



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

La historia del Roll-on Roll-off *COMETA*

Por

Manuel Rodríguez Aguilar.

Después de su constitución en enero de 1957, Marítima del Norte empezó a operar a finales de 1958 con la pareja SIERRA MADRE y SIERRA MARÍA, sus dos primeros buques construidos en los santanderinos Astilleros Corcho. Desde su entrega iniciaron un tráfico con carga general entre puertos del Norte de España (especialmente Bilbao) y algunos de los principales puertos del Norte de Europa como Hamburgo, Bremen, Amsterdam, Rotterdam o Amberes. Durante el primer año de existencia, dicho tráfico se realizaba fuera de la Conferencia Norte de Europa/España, que estaba formada por las compañías: Euromar, S. L., de Madrid; DG Neptun, de Bremen; DDH Hansa, de Bremen; KNSM, de Amsterdam; OPDR, de Hamburgo; y Sloman, también de Hamburgo.

Formando parte de los planes de expansión de la naviera madrileña, se nombró, como agentes en Amberes a la firma De Keyser Thorton, que también eran los agentes de DG Neptun, naviera con la que se estableció una estrecha relación de colaboración. Esa relación se consumó de tal forma que en 1959 Marítima del Norte fue invitada a participar en dicha Conferencia. Fueron pasando los años y en 1965 se creó un Pool con el fin de controlar de forma más efectiva las variables del tráfico marítimo. El exceso de buques había desembocado en una falta de rentabilidad del Pool por lo que sus miembros decidieron encargar un estudio a la Universidad de Colonia. Una vez analizada la documentación, la Universidad de Colonia propuso la sustitución de los buques del Pool por otros dos buques mixtos para el transporte de camiones y de contenedores, a la vista del incremento que había experimentado esa especialidad en el comercio marítimo en poco tiempo y de un futuro prometedor.

Finalmente se decidió poner en práctica las conclusiones del estudio. La construcción de ambos buques gemelos, por razones de defensa de bandera y debido a otros motivos fiscales, se repartió en dos astilleros: uno español y otro holandés. Por lo que respecta al buque, los técnicos eligieron un modelo diseñado por ingenieros de KNSM. Los socios holandeses se adelantaron a los españoles y propusieron el nombre de los futuros buques: COMETA y METEOR, los cuales fueron aceptados por ambas partes. El primer paso consistió en el establecimiento de las respectivas compañías propietarias. Por la parte española, a primeros del año 1970 se constituyó la Compañía Copropiedad del COMETA, que estaba participada por Marítima del Norte, con el 51 por ciento, por KNSM, con el 33,5 por ciento y por Euromar, con el resto. Por el lado



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

foráneo, DDH Hansa y KNSM eran los copropietarios del METEOR, que para ello crearon la sociedad Meteor Shipping Co. N. V.



Botadura del COMETA en Vigo (Revista Ingeniería Naval).

El contrato para la construcción del roll-on roll-off COMETA se firmó con Astilleros y Construcciones, S. A., de Vigo, especialista en este tipo de buques, que eligió para ello a su factoría de Meira. El número de construcción 118 se botó el 29 de diciembre de 1970, siendo su madrina Pilar Linares de Rodríguez Guerra, esposa del Director de Euromar. Las principales características eran las siguientes:

Distintivo	EFXL
Puerto de Registro	Bilbao
Tonelaje de Registro Bruto	2.462 toneladas
Tonelaje de Registro Neto	798 toneladas
Peso Muerto	1.881 toneladas
Eslora total	79,51 metros
Eslora entre perpendiculares	73,76 metros
Manga de trazado	14,30 metros
Puntal de cubierta superior	8,40 metros
Puntal de cubierta segunda	4,80 metros
Calado	4,65 metros
Propulsión	Motor NSW Werkspoor 6TM-410
Potencia	3.150 HP a 500 rpm
Combustible	Gasoil
Velocidad de servicio	14 nudos



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

El nuevo buque, del novedoso tipo roll-on roll-off, disponía de una hélice de palas orientables y otra hélice de maniobra a proa. La capacidad de carga era de 95 contenedores y 20 trailers, cuyas maniobras de carga y descarga se realizaban a través de una rampa estanca de accionamiento y cierre hidráulico que tenía instalada a popa. La tripulación estaba compuesta por 12 hombres y contaba con un camarote para cuatro pasajeros. Entró en servicio el 4 de noviembre de 1971, con Antón Olondo Elorduy en el puesto de capitán y Antonio Lamas Pontijas en el de jefe de máquinas. Al poco tiempo entraba en servicio su hermano holandés METEOR.



Imagen del roll-on roll-off español en un puerto holandés (Ship-Photos, colección Manuel Rodríguez Aguilar).

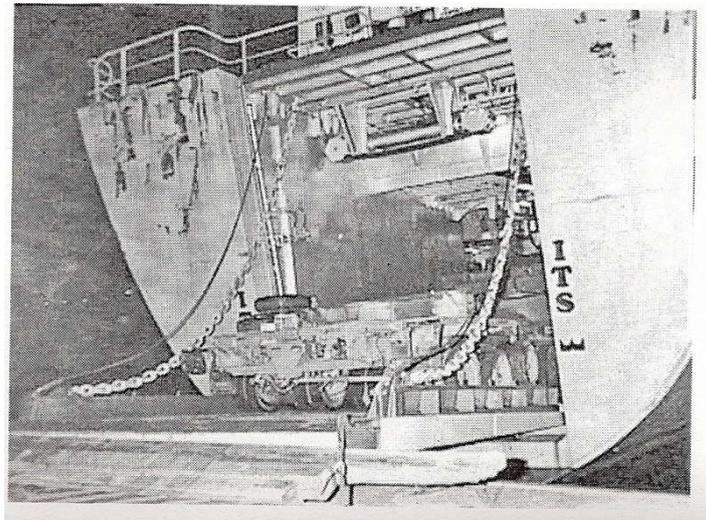
Con la participación de Marítima del Norte, DDH Hansa y KNSM se constituyó la compañía Iberhanseatic Line, con el fin de que se encargara de la explotación de ambos buques. En la gerencia figuraba un holandés que era asistido por un comité en el que participaban los tres accionistas. Por otra parte, de la asociación de Marítima del Norte con Bergé y Cía, S. A. nació Euronorte, compañía que se iba a hacer cargo de la consignación de los dos buques. Además, se encargó de la construcción de un punto de



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY

ataque para buques roll-on roll-off en Bilbao, así como de toda la infraestructura para el manejo de carga rodada y de contenedores. La falta de resultados por la mala gestión hizo que Marítima del Norte se sintiera en desacuerdo y abandonara la aventura a los pocos meses de comenzar. No obstante, mantuvo su participación en la propiedad del buque. Al final, los buques fueron devueltos a sus dueños por culpa de las pérdidas de explotación. Marítima del Norte decidió continuar en solitario tras adquirir las participaciones que mantenían KNSM y Euromar. Al poco tiempo se llegó a un acuerdo con la Compagnie Générale Maritime, creada en 1973, para establecer una línea entre Southampton, Le Havre y algunos puertos del Norte de España, especialmente Bilbao.



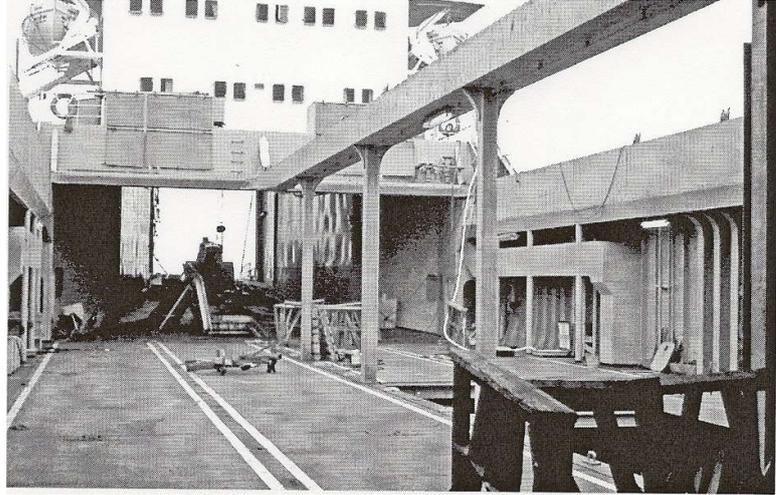
Rampa de popa (www.kroonvaarders.com).

Tanto Marítima del Norte como el COMETA comenzaron con muchas ganas una nueva etapa junto a su socio francés. Nuestro protagonista encajó perfectamente y el tráfico se desarrollaba de forma positiva desde el punto de vista económico. Sin embargo, a finales de 1973 surgió la posibilidad de venderlo. Marítima del Norte se encontraba centrada en el transporte de cargas frigoríficas y la naviera Polish Ocean Lines (POL) estaba muy interesada en incorporarlo a su flota. El 23 de noviembre de 1973 fue entregado en Santander a sus nuevos propietarios polacos que lo renombraron STAROGARD GDANSKI. Tras casi veinte años de servicio bajo bandera polaca, fue vendido a la compañía griega Nafto Trade Shipping, convirtiéndose en el CAVA I. Un año después fue bautizado IONIAN FAME, al adquirirlo la compañía Famko Seaways, también de Grecia. En 1975 sufrió una grave avería en el motor principal cuando viajaba con una carga de 484 camellos desde Yeddah a Suez. Tuvo que ser remolcado a puerto y, al poco tiempo, fue abandonado por sus armadores. En 1997 acabó sus días desguazado.



SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



Vista del entrepuente (www.kroonvaarders.com).



Navegando por un río europeo, el METEOR (Koopvaardij).



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA-SPANISH BRANCH

SUCURSAL ESPAÑOLA WORLD SHIP SOCIETY



EI STAROGARD GDANSKI (www.pol.com.pl).

Mi agradecimiento a Manuel Camacho, de Marítima del Norte, a Jaime Pons, compañero en la SEWSS, y a Ramón García, de Biblioteca de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid.