

14/12/68

# Desde anoche se encuentra en puerto el trasatlántico inglés "Kenya"

## Con numerosos pasajeros en tránsito, se dirige desde Africa Oriental a Londres

### Para el próximo año se anuncia la llegada del "Uganda", también de la British India, con estudiantes ingleses

Anoche entró en puerto el trasatlántico inglés "Kenya" que, por segunda vez, llega en viaje regular a Santa Cruz. Hoy, a mediodía, será despachado por sus agentes en esta capital, Miller y Cia., con destino a Londres.

Con esta nueva escala del "Kenya", la British India se liga al puerto de Santa Cruz al que, de momento, sólo estaba unida por los cruceros de turismo que, con estudiantes, hace años viene realizando. Y, con respecto a estos cruceros, la citada naviera ha reproducido en la portada del folleto que anuncia los correspondientes a 1969 con una espléndida foto—a todo color—del "Nevasa" atracado en nuestro muelle Sur hace sólo unos meses.

Los orígenes de la British India Steam Navigation Company Ltd. datan de cuando, en 1847, Mr. William Mackinnon marchó a la India y allí se asoció con Mr. Robert Mackenzie para establecer entre ambos una firma comercial dedicada a la importación y exportación.

Poco a poco, la empresa, bien dirigida y administrada, fue extendiendo su radio de acción y, ya en 1856, se decidió el establecimiento de una filial marítima, la Calcutta and Burma Navigation Company, cuyas unidades se emplearon en la línea regular y de correos a las entonces Indias Orientales.

La firma Mackinnon, Mackenzie and Co. figuraba como administradora de la naviera que, con rapidez, extendió sus servicios a todos los puertos de la India. En 1857, cuando la célebre rebelión de los cipayos, las unidades de la Calcutta and Burma cooperaron en el traslado de tropas inglesas e indígenas no sublevadas, punjabis sobre todo, a los puntos más amenazados por las

fuerzas de Mohamed Bahadur Shah y Nana Sahib de Bitur. Aquellos primeros barcos de la naviera cooperaron en esta

tonces, las iniciales "B.I." son un signo de prestigio en todas las líneas de Oriente.

Cinco años más tarde, la

pactado, transferir a bandera holandesa las unidades empleadas en tales servicios y, para su administración, creó la

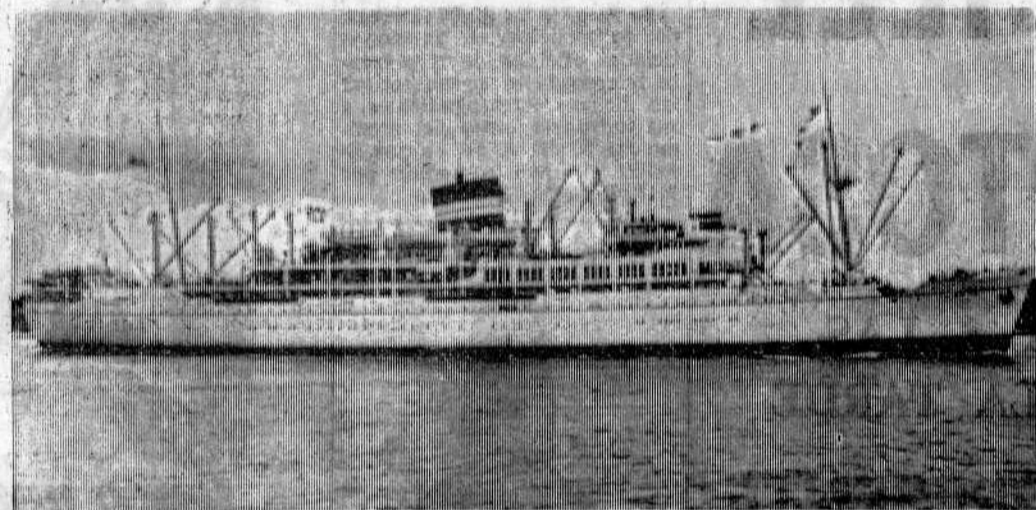
en China la rebelión de los boxers. Fue entonces que de nuevo fueron requisadas las necesarias unidades de la B. I. para, en ellas, transportar a los 26.000 hombres que constituyeron el cuerpo expedicionario británico que, con otros europeos llevó la paz a la nación.

