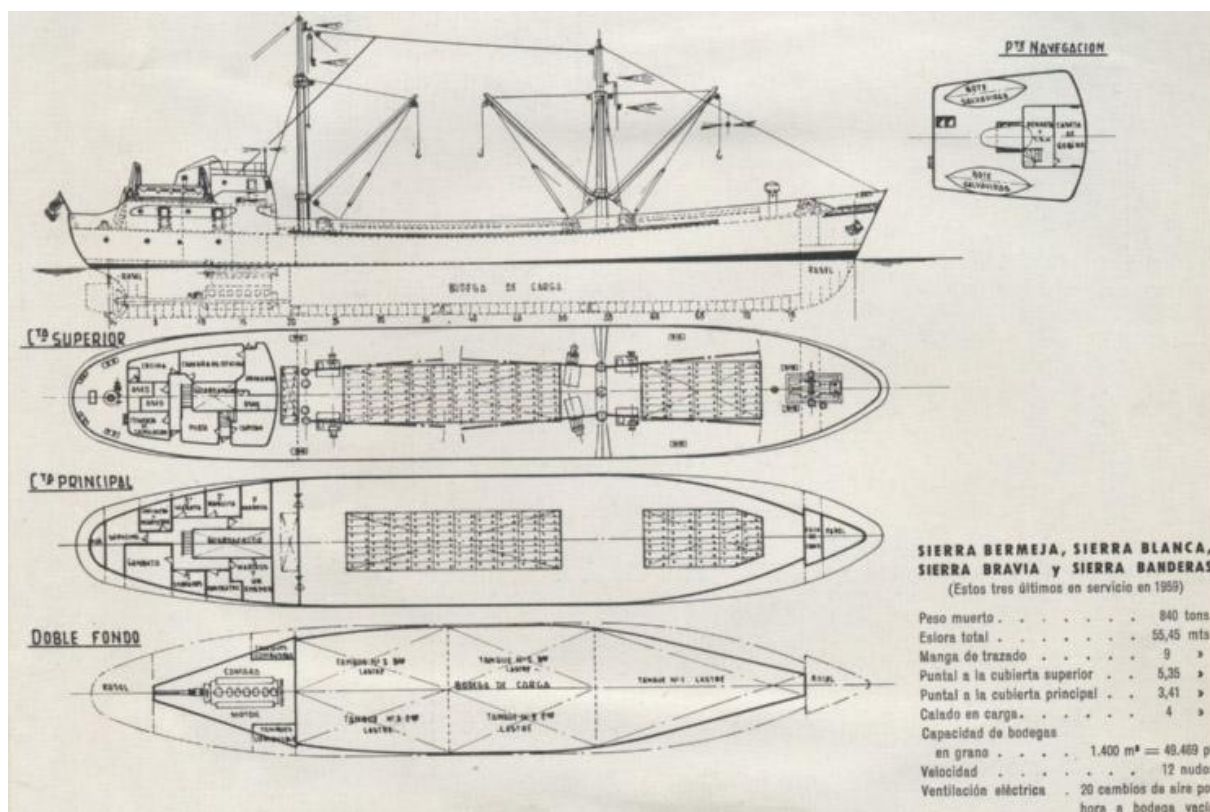
SIERRA BRAVIA en grada - ©Marítima del Norte SA

La naviera Marítima del Norte, S.A. acababa de constituirse en 1957 en Madrid y enseguida emprendió un ambicioso programa de construcciones navales. Los dos buques de la serie "M" los encargó al astillero santanderino Corcho, otros dos más de la serie "U" fueron encargados al astillero de Elcano, en Sevilla, y para los cuatro restantes de la serie "B" se firmó un contrato con

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort, Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

INDUNAVAL. De esa forma, el INDUNAVAL II pasó a llamarse SIERRA BERMEJA, el INDUNAVAL IV sería el SIERRA BLANCA, el recién botado INDUNAVAL V se rebautizaba como SIERRA BRAVÍA y el siguiente, el INDUNAVAL VI, luciría el nombre de SIERRA BANDERAS. Los buques de la serie "B" tuvieron un coste unitario de 23.358.541 pesetas.



