

26/7/37

Shaw

# LA ISLA Y LOS BARCOS

## DE LOS VIEJOS "ARAWA" Y "TAINUI" AL MODERNO "SOUTHERN CROSS"

### La Shaw, Savill and Albion y sus ochenta y seis años de ligazón a nuestro puerto

### En septiembre se espera la llegada del "Northern Star" y, para el próximo año, está prevista la del "Ocean Monarch", ex "Empress of England"

El pasado viernes, y junto a los "Chusan" y "Santa María", lució su gallarda estampa marinera el "Southern Cross" que —por vez primera— visitaba el puerto tinerfeño.

A tope lucía, después de largos años de ausencia de estas aguas, la contraseña de la Shaw, Savill and Albion, la empresa naviera que, desde noviembre de 1884, quedó ligada a la historia portuaria de Santa Cruz con la escala del "Arawa", su primer vapor, seguido luego del "Tainui" y, más tarde, por los "Mamari" —de ahí el sobrenombre de "mamarias" con que fueron y aún son aquí conocidos— "Matatua", "Pakeha" y "Maori".

El "Southern Cross", con esa su chimenea a popa —silueta que copió luego el "Northern Star", su gemelo, que llegará en septiembre— es un trasatlántico que marca un hito en el desarrollo de la naviera que, cargada de años, recuerdos e historia, ha superado con amplitud el siglo y, por tanto, está incluida en ese pequeño grupo que, verdadera aristocracia de la mar, —Cunard, General Transatlantique, Hapag, Norddeutscher Lloyd, Transatlántica Española, etc.— conserva aún aquel espíritu de iniciativa que les llevó a la adopción del vapor en lugar del romántico, silencioso pero lento velero.

Procedía el "Southern Cross" de Southampton, Vigo y Lisboa y, con numerosos pasajeros, consignaba —como desde 1884 lo hacían todos los que

por aquí pasaron— a Hamilton y Compañía.

Su estancia en Santa Cruz significó para muchos viejos amigos del puerto la alegría de, tras largos años, ver ondear de nuevo la contraseña de los "mamarias" y recordar tiempos idos para siempre, tiempos que, por lo que respecta a navieras, renacen para las azules aguas que se reman-

"Ionic", "Coptic" y "Delphic", barcos frigoríficos que, por entonces, eran la última palabra de su tipo en los mares.

#### Los "Arawa" y "Tainui"

Las escalas tinerfeñas de la Shaw, Savill and Albion comenzaron con la pareja "Arawa-Tainui", primeros "stea-

#### POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

tenía con puertos del Canal. Con el nombre de "Lake Mantic" navegó en dicho servicio hasta que, en 1904 —cuando la Elder fundó otra nueva filial, la Imperial Direct West India Mail Line— a ella fue

En viaje inaugural vino por Santa Cruz y, si bien aquí pronto se le conoció por el "mamaria" —y "mamarias" fueron y son desde entonces todos los barcos de la Shaw, Savill and Albion— dada su capacidad, en Nueva Zelanda se le dio el nombre de "the New Zealand thief", el "ladrón de Nueva Zelanda, puesto que dejaba vacíos todos los almacenes frigoríficos de los que tomaba carga.

Fue barco que tuvo mucho éxito comercial y, de acuerdo con sus líneas marineras y demás características, se construyeron los "Rangatira" y "Tako" y, posteriormente, el "Otarama", todos ellos en los astilleros de la Gray.

Cuando en 1903 la Houston Line luchaba contra la Conferencia de navieros que pretendía mantener los fletes, uno de los barcos que compró fue el "Mamari" que, ya cargado de años, había sido sustituido por nuevos frigoríficos en la flota de la Shaw, Savill.

Con el nuevo nombre de "Hesione", fue el primer barco que, en el servicio "intermedio" de la Houston —el otro instituido se denominaba "rápido"— salió de Africa del Sur con pasajeros que pagaban, los de primera, 13 libras y, los de segunda, sólo 9.

Tal fue el éxito de Houston que al "Hesione", ex "Mamari", tuvo que agregar nuevos barcos —adquiridos todos en el "second hand market"— para atender debidamente el servicio.

El 23 de septiembre de 1915, cuando el "Hesione" navegaba a unas 84 millas de Fastnet, fue detenido por el submarino alemán "U-41", cuyo comandante —teniente Hansen— dio orden de que fuese abandonado y, seguidamente, lo hundió a cañonazos. Los hombres del "Hesione", aquel viejo "mamaria" en los anales del mar

dos al pasado de nuestro puerto. Por aquí pasaron todos y, ni la primera guerra mundial, pudo impedir que, como siempre, su presencia fuese constante pues, a pesar de los "liners" requisados para el suministro y transporte —además de los que servían a los Anzacs en los Dardanelos—, el servicio se mantuvo con los nuevos "Arawa" y "Tainui", "Athenic" —aquí embarcó a los prisioneros del "Westburn"—, "Corinthic" e "Ionic".

Las pérdidas durante la guerra fueron bastantes —"Tokomaru", "Tainui", etc.— pero, al mismo tiempo, los astilleros se encargaron de la construcción de unidades, "Raranga", "Mahana", "Mahia", etc., todos destinados al tráfico frigorífico.

Después de la guerra se cons-

último que zarpó de Singapur cuando ya la ciudad comenzaba a ser ocupada por los japoneses.

Nuevas pérdidas, y graves, se experimentaron durante aquellos años de furia bélica, una de ellas la del "Esperance Bay" —que visitó nuestro puerto el 17 de agosto de 1934 con 600 turistas—, "liner" que, transformado en crucero auxiliar, fue hundido, suerte similar a la del "Jervis Bay" que, con su escasa artillería, se opuso al "acorazado de bolsillo" alemán "Scheer" y, mientras combatía y se hundía, dio tiempo a que escapasen los mercantes que componían el convoy que escoltaba.

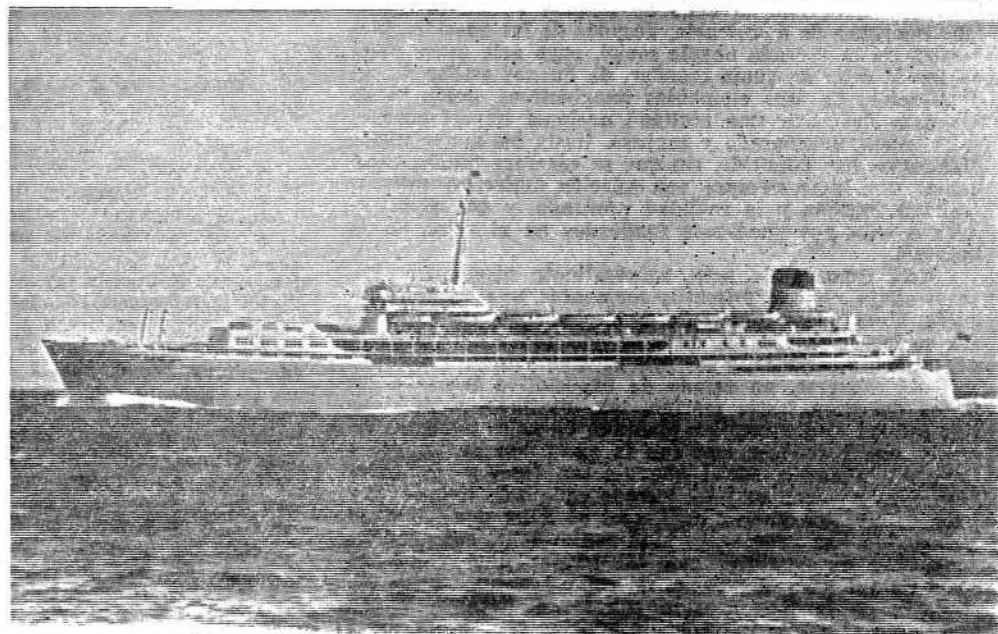
También desapareció el "Ceric", al que bien lo recordamos cuando, con 600 pasajeros, llegó el 1 de mayo de 1937, pa-

preparadas con juegos y distracciones de acuerdo con sus edades.

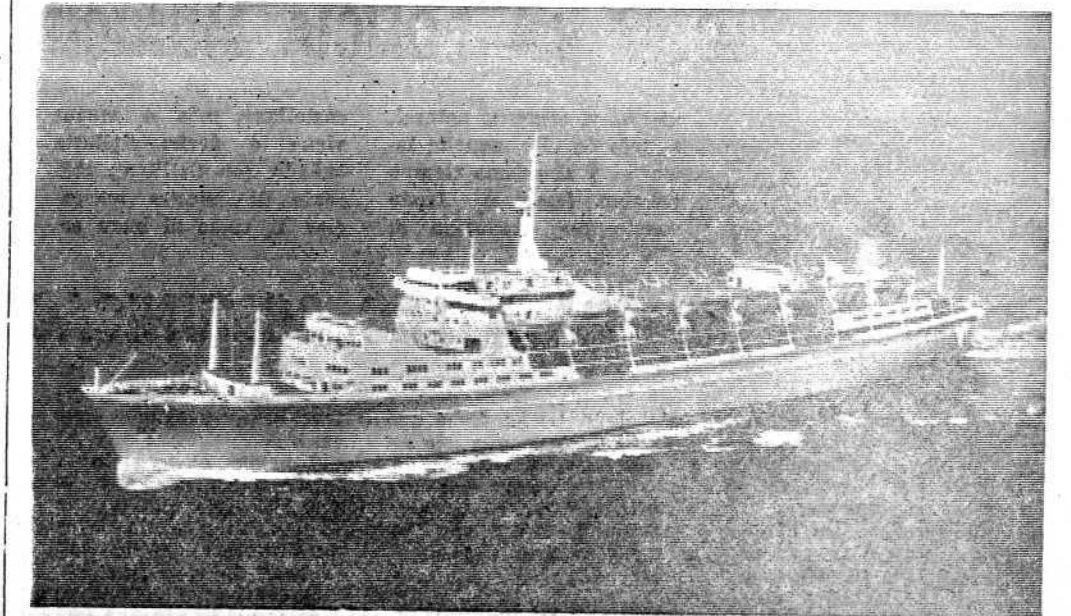
Tiendas, peluquerías para señoras y caballeros, salas de baile, piscinas y otras muchas comodidades incorpora el "Southern Cross" cuyo salón cinematográfico puede, si así se desea, prepararse debidamente para conciertos musicales, modalidad para la que cuenta con perfectas condiciones acústicas.

Las dos bodegas situadas a proa se utilizan para el transporte de los equipajes de los pasajeros. Están servidas las escotillas por plumas de dos toneladas de potencia de izada y chigres eléctricos. También es el eléctrico el molinete del ancha y los dos cabrestantes instalados a popa.

Uno de los salones, instalado en la cubierta alta y hacia proa,



El "Southern Cross", de la Shaw, Savill and Albion que, el pasado viernes, hizo escala turística en Santa Cruz.



El trasatlántico "Northern Star" que, para el próximo mes de septiembre, tiene prevista escala en nuestro puerto.

san y domestican al abrigo del brazo protector del muelle Sur.

#### Nace una naviera

En 1858, la Albion Line, de Glasgow, era la empresa naviera que, con sus rápidos "clippers", mantenía posición destacada en la línea a Nueva Zelanda. Pero, en el año citado, dos jóvenes emprendedores, Robert Ewart Shaw y Walter Savill, abandonaron sus empleos y, como corredores de carga, formaron la razón social Shaw, Savill and Company, con sede en el número 24 de Pilli-

Sólo en 1862, la firma despachó cuarenta y cuatro barcos —aún no se había lanzado a la adquisición de unidades en firme —y, con la "Avalanche