



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Adiós, ALBATROS... ::

Por: Juan Carlos Cilveti Puche



Tras una última y fallida intentona para mantenerlo en uso como hotel flotante en algún puerto asiático, finalmente, el ALBATROS, rebautizado como GÉNOVA y abanderado en Georgia, ya está varado en las playas indias de Alang a la espera de que comience su desguace.

La historia de este hermoso buque se inicia en el Reino Unido, de la mano de una de las navieras británicas por excelencia; la Cunard Steam Ship Co., Ltd., of Liverpool.

Esta, con el fin de aumentar su flota y sustituir a algunos buques con ya demasiados años de mar, presenta, a principios de 1950, un programa de construcción (90.000 Tm) de cuatro nuevos buques (cuatro "passenger cargo liners"), que irían destinados básicamente a cubrir la línea regular entre las Islas Británicas y Canadá.

El astillero encargado de llevar a buen fin este ambicioso programa, fue el astillero *John Brown & Co (Clydebank), Ltd.*; el cual, en tres años, 1953 – 1956, completó este programa de construcciones: SAXONIA (17 de Febrero de 1954), IVERNIA (14 de Diciembre de 1954), CARINTHIA (14 de Diciembre de 1955) y SYLVANIA (22 de Noviembre de 1956).

Estos cuatro buques, presentaban unos estándares de calidad innovadores para aquellos años, tanto en lo referente al pasaje, como en lo relacionado con la estiba de la carga. Además, y quizás sea esto lo más importante, estos, fueron los primeros buques de nueva construcción de Cunard, que incorporaban aletas estabilizadoras retráctiles.

El SYLVANIA, que años después se convertiría en el ALBATROS, fue el último de la serie; el último de la clase Saxonía, como se vendría a llamar a estos cuatro espléndidos buques de línea; aunque también, algunos autores, llamaron a este cuarteto "The Saxonía sisters"(las hermanas Saxonía).

La orden para el inicio de su construcción la recibió el astillero en Marzo de 1955, y el 9 de Noviembre de ese mismo año, se puso la primera sección de la quilla.

El 22 de Noviembre de 1956, el SYLVANIA fue botado, siendo amadrinado por la Mrs. Norman A Robertson, esposa del Alto Comisionado Canadiense en Londres.



Como curiosidad, podemos decir que el acto de botadura del SYLVANIA se desarrolló con muy buen tiempo, no como las botaduras de sus antecesores, las cuales estuvieron acompañadas de una climatología nada favorecedora.

El día 3 de Junio de 1957, el SYLVANIA salió de Glasgow para realizar sus pruebas de mar por las costas escocesas; iniciando su viaje inaugural dos días después (5 de Junio). Saliendo de Greenock, tocó los puertos de Quebec y Montreal, para regresar a Liverpool el día 20. El hecho de que en su viaje inaugural saliera de Greenock y no de Liverpool, su puerto base, se debió a que en aquellas fechas, el puerto de Liverpool mantenía una huelga de trabajadores portuarios.

Su trabajo en la línea semanal canadiense (Liverpool – Montreal), duró relativamente poco tiempo; y en Abril de 1961, comenzó a navegar en la línea Liverpool – Cobh – New York.

En esta línea alteró algunos de sus puertos de escala, y desde Mayo de 1964, incluyó el puerto de Boston como puerto final americano antes de su regreso a Europa.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Adiós, ALBATROS... ::

En Diciembre de este año (1964), dejó la línea americana para marchar a *John Brown & Co.*, y sufrir una serie de reformas relacionadas con la acomodación del pasaje. Tres meses más tarde se reincorporó a su línea. El 24 de Noviembre de 1966, realizó su último viaje en la ruta Atlántica New York – Liverpool, para inmediatamente comenzar sus navegaciones en la línea Southampton – Montreal; el SYLVANIA había regresado a la línea canadiense con la que inició su vida de mar.

En 1967, el SYLVANIA fue elegido para realizar una experiencia innovadora, la cual sin duda alguna era fruto de la caída que las líneas marítimas regulares estaban experimentando. En Enero de este año, inició una sesión de cruceros turísticos (fly-cruises) con base en Gibraltar. Estos, además de ofrecer diferentes itinerarios; inicialmente por el Mediterráneo, incorporaban una novedosa atracción. A bordo, el SYLVANIA, llevaba un hovercraft, el cual, en cada uno de los puertos de escala era desembarcado y usado para excursiones. Uno de los puertos donde se probó este, fue Málaga (6 de Marzo de 1967).

La experiencia crucerística del SYLVANIA, ahora con su casco pintado de blanco, duró poco, y el 16 de Mayo de ese mismo año, se reincorporó a su línea regular canadiense (Southampton – Quebec). Tras una nueva intentona turística, en la cual realizó ocho fly-cruises desde Gibraltar, el barco fue atracado en Southampton (Mayo de 1968) y puesto a la venta.