Planos del **SIERRA BRAVIA** y de sus tres gemelos - ©Marítima del Norte SA

El SIERRA BRAVÍA fue entregado a sus propietarios el 27 de mayo de 1960. Del buque se hizo cargo el capitán Enrique Arrizabalaga Cendóquiz y su primer jefe de máquinas fue José Maclanda Cortazar. Se trataba de un pequeño carguero, del tipo *Shelter* cerrado, con casco de acero de 54,60 metros de eslora total, 9,00 de manga, 5,35 de puntal de trazado y 4,01 de calado. Tenía 669 toneladas de Registro Bruto, 427 toneladas de Registro Neto y 840 toneladas de Peso Muerto. Su sistema propulsor estaba compuesto de un motor diesel MWM de 1.200 BHP que le proporcionaba una velocidad de servicio de 13 nudos. Disponía de una única bodega con dos escotillas. Gracias a esa división se había instalado un postelero central y seis puntales de 3 toneladas (SWL), cuatro en la escotilla más grande y dos en la más pequeña (la de proa). Los cuatro buques de la serie "B" se destinaron al tráfico marítimo entre puertos del Norte de España, del Norte de Europa (Hamburgo, Bremen, Amberes, Rotterdam o Amsterdam) y de Marruecos. El SIERRA BRAVÍA también hizo algunos viajes transportando bombonas de gas butano entre puestos de la Península, Baleares y Canarias.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



SIERRA BRAVIA, vista por estribor - ©Marítima del Norte SA

En el mes de marzo de 1970 viajó una vez más con carga general hacia puertos del Norte de Europa. La vuelta a España la hacía con 600 toneladas de raíles de ferrocarril convenientemente estibadas que había cargado en Bremen. El puerto de destino era El Ferrol. El SIERRA BRAVÍA había entrado en el Canal de la Mancha el día 11 de abril con uno de los peores fenómenos que podían presentarse en la mar: niebla cerrada. El capitán ordenó avanzar con velocidad moderada, haciendo sonar las señales de niebla y extremando la vigilancia. Alrededor de las cinco de la tarde, cuando el costero se encontraba a unas tres millas al Suroeste de cabo Dungeness, en situación 50° 53'N de latitud y 000° 58'E, fue abordado por el bulkcarrier RUHR ORE. El impacto fue en el centro del buque español y por su costado de babor, con un resultado demoledor. El mercante liberiano, de 8.200 toneladas de Registro Bruto y 20.000 toneladas de Peso Muerto (más de veinte veces más grande que el español), partió al SIERRA BRAVÍA en dos, el cual se hundió rápidamente. "Nuestro barco quedó partido en dos y ni siquiera nos dio tiempo a lanzar los botes salvavidas. Se nos echó encima como una montaña surgida de la niebla; lo único que pudimos hacer fue saltar al mar", declararía más tarde uno de sus tripulantes. Desde el RUHR ORE se iniciaron inmediatamente las labores de salvamento, aunque por culpa de la niebla no pudieron rescatar a los naufragos hasta pasada una hora. En el recuento faltaban tres hombres: José Fernández Ledo, Celedonio Canosa Argomil y Luciano Zabala Bilbao. Además, Juan Amado Valladares estaba gravemente herido con traumatismo craneoencefálico y presentaba múltiples heridas. Otros tres tripulantes resultaron con heridas leves. Avisados los equipos de salvamento marítimo británicos, todos los rescatados fueron evacuados en lanchas hacia tierra. El herido grave acabó falleciendo en el hospital a donde fue trasladado y su cuerpo sería repatriado días más tarde en el buque SAN BRUNO, de la naviera Euromar. Los tres tripulantes desaparecidos nunca fueron encontrados.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



SIERRA BRAVIA, vista por babor - ©Marítima del Norte SA

Para llevar a cabo su último viaje, el SIERRA BRAVIA contaba con una tripulación compuesta por trece hombres: capitán: Miguel Farrujía Carvajal; primer oficial: Ignacio Ibargurengoitia García; jefe de máquinas: José Antonio del Valle Muslera; primer maquinista: José Ramón Suárez Álvarez; segundo maquinista: Juan Bautista Vidal Canosa; contramaestre: José Fernández Ledo; marineros: Hilario Valle Rilla, Eduardo Díaz Cordeiro, José Manuel Fernández González; engrasador: José Manuel del Río Francés; mozo: Juan Amado Valladares; cocinero: Celedonio Canosa Argomil; y camarero: Luciano Zabala Bilbao.

Mi agradecimiento a Manuel Camacho, de Marítima del Norte.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

BARCOS DE AYER

ACUARIO

Por Capt José Luis Díaz Campa

El 26 de Enero de 1971 tenía lugar en Astilleros del Cantábrico y Riera SA de Gijón, Factoría Cantábrico, la flotadura de la motonave ACUARIO, construcción número 97 de dicho astillero. Este buque polivalente para carga general, graneles y madera, había sido encargado por la naviera bilbaína Antonio Menchaca y Compañía y fue matriculado en el puerto de Gijón, lista 2ª, folio 253. Era el segundo de una serie de tres, el primero de los cuales -RIVADEMAR- fue construido para la Naviera Rivadeluna SA y el tercero -GEMINIS- también para Antonio Menchaca.



ACUARIO, en Gijón el 22 Febrero 1971 - ©Foat Asturias SL, Copia propiedad de Capts José Luis Díaz Campa & Amador Méndez Fernández

Contaba con 3 bodegas, cuya capacidad era de 11695 m3 para grano y de 11500 m3 para bala, y 3 escotillas; servidas por 6 puntales de 5 toneladas y otros 6 de 10 toneladas además de una pluma real en la bodega No.2, elementos estos indispensables para el tráfico maderero. El motor, B&W 6-

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

50VT2BF-110 de 4600 caballos, rindió los 18 nudos en las pruebas de navegación. Estaba clasificado por el Lloyds Register con la anotación +100A1 +LMC siendo su indicativo de llamada EFXT.

Sus características principales eran las siguientes

ESLORA	MANGA	PUNTAL	CALADO
130,87 mts	17,56 mts	9 mts	7,5 mts
T.R.N.	T.R.B.	T.P.M	
3804	5780	8814	

El 25 de Febrero de 1971 salía en lastre, en su viaje inaugural, hacia el puerto francés de Bayonne donde cargó un completo de azufre con destino a Santos y Buenos Aires vía Santa Cruz de Tenerife. Completada la descarga el 27 de Marzo procede a Rosario donde carga grano para Santander arribando a la capital cántabra el 23 de Abril previa escala, de nuevo, en Santa Cruz de Tenerife. Cuatro días mas tarde sale en lastre para Richmond, Virginia, donde carga chatarra y después de completar en Norfolk procede a Pasajes. Hasta el 22 de Septiembre realizaría otros tres viajes con chatarra desde los puertos norteamericanos de Savannah y Providence a Pasajes.

Después de siete meses de travesías en el Atlántico Norte y Sur realiza durante el siguiente mes y medio varios viajes más cortos transportando distintos graneles entre Gijón, Sagunto, Safí, Caronte, Casablanca, Sete y Avilés. El 18 de Noviembre parte de este último puerto en su primer viaje a los Grandes Lagos con un cargamento de zinc destinado a Detroit. Retorna a Santander el 9 de Enero de 1972 con un completo de chatarra desde Jacksonville, previa escala en Montreal. Del 20 de Enero al 13 de Septiembre regresa al cabotaje europeo y nacional navegando entre los puertos de Gijón, Sagunto, Almería, Avilés, Newport (UK), Spezia, Bayonne, Rotterdam, Ijmuiden, Civitavecchia y Génova principalmente con cargas ligadas a la industria siderúrgica como, carbón, mineral de hierro, lingote, desbastes y bobinas. Durante este periodo también realiza su primera reparación en Gijón entre el 6 de Mayo y el 13 de Junio.

Otro hito importante en este año de 1972 es el transporte de arena entre El Aaiun y Santa Cruz de Tenerife con motivo de la construcción de la Playa de las Teresitas, realizando diez viajes entre el 13 de Septiembre y el 16 de Noviembre. Continúa después viaje a Nouadhibou donde carga mineral de hierro para Sagunto retornando en lastre a Palma de Mallorca. En este puerto carga, curiosamente, carbón para Sagunto bajando después en lastre a Huelva para embarcar pirita con destino a Pasajes y arribando finalmente al puerto de Avilés el 30 de Diciembre.

En los primeros días de 1973, entre el 20 de Enero y el 19 de Febrero, realiza un viaje de Cádiz a Nouakchott con trigo en sacos, subiendo después a Valencia con fosfato de Safí y volviendo a bajar con clinker para Arguineguin desde Barcelona. Después de aprovisionarse en Las Palmas sale para Abidjan el 20 de Febrero, comenzando una serie de viajes con madera entre Costa de Marfil e Italia. De esta forma y hasta el 19 de Mayo de 1974 realiza ocho viajes con trozas de madera cargando en San Pedro y Abidjan para descarga en Venecia y uno para descarga en Valencia.

De nuevo surge un viaje trasatlántico y así el 27 de Mayo de 1974 sale de Alicante con un cargamento de superfosfato destinado a Santos. En este mismo puerto embarca un completo de azúcar destinado a Argel, Mostaganem y Oran tardando mes y medio en realizar la descarga en



NOTICIAS MARÍTIMAS

No.15
Diciembre 2010
boletin.sewss@gmail.com

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

estos tres puertos argelinos. Después de un Casablanca-Rouen con fosfato y regreso -de nuevo- a Mostaganem con trigo, recalca en Avilés el 3 de Diciembre. Once días después sale de este puerto para Houston con un cargamento de siderúrgicos en su primer viaje al Golfo de México. Nueve días dura la descarga en el puerto tejano procediendo después a Tampico donde carga espato flúor para Bagnoli y Taranto. Regresa en lastre a Boston para cargar chatarra con destino a Pasajes. Después, tres viajes a Cuba donde carga azúcar en Guayabal descargando el primero en La Coruña y los dos restantes en Santander a donde llega finalmente el 12 de Agosto de 1975.

Durante los diez meses siguientes realiza viajes con cemento desde Gijón y Bilbao a Lagos con estancias de hasta mes y medio en este puerto de Nigeria. Repara en Bilbao entre el 3 y el 21 de Julio de 1976 y retoma los viajes de cabotaje nacional e internacional, principalmente entre el mediterráneo español y francés, Túnez, Marruecos e Islas Canarias. Caben destacar dos nuevos viajes a Cuba, entre Octubre y Diciembre de 1976, ambos con azúcar para Cádiz; el primero cargando en Guayabal y el segundo en Cabañas y Nuevitás.

Durante los años 1977 y 1978 continua los viajes de cabotaje nacional y gran cabotaje internacional en este caso con los puertos de La Goulette, Safi, Casablanca y Caronte. Una típica rotación comenzaba en Barcelona donde cargaba cemento para Casablanca, después en lastre a Safi para subir a Caronte con fosfato y de nuevo en lastre a Barcelona.

El último viaje trasatlántico bajo bandera española lo realiza entre Septiembre y Octubre de 1978, Sale de Casablanca en lastre para Guayabal, vía las Palmas de Gran Canaria, y regresa con azúcar a Cádiz.

A punto está de finalizar el año 1978 cuando se termina el primer rol de este buque que ha durado casi nueve años. El segundo durará apenas mes y medio.

En su último viaje bajo bandera española, sale el ACUARIO de Torre Vieja el 12 de Enero de 1979 con un completo de sal para Huelva, a donde llega dos días después. Finaliza la descarga el 19 saliendo en lastre para Sevilla, puerto en el que permanece hasta el día 25 para rendir viaje en Valencia el 29. En este puerto se efectúa la venta pasando a llamarse BOCHA bajo bandera liberiana, siendo su nuevo armador Aquarius Ltd y el operador la naviera Transportación Marítima Mexicana.

En 1987 pasa a denominarse TAURO, siendo su nuevo armador Deckside Maritime Corp, también bajo bandera liberiana y matriculado en Monrovia. Al año siguiente vuelve a cambiar de nombre pasando a denominarse STARK siendo su nuevo armador Stark Maritime Co bajo bandera de San Vicente y Granadinas y matriculado en Kingstown.

El 17 de Diciembre de 1978 es abandonado por la tripulación en posición 25-59N 062-37W con vía de agua y escorando. Fue visto por última vez en 26-08N 062-33W, unas 385 millas al SSE de Bermuda, hundiéndose esa noche. Viaje: Pensacola-Argel, alubias. Los 21 tripulantes, 15 griegos y 6 de otras cinco nacionalidades, fueron rescatados por el portacontenedores SEA MERCHANT.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

NOTICIAS DE LA SUCURSAL

Reuniones y actividades de los socios

El 3 de Noviembre pasado cinco miembros residentes en Cantabria -Alberto Mantilla, Teo Diedrich, Fernando Estrañi, Capt Julián González Cueli y Capt José Luis Díaz Campa- se reunieron para visionar una selección de fotografías tomadas por Alberto Mantilla durante su última campaña a bordo del MADRID SPIRIT entre los puertos de Point Fortin, Bahía Blanca y Canaport. Además se pudieron ver otras tomadas en Santander en 1970 y que forman parte del ingente archivo de Fernando Estrañi.

El 9 de Noviembre tuvo lugar en el restaurante del Puerto Deportivo de Pedreña una comida de hermandad a la que asistieron algunos de los miembros residentes en Cantabria, como Fernando Estrañi, Capt Julián González Cueli, Alberto Mantilla, Capt José Manuel Azofra, Capt José Luis Díaz Campa y también William Holmes, del Branch de Cornwall.



Comida de Hermandad en el Puerto Deportivo de Pedreña, 9 Noviembre 2010 - ©Capt José Luis Díaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

El 1 de Diciembre tuvo lugar en el salón de actos del Museo Marítimo de Bilbao la presentación del segundo tomo del libro UN SIGLO CON LA MARINA MERCANTE 1895-1995. A este acto acudieron Alberto Mantilla, Fernando Estrañi, Capt Julián Gonzalez Cueli y Capt José Luis Díaz Campa, todos ellos miembros de la Sucursal y residentes en Cantabria, que han colaborado en este libro con distinto material gráfico.

El calendario 2011 del Grupo Remolques Unidos cuenta con cuatro fotografías, una de las cuales ha sido tomada por nuestro compañero Dr Juan Carlos Cilveti Puche y en la que se muestran los remolcadores DIHECISIETE, DIHECIOCHO, VEHINTE y VEHINTIUNO teniendo como fondo la famosa farola malagueña.



Calendario 2011 del Grupo Remolques Unidos - ©Capt José Luis Díaz Campa

En este mes de Diciembre se ha publicado la edición 2010-2011 del [FINNISH MARITIME INDEX](#) donde podemos encontrar excelentes artículos monográficos sobre distintas navieras y buques bajo bandera finlandesa así como una muy cuidada edición de la lista de buques de dicho país además de sus armadores y contraseñas. Muy recomendable tanto desde el punto histórico como profesional. En esta edición se han utilizado algunas fotografías de buques finlandeses durante sus escalas en Santander, tomadas por nuestro compañero Capt José Luis Díaz Campa.

La Corporación de Prácticos de Santander ha editado un calendario para 2011 que cuenta con seis fotografías, cuatro de las cuales han sido realizadas por nuestro compañero Capt José Luis Díaz Campa. En ellas se incluyen los buques AUTO BALTIC, BECQUER, VEHINTIDOS, MADAME BUTTERFLY, EMDEN, CLARA G y PARSIVAL navegando por la bahía santanderina.

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



Calendario 2011 de la Corporación de Prácticos de Santander - ©Capt José Luis Díaz Campa

Editores: Capt José Luis Díaz Campa y Jaime Pons Pons
Han colaborado en este número: José Miralles Pol, Jorge Montoro Fort,
Arturo Paniagua Mazorra y Manuel Rodríguez Aguilar

Boletín de la SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

GALERÍA
FOTOGRAFICA

EL PENINSULA

©Capt José Luis Díaz Campa



EL PENINSULA en la bahía de Santander el 30 Noviembre 2010. Se trata del antiguo remolcador **TRHECE** del Grupo RUSA, ahora bajo los colores de REYSER SL.