

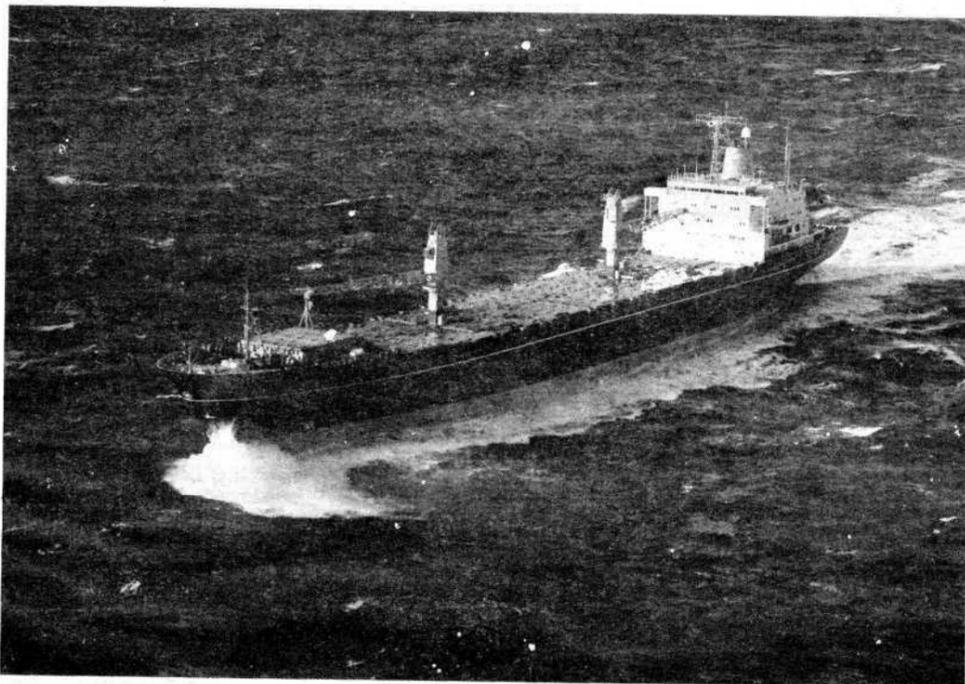
## La isla y los barcos

# El próximo jueves comienzan las escalas regulares de la EAC Lines

■ La primera, a cargo del «Boringia», portacontenedores de 19.400 toneladas

■ Con el «Fionia» —que llegará en septiembre— hará la línea desde puertos europeos a los del Occidente africano

Por Juan A. Padrón Albornoz



El «Fionia», gemelo del «Boringia», fue construido en Nakskov

El próximo jueves, día 31, llegará en primera escala el portacontenedores danés «Boringia» que, con la contraseña de la Det Ostasiatiska —la célebre East Asiatic Co. Ltd.— inicia la ligazón de tan destacada naviera en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Con el «Fionia», su gemelo, el «Boringia» es el primer portacontenedores celular que operará en puertos canarios. Ambos son productos, como la mayoría de la flota de la Ostasiatiska, de los astilleros de Nakskov —también propiedad de la firma— y son barcos de 19.400 toneladas, 202 metros de eslora y 26 de manga. Están equipados con motores Burmeister and Wain que, con 27.300 B.H.P. sobre un eje les dan media de 21,5 nudos a régimen normal.

Ambas unidades tienen capacidad para el transporte de 1.000 contenedores de veinte pies y han sido especialmente diseñadas y construidas para cubrir el servicio africano que, desde 1971, mantiene la Ostasiatiska, la ya mundialmente famosa EAC Lines.

Arrancando desde puertos escandinavos, la línea africana de la EAC Lines toca en Alemania, Holanda, Bélgica y Francia y, tras esta escala tinerfeña que ahora se inaugura, sigue a Senegal, Sierra Leona, Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benin, Nigeria y Camerún.

En la actualidad, la Ostasiatiska —de cuyos sencillos orígenes nos ocuparemos luego— es una firma que, a través de 200 subsidiarias, opera en cuarenta países. Sus actividades son amplísimas y abarcan desde explotaciones forestales a fábricas de pinturas, desde altos hornos en Venezuela a talleres de montaje de automóviles en Extremo Oriente y África. En la actualidad, en los cinco continentes son 37.000 personas las que trabajan por cuenta de la firma que, sin duda alguna, es la primera en Escandinavia por su importancia y expansión mundial.

En lo que al aspecto naviero respecta, la Det Ostasiatiska Kompagni dispone de una flota de una treintena larga de modernas motonaves que, en líneas regulares, cubren todo los mares del mundo.

### Los «Boringia» y «Fionia»

El «Boringia» que arribará a

en la flota de la EAC Lines luce tal nombre.

Boringia es el nombre latinizado de la isla de Bornholm, nombre que en 1930 se dio a una motonave que se botó en los astilleros de Nakskov. De 5.821 toneladas, aquel primer «Boringia» era similar a los «Alsia» y «Meonia» y, con el resto de la flota, navegó en las líneas regulares de sus armadores.

De estos tres «motorships» de la Ostasiatiska, el «Alsia» se incendió y perdió totalmente cerca de Galle en mayo de 1939 y, durante la Segunda Guerra Mundial, el «Boringia» —que navegaba al servicio de los aliados después de la ocupación de Dinamarca por las fuerzas alemanas— fue torpedeado y hundido por un submarino germano el 7 de octubre de 1942.

El tercero de la serie, el «Meonia» llegó a la cita con la paz y, tras un necesario repaso de casco y máquinas, volvió a la mar hasta que, en 1961, fue vendido y desguazado en Hong Kong.

Por lo que respecta al nuevo «Fionia», es el tercero que lleva —también latinizado— el nombre de la isla de Funen, en la que nació el mundialmente famoso Hans Christian Andersen.

El primer «Fionia» fue barco que señaló un hito en la historia de la navegación y, también, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Producto de los astilleros de la Burmeister and Wain, se botó en 1912 y, entonces, causó sensación por su propulsión diesel. Tres palos en caída y de mucha guinda se alzaban sobre el casco fino y marinero y, por dos tubos adosados al mayor, se daba escape a los humos y gases de la combustión.

El flamante «Fionia» —de 4.956 toneladas— apenas navegó bajo la contraseña de la Ostasiatiska pues, tras las pruebas de mar, hizo un viaje a Kiel, donde fue visitado Lord Pierrie y otros navieros, entre ellos Albert Ballin, el hombre fuerte de la Hamburg-Amerika Linie que, sin preámbulo alguno, se dirigió a Mr. H.N. Andersen —presidente de la Ostasiatiska— y le propuso comprar el flamante «motorship».

Aceptada la oferta —entonces la Hamburg-Amerika era naviera líder en el mundo e interesaba que reconociese los méritos del motor— el «Fionia» fue abanderado en Alemania y, en homenaje al entonces rey de Dinamarca, se le rebautizó «Ch-

dial, arribó a Santa Cruz de Tenerife —venía de Buenos Aires— y, por vez primera, en sus aguas puso la estampa del entonces novísimo «motorship».

Luego, cuando el frágil cristal de la paz ser rompió en el mundo, el «Christian X» se encontraba en aguas del Mediterráneo. Se refugió en un puerto italiano, en el cual fue apresado cuando el Gobierno de Roma declaró la guerra a los Imperios Centrales. Bajo el tricolor italiano navegó con los nombres de «Fratelli Bandiera», «Clelia C.» y «Equatore» y, en 1939, fue vendido y desguazado en Noruega.

Apenas vendido el «Fionia», en los mismos astilleros de la Burmeister and Wain se puso la quilla a otro «motorship» que, con el mismo nombre del transferido a bandera y matrícula alemana, comenzó a navegar en 1914.

El nuevo «Fionia» era de 5.219 toneladas y, sólido, bien construido y de muy rentable explotación comercial, se mantuvo en servicio bajo la contraseña de la Det Ostasiatiska hasta que en 1955 —cuando entraron en servicio los nuevos «Siena», «Simba», «Sargohda» y «Sinaloa»— fue vendido a una naviera de Hong Kong.

Rebautizado «Hoi Hung», navegó al tramp en aguas de Extremo Oriente y, al año siguiente, fue desguazado.

### Nace una naviera

Hans Neils Andersen, fundador de la Det Ostasiatiska Kompagni, nació el 10 de septiembre de 1852 en Nakskov, en la isla de Lolland, donde su padre —Ivar Andersen— trabajaba como artesano.

Finalizados sus estudios primarios, Hans Neils Andersen comenzó a trabajar como aprendiz con el señor Riddersborg, un constructor de barcos que le inició en los secretos de la profesión.

El joven Andersen también quería ser constructor de barcos pero, posteriormente, cambió de opinión y se enroló como marinero —tenía entonces 19 años de edad— en el bergantin redondo «Mars» que, al mando del capitán Rasmussen, hacía viaje a puertos sudamericanos.

Durante año y medio, el joven Andersen navegó en aguas europeas y americanas y, posteriormente, —va en 1872, lo

La ciudad de Hong Kong causó profunda impresión en Andersen y, después de una serie de viajes —ya era capitán— se estableció en Bangkok y se dedicó a los negocios de importación y exportación. Una serie de pequeñas unidades garantizaban el comercio y tráfico de cabotaje y, a tal punto se extendieron las actividades que, en 1894, abrió en Copenhague una sucursal.

Tres años más tarde, el señor Andersen fundó la Det Ostasiatiska Kompagni que, con un capital inicial de 84.000 libras esterlinas, comenzó a operar oficialmente el 27 de marzo de 1897.

El fundador de la hoy mundialmente famosa EAC Lines fue hombre que, preocupado por la paz, en los años de la Primera Guerra Mundial hizo mucho por lograrla. Viajó en varias ocasiones a Londres, donde se entrevistó con Jorge V. Visitó al Kaiser en Berlín y al zar Nicolás II en Moscú pero, pese a sus esfuerzos y muy buena voluntad, nada logró.

Después de la guerra, cuando el tráfico marítimo volvió a la normalidad, el señor Andersen volvió a sus negocios, al frente de los cuales permaneció hasta que, el 31 de diciembre de 1937, falleció a los 85 años de edad.

El desarrollo de la Ostasiatiska puede fijarse en tres períodos, uno que comprende desde 1897 al final de la Primera Guerra Mundial; otro desde 1919 al comienzo del segundo conflicto bélico, y otro que, desde 1940, aún se encuentra en marcha con la modernización de la flota la cual se inició en 1897 con el bergantin goleta de tres palos «Ragnhild», un hermoso velero de tres palos —era de 410 toneladas— que, en 1906, se vendió a armadores suecos.

Un año después de constituida la naviera, en los astilleros de la Flensburger se construyó el vapor «Siam» —de 3.875 toneladas— que, destinado a la línea de Oriente, fue seguido por otros, «Natuna», «Malaya», «Cathay», etc., construido en astilleros británicos.

En 1899, por una de las gradas de la Burmeister and Wain resbala el casco fino y marinero del «Annam» y, así, continúa la larga lista de nuevas unidades —«Korea», «Manchria», «Bintang», «Redang», etc.— que llega hasta nuestros días.

En ocasiones, la Det Ostasiatiska tuvo que acudir al «se-



La motonave «Boringia», que arribará el próximo jueves

cond hand market» y, entonces, a su contraseña pasaron barcos que, desde su construcción, estuvieron ligados al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Tal fue el caso de los «Doune Castle», «Raglan Castle», «Dunolly Castle» y «Arundel Castle» que, bajo bandera danesa, tomaron los nuevos nombres de «St. Domingo», «Juliette» y «Birma».

Nuevos y nuevos barcos —«Kina», «Indien», «Bandon», «Pangan», etc.— se agregaron a la flota de la empresa que, el 5 de diciembre de 1910, contrató con la Burmeister and Wain la construcción del que habría de ser el primer «motorship» dedicado a viajes de altura. Este, el «Selandia», se botó en el otoño siguiente y, en las pruebas de mar —celebradas el 15 de febrero de 1912— alcanzó y sostuvo sin dificultad alguna los 12 nudos de media.

Era el «Selandia» —el «world's first ocean-going motorship»— un barco de 4.964 toneladas de registro bruto, 7.400 de peso muerto y 370,4 pies de eslora por 53,2 de manga.

Su estampa marinera se repitió luego en sus seguidores —«Jutlandia», «Fionia», etc.— y continuó de moda, si bien ya con cuatro palos en lugar de tres, hasta el «Falstria» que, botado en 1940, no entró en servicio hasta 1945.

La Segunda Guerra Mundial significó la pérdida de numerosas unidades —«Banka», «Afrika», «Malaya», «Danmark», etc.— pero, finalizada la lucha en el mundo, se inició el proceso de renovar la flota y, al propio tiempo, modernizar las unidades que habían llegado a la cita con la paz.

Dos barcos alemanes —«Navitas» y «Brandenburg»— pasaron a la contraseña de la Det Ostasiatiska con los nuevos nombres de «Bintang» y «Kambodia» y, en 1947, en los Estados Unidos se compraron tres barcos del tipo «Victory» y otros tantos del «Liberty». Estos —«Rushville Victory», «Anherst Victory», «Kings Point Victory», «Ralph Barnes», «Robert G. Harper» y «Charles J. Finger»— se abanderaron en Dinamarca con los nuevos nombres de «Nikobar», «Serampore», «Tranquebar», «St. Jan», «St. Croix» y «St. Thomas». Estas unidades —construidas en serie para paliar durante la guerra la falta de barcos— se mantuvieron en servicio sólo el tiempo necesario para la construcción de nuevos y más económicos cargueros.

En la década de los años 50, la naviera se hizo cargo de nuevas y rápidas unidades —«Mombasa», «Panamá», «Siam», «Magdala», «Pretoria», etc.— y, a partir de entonces, no ha parado la construcción de nuevas unidades que, todas ellas, están adaptadas a las nuevas técnicas del transporte naval.

A partir del próximo jueves, la Det Ostasiatiska Kompagni —la célebre EAC Lines— quedará ligada al puerto de Santa Cruz de Tenerife por los modernos «Boringia» y «Fionia». La última vez que la contraseña de la naviera lució en aguas de Santa Cruz de Tenerife fue con motivo de una escala del petrolero «Anman» —hoy en las listas de la Marina de Guerra sudáfrica— que arribó con un cargamento de crudo para la refinería de la CEPISA.