El día dos de Febrero de 1969, el SYLVANIA fue comprado por Sitmar Line (la compañía italiana compró además del SYLVANIA el CARINTHIA, que se encontraba en igual situación que su hermano menor).



Abanderado en Liberia, rebautizado como FAIRWIND, y bajo la contraseña de Fairwind Shipping Corporation, salió a remolque de Southampton el día seis de Enero de 1970, llegando, veinte días después, a los astilleros *Arsenale Triestino San Marco*, donde se reformaría para convertirse en un buque destinado a los cruceros turísticos.

La reforma que sufrió este buque fue muy importante, teniendo sus nuevos propietarios un especial esmero, en todo lo relacionado con la decoración de sus interiores. Para estas reformas, fueron contratados los mejores arquitectos, diseñadores e interioristas navales de la época.

El resultado final de todas estas reformas mostró un buque de crucero moderno y con unas calidades poco frecuentes por aquellos años.

Además de todo esto, el FAIRWIND (junto con su hermano FAIRSEA), fue el primer buque de crucero en el mundo que incorporó una planta biológica de tratamiento de aguas residuales.

Una cosa muy curiosa al respecto de esta importante reforma fue que su máquina, la original de *John Brown & Co.*, no se cambió. Sus dos turbinas de vapor, y sus veinte nudos cubrían a la perfección las expectativas de este moderno buque de crucero.

Totalmente reformado, y ya, bajo la contraseña de Sitmar Line, el FAIRWIND, salió de Trieste el 14 de Junio de 1972 con destino a Los Angeles, lugar que se convertiría en su primer puerto base. A este viaje fueron invitados multitud de tour operadores Europeos y Norteamericanos.

Desde Los Angeles, inicialmente, y luego simultaneando como puerto base Port Everglades y San Francisco, el FAIRWIND realizó un buen número de cruceros alternado diferentes itinerarios: Riviera Mexicana, Caribe y Alaska. Además de estos cruceros, el FAIRWIND realizó algunos cruceros especiales o temáticos. Entre estos fue muy sonado el que llevó al buque repleto de científicos y periodistas para observar un eclipse total de sol. Este crucero, denominado "Voyage of Darkness" reunió a los hermanos FAIRWIND y FAIRSEA a 1500 millas al SO de Los Angeles. El 12 de Octubre de 1977, ambos hermanos pararon sus máquinas, durante unas horas, en alta mar, para la observación de este fenómeno.

En Junio de 1987, el FAIRWIND se rebautizó como SITMAR FAIRWIND. Además del nuevo nombre, el barco fue pintado con nuevos colores: chimenea y franjas curvadas en forma de olas de color azul y rojo en el tercio posterior del casco. Esta decoración, la lució el SITMAR FAIRWIND a modo de prueba, ya que esta original decoración exterior era la que se tenía pensada para la nueva construcción Sitmar Cruises, el SITMAR FAIRMAJESTY (buque que nunca llevó este nombre y que finalmente navegó bajo la contraseña de Princess Cruises).



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Adiós, ALBATROS... ::

El nuevo y vistoso aspecto del SITMAR FAIRWIND, le duró muy poco tiempo, ya que en 1988, la flota de Sitmar Cruises pasó a P&O. En Septiembre de ese mismo año, el buque, bajo la contraseña de Princess Cruises, se rebautizó como DAWN PRINCESS. La vistosa decoración de su casco cambió por completo. Ahora, todo de blanco, sólo lucía el logotipo de la mujer con los cabellos al viento en su chimenea.

Durante cuatro años y medio, navegó bajo estos colores, realizando cruceros por todo el mundo. La aceptación de este buque por parte del público fue bastante alta. El empaque de este viejo liner y sus atractivos itinerarios le hicieron mantenerse en el mercado crucerístico de una forma muy digna, pese a que ya a finales de los ochenta y principios de los noventa, el mercado de barcos de crucero se encaminaba hacia otros derroteros (nuevos buques).



Tras una exitosa carrera en Princess, el barco fue puesto a la venta en el Verano de 1992. El precio de venta fue fijado en 32 millones de Dólares.

Curiosamente, el buque fue adquirido por Happy Days Shipping, compañía del grupo Vlasov. Tras su paso por Princess, el destino y el mercado lo habían hecho regresaba a su antiguo propietario (Vlasov / Sitmar / V Ships).

El 18 de Junio de 1993, en San Francisco, el barco fue entregado a sus nuevos propietarios, que lo rebautizaron ALBATROS; siendo abanderado en Bahamas, y matriculado de Nassau.

Días después entró en los astilleros *South West Marine Inc*, de Los Angeles, para una nueva reforma.



El día 13 de Julio, salió con destino Bremerhaven, haciendo escala en Lisboa, donde repostó y embarcó gran parte de su nueva tripulación. Atracado en el muelle Alcántara, de la capital Lusa, se le realizaron algunas reparaciones, tras las cuales siguió su viaje.

El ALBATROS, que había sido charteado por el tour operador alemán Phoenix Reisen, inició su primer crucero el 18 de Agosto de ese mismo año (1993). Desde Bremerhaven, su puerto base, salió para realizar un itinerario de 10 noches por los fiordos noruegos. El barco iba al completo.

Entre el 27 de Octubre y el 30 de Noviembre, el ALBATROS permaneció en los astilleros genoveses *T. Mariotti*, donde se le efectuaron algunas reformas, básicamente destinadas a mejorar y acondicionar el buque a los gustos del mercado alemán, al cual estaba fundamentalmente destinado

este hermoso barco.

Tras esta reforma, se continuaron los cruceros, todos ellos con mercado alemán, hasta que a finales de 1994, el ALBATROS, vivió una muy curiosa experiencia. Charteado, para la ocasión, por la compañía Arena Travel, se ofreció un crucero especialmente destinado al mercado británico. Se trataba de un viaje para nostálgicos; el antiguo liner de Cunard, llevaría ahora, en viaje de placer, a pasajeros británicos exclusivamente. El crucero de diez días (Génova, Livorno, Palma, Almería, Cádiz, Lisboa, Vigo y Dover), fue un éxito. Los muy buenos precios y el reclamo nostálgico hicieron que el buque navegara con la máxima ocupación.

En 1995, Phoenix, anunció una serie de itinerarios para el ALBATROS, itinerarios que se repetirían, básicamente, hasta el final de sus días: Un crucero vuela al mundo de cuatro meses en Invierno, cruceros por el Mediterráneo en Otoño y Primavera, y recorridos nórdicos, saliendo desde Bremerhaven, en Verano.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: Adiós, ALBATROS... ::

Durante estos años, en diversas ocasiones, el ALBATROS, fue charteado para determinados itinerarios crucerísticos, tras los cuales siempre regresaba a sus habituales y muy apreciadas navegaciones para el mercado alemán y a su usual charterador Phoenix Reisen (Tour operador que gestionaría el buque desde 1993 hasta 2004)

En todos los años de vida de este hermoso buque, solamente en dos ocasiones estuvo en verdadero peligro de pérdida. En 1995, por un incendio, y en 1997, por una varada (este, sin duda alguna, fue el más importante y preocupante accidente en la larga e intensa vida de mar del SYLVANIA, FAIRWIND, SITMAR FAIRWIND, DAWN PRINCESS, ALBATROS).

Ahora, tras 48 años de vida, el hermoso ALBATROS espera pacientemente su desguace. Los que te hemos conocido, nunca te olvidaremos. Adiós, ALBATROS....



CARACTERÍSTICAS

Astillero: John Brown & Co (Clydebank), Ltd (Glasgow). 1957.

Nº de casco: 700.

GT: 24.803 Tm.

Eslora: 185,40 m .

Manga: 24,49 m .

Calado: 8,94 m .

Máquina: 2 turbinas de vapor (Pametrada. John Brown & Co).

Potencia: 24.500 Bhp.

Velocidad: 19,50 N.

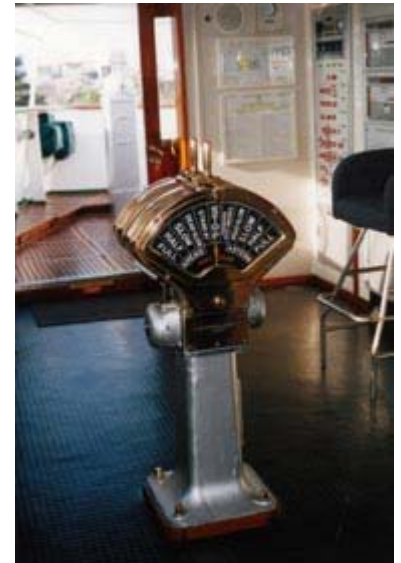
Nº hélices: 2.

Generadores auxiliares: 4.

Calderas: 3.

Bandera: Bahamas.

Matrícula: Nassau.





SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española *WORLD SHIP SOCIETY*

:: Adiós, ALBATROS... ::

Indicativo de llamada: C6LV3.

Tripulación: 340.

Pasajeros: 906 // 1100 (al completo).

Camarotes: 465 // 234 interiores / 231 exteriores.

Cubiertas: 10 (para el pasaje).

:: Artículo publicado el 20 de Mayo de 2004 ::