Gambia y Somalia también requirieron los servicios de la B. I. que luego ya en la primera semana de la primer guerra

europaea, vió requisadas por el Gobierno de la India a sesenta de sus unidades. Las pérdidas fueron cuantiosas y, una vez repuestas a partir de 1920, de nuevo se inicia la lucha en 1939 y la B. I. vuelve a vestir a sus mercantes con el gris saval de la guerra.

Más pérdidas y, de nuevo, a reconstruir la flota seriamente quebrantada, flota que hoy, como entonces, continúa con su posición inalterable en aguas de Africa y Oriente.

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



El "Kenya", de la B.I., que desde anoche se encuentra en nuestro puerto. Al mediodía de hoy proseguirá viaje hasta Londres.—(Repluaciones fotográficas: J. Hernández).

acción que, bajo la dirección del general Havelock, fue poco a poco recobrando el territorio dominado por los insurrectos. Las batallas de Cawnpore, Lucknow y El Oudh señalaron el fin de la lucha y, por tanto, la vuelta de los mercantes a sus líneas normales de navegación.

En 1862, la empresa logró un contrato para el transporte de correspondencia desde puertos de la India al de Singapur y, meses después, se inauguró un nuevo servicio al Estrecho de Malaca y otros puertos del Golfo Pérsico. Ya firmemente establecida la empresa en esta zona, el nombre de la razón social fue cambiado al que actualmente lleva—British India— Steam Navigation Co. Ltd.— y, desde en-

British India logró un contrato con el Gobierno holandés para, durante diez años, garantizar un servicio regular a Java y Sumatra. Aceptado por ambas partes, la British India tuvo que, de acuerdo con lo

Netherlands Steam Navigation Company. Esta nueva filial duró exactamente los diez años estipulados en el contrato pues, finalizado este, los holandeses firmaron otro con una de sus navieras.

#### AÑOS DE DESARROLLO

En 1872, la British India dio comienzo al servicio de correos con Aden y Zanzibar. Este fue pronto superado ya que, dadas las magníficas condiciones económicas de las zonas recién abiertas al tráfico, la B. I. estableció línea regular entre Londres y Marsella con todos los pequeños puertos y fondeaderos de la costa oriental africana. La apertura del Canal de Suez hizo que, igualmente, la India tomase un desarrollo industrial y económico inusitado y, por tanto, se hizo necesario un nuevo servicio directo, inaugurado este con el vapor "India", primero que llegó a Londres con un cargo completo de productos y materias primas de la colonia.

Este aumento de actividad influyó en la decisión de la empresa que, a partir de 1876, estableció nuevos servicios desde Londres. Para ello se hizo necesario renovar la flota y, una vez ésta lograda, la capital inglesa contó con líneas directas y regulares a Colombo, Madrás y Calcuta.

Cuatro años más tarde, la B. I. fijó su atención en Australia y Brisbane fue elegido puerto terminal de línea que, a través del Estrecho de Torres, servía con regularidad aquella zona australiana. En 1886, la B. I. adquirió el control de la Australian Steam Navigation Co. y, con la Que-

ensland Shipping Co.—entidad naviera fundada 25 años antes—formó la Australasian United Steam Navigation Co.; esta, a su vez, adquirió las acciones de la Eastern and Australian Steam Navigation Co. y, de esta manera, todas las grandes navieras australianas quedaron bajo la administración de la B. I.

Con anterioridad a 1914, la B. I. controlaba todas los servicios de carga y pasaje en las costas de la India, Golfo Pérsico, Australia, Extremo Oriente, Africa del Sur y Oriental.

La posición de la naviera se reforzó considerablemente cuando, en la fecha indicada, se fusionó con la Peninsular Oriental Steam Navigation Co. y, si bien continuaron—continúan—operando como entidades diferentes, ambas están, con otras varias empresas, controladas por el mismo grupo financiero. Las Orient Line, Nourse Line, Trident Tankers, Blue Anchor, Canadian Australasian, Hain Line, Union S. S. Co., Moss-Hutchinson, Federal Steam Navigation Co., General Steam Navigation Co. y New Medway Steam Packet Co., son empresas que, todas, están hoy englobadas—aunque conservando cada una su propia entidad y administración—en el P. and O. Group, entidad financiera de quienes todas ellas dependen.

#### SERVICIOS A LA NACION

En sus 112 años de historia, la British India se ha creado un nombre en muchos aspectos. No sólo en el puramente técnico,—ya que fue la primera naviera que adoptó la máquina "compound"—, sino también desde el punto de vista de sus actividades en épocas de crisis para la nación. Ya hemos referido, en breves líneas, las actividades que sus unidades llevaron a cabo durante la época de la rebelión de los cipayos. En la campaña de Abisinia, que se desarrolló entre 1857 y 1860, tres barcos de la

mercantes de la British India, requisados por el Almirantazgo o el Ejército, pusieron siempre en la mar su presencia y valiosa ayuda.

En 1878, durante la guerra ruso-turca, varios fueron fletados como transportes. E igual ocurrió al siguiente año durante la expedición que dio lugar a la guerra contra los zulúes. En 1881, la guerra contra el Transvaal y, cuatro años más tarde, la operación militar contra los suakims, llevaron de nuevo a los mercantes de la B. I. a prestar servicios

Varios han sido los barcos de la B. I. que han llevado el nombre de la montaña que dio su nombre a la antigua colonia y protectorado para su transformación en transporte de desembarco. Para evitar confusiones con el crucero "Kenya", tomó entonces el nuevo nombre de "Keren" y, bajo el pabellón rojiblanco de la Armada Real, se incorporó a servicio activo.

Intervino en varias operaciones anfibia pero, donde más destacó, fué en las llevadas a cabo en el Norte de Africa y Madagascar. Luego, con el mundo en la paz relativa que se logró en 1945, el "Keren" pasó a la repatriación de fuerzas combatientes en ultramar y prisioneros de guerra que volvían de los campos de concentración. Una vez llevado a cabo estas faenas, fué amarrado en Holy Loch y, como había sido adquirido por el Almirantazgo a sus armadores, fué transferido al Ministerio de Transportes para que éste decidiese su posterior destino.

En febrero de 1949, rompió sus amarras durante una tormenta y se fué sobre la costa. Allí quedó embarracado hasta que, puesto a flote, se le llevó a dique para ser reparado. Entonces tomó de nuevo su anterior nombre de "Kenya" pero, una vez terminadas las reparaciones, volvió a su fondeadero. Meses más tarde lo adquirió la Alva S. S. Co. que, después de rebautizarlo "Fairstone", lo transformó de nuevo en barco de pasajeros. Sin embargo no navegó con este nombre y, transferido a la Castel italiana, se convirtió en el "Castel Felice" que, con los "Castel Bianco" y "Castel Verde"—hoy "Begoña" y "Montserrat" de la Transatlántica Española—mantenía, vía nuestro puerto, la línea Génova-La Guaira.

Posteriormente pasó al servicio entre puertos del Mediterráneo y Australia y, a pesar de sus años, aún navega en él.

#### EL ACTUAL "KENYA"

La línea que sirve el actual "Kenya", hoy en nuestro puerto, arranca de Londres y, previa escala de Ciudad del Cabo, se dirige a Beira, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Tanga, Mombasa y Aden. Antes del cierre del Canal de Suez, este servicio se llevaba a cabo a través del Mediterráneo y, entonces, se incluían escalas en Malta y Port Said.

De 14.464 toneladas brutas y 9.720 netas, el "Kenya" fué construido en 1951 en los astilleros de Barclay, Curle and Co., de Glasgow. Son sus principales dimensiones 162 metros de eslora por 21 de manga y el aparato motor está compuesto por turbinas de vapor que, sobre dos hélices, la garantizan una media en ser-

viado a Inglaterra. Aquella era su primera vuelta a la metrópoli después de su entrega y, dadas sus características, se le seleccionó para su transformación en transporte de desembarco. Para evitar confusiones con el crucero "Kenya", tomó entonces el nuevo nombre de "Keren" y, bajo el pabellón rojiblanco de la Armada Real, se incorporó a servicio activo.

Intervino en varias operaciones anfibia pero, donde más destacó, fué en las llevadas a cabo en el Norte de Africa y Madagascar. Luego, con el mundo en la paz relativa que se logró en 1945, el "Keren" pasó a la repatriación de fuerzas combatientes en ultramar y prisioneros de guerra que volvían de los campos de concentración. Una vez llevado a cabo estas faenas, fué amarrado en Holy Loch y, como había sido adquirido por el Almirantazgo a sus armadores, fué transferido al Ministerio de Transportes para que éste decidiese su posterior destino.

En febrero de 1949, rompió sus amarras durante una tormenta y se fué sobre la costa. Allí quedó embarracado hasta que, puesto a flote, se le llevó a dique para ser reparado. Entonces tomó de nuevo su anterior nombre de "Kenya" pero, una vez terminadas las reparaciones, volvió a su fondeadero. Meses más tarde lo adquirió la Alva S. S. Co. que, después de rebautizarlo "Fairstone", lo transformó de nuevo en barco de pasajeros. Sin embargo no navegó con este nombre y, transferido a la Castel italiana, se convirtió en el "Castel Felice" que, con los "Castel Bianco" y "Castel Verde"—hoy "Begoña" y "Montserrat" de la Transatlántica Española—mantenía, vía nuestro puerto, la línea Génova-La Guaira.

Posteriormente pasó al servicio entre puertos del Mediterráneo y Australia y, a pesar de sus años, aún navega en él.

Hasta 1955, ambos trasatlánticos conservaron el tradicional casco negro de la naviera pero, en la fecha indicada, cambiaron por el blanco actual. Tiene el "Kenya" acomodación para 194 pasajeros en primera y dispone de aire acondicionado en todos los departamentos y camarotes.

Los seis salones públicos están situados en la cubierta de paseo y, sobre ellos, se extiende amplia zona dedicada a la práctica de deportes y una piscina al aire libre.

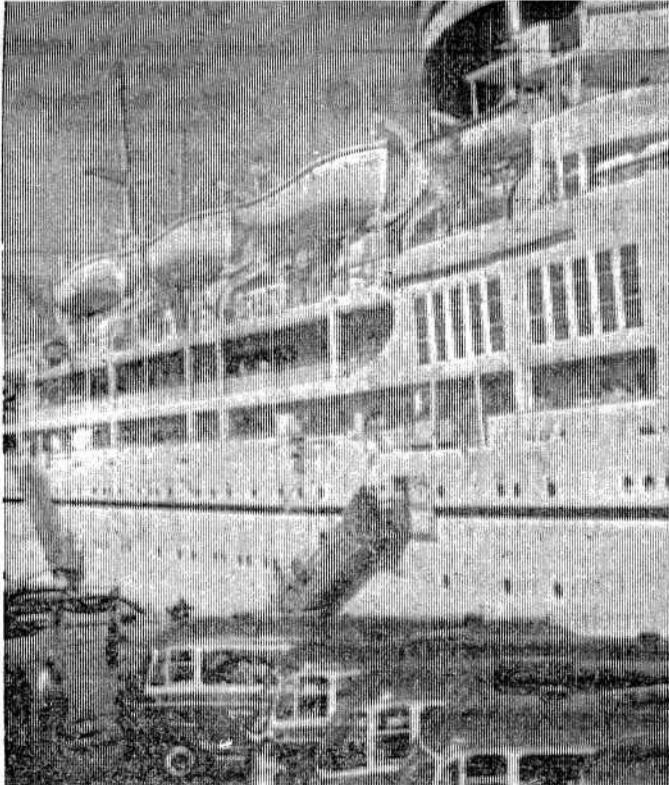
Los salones para los pasajeros de clase turista se encuentran a popa y, junto al palo mayor, está situada la piscina a ellos destinada. Los

SEPTEMBER 1968

**BI** 1969 ITINERARIES

*Educational Cruises*

S.S. NEVASA 20,045 tons  
S.S. UGANDA 17,021 tons



BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION CO. LTD.

Portada del folleto que anuncia los itinerarios de la B.I. para 1969. En la foto, a todo color, el "Nevasa" atracado en nuestro muelle Sur durante su última escala.

la British India se ha creado un nombre en muchos aspectos. No sólo en el puramente técnico, —ya que fue la primera naviera que adoptó la máquina "compound"—, sino también desde el punto de vista de sus actividades en épocas de crisis para la nación. Ya hemos referido, en breves líneas, las actividades que sus unidades llevaron a cabo durante la época de la rebelión de los cipayos. En la campaña de Abisinia, que se desarrolló entre 1857 y 1860, tres barcos de la naviera se mantuvieron en las cercanías de la costa con el exclusivo objeto de suministrar agua potable a las unidades del Ejército que operaban en tierra firme. Unos 30.000 galones de agua potable eran transportados diariamente desde los barcos a tierra y, mientras duró la campaña, los tres barcos de la B. I. se mantuvieron siempre a la vista de las fuerzas combatientes.

Ya entonces era normal el actuar sistema de pintura en sus chimeneas —negra con dos bandas blancas— mientras que, tradición seguida hasta hace relativamente pocos años, los "mambrús" eran de cobre reluciente.

En todos los acontecimientos militares que se produjeron en la segunda mitad del siglo pasado, época de la expansión colonial inglesa, los

requisados por el Almirantazgo o el Ejército, pusieron siempre en la mar su presencia y valiosa ayuda.

En 1878, durante la guerra ruso-turca, varios fueron fletados como transportes. E igual ocurrió al siguiente año durante la expedición que dio lugar a la guerra contra los zulúes. En 1881, la guerra contra el Transvaal y, cuatro años más tarde, la operación militar contra los suakims, llevaron de nuevo a los mercantes de la B. I. a prestar servicios con las fuerzas armadas. Y esta cooperación continuó con motivo de la expedición a Persia en 1888, los levantamientos en Uganda en 1897, la guerra del Sudán y, en la misma fecha, la ocupación de Creta.

Como transportes de tropas, municiones, equipo y remonta, los B. I. apenas tuvieron momento de descanso y, entre 1899 y 1901, los momentos álgidos de la guerra contra los boers, quince unidades de la naviera estuvieron dedicados al transporte de tropas coloniales a Sudáfrica. Y, según documentos de la época, el contingente de tropas indias por ellos transportado fué, en determinado momento de la lucha, decisivo para el triunfo de Lord Kitchener.

Al mismo tiempo que esta lucha se llevaba a cabo en tierras sudafricanas, estallaba

el Canal de Suez, este servicio se llevaba a cabo a través del Mediterráneo y, entonces, se incluían escalas en Malta y Port Said.

De 14.464 toneladas brutas y 9.720 netas, el "Kenya" fué construido en 1951 en los astilleros de Barclay, Curle and Co., de Glasgow. Son sus principales dimensiones 162 metros de eslora por 21 de manga y el aparato motor está compuesto por turbinas de vapor que, sobre dos hélices, la garantizan una media en servicio normal de 16 nudos.

Al año siguiente de su botadura y entrada en servicio, los mismos astilleros entregaron a la British India el "Uganda", trasatlántico gemelo que, precisamente hizo el barco número 450 de los construidos para la naviera desde 1856.

Ambas unidades lograron en las pruebas oficiales de velocidad y consumo una media muy superior a la estipulada en contrato, velocidad que, en el "Uganda" concretamente, llegó a los 19.2 nudos. Este inició su viaje inaugural el 2 de agosto de 1952 y, hasta hace unos meses, se mantuvo en él. Retirado, fué enviado a Hamburgo y allí transformado radicalmente para su exclusivo uso en los "Educational Cruises" de la B. I., en el curso de uno de los cuales nos visitará el próximo año.

Los seis salones públicos están situados en la cubierta de paseo y, sobre ellos, se extiende amplia zona dedicada a la práctica de deportes y una piscina al aire libre.

Los salones para los pasajeros de clase turista se encuentran a popa y, junto al palo mayor, está situada la piscina a ellos destinada. Los comedores de ambas clases se hallan situados en la cubierta C, casi en la medianía del barco.

En sus cinco bodegas, el "Kenya" tiene capacidad para el transporte de 390.000 pies cúbicos de carga seca y 20.800 de refrigerada.

La estampa marinera es agraciada y elegante. Parece estar inspirada en la de los "Amra" y "Aronda" de 1938, que, después de la guerra, dieron paso a los "Sangola", "Sirdhana", "Santhia", "Kampala" y "Karanja". Todos estos transatlánticos llevan, bien marcado, el sello característico de la empresa naviera que, con 112 años de historia, nos llega a Santa Cruz en este "Kenya" y en el "Uganda" que, para 1969, se anuncia en folleto con el "Nevasa" atracado en nuestro puerto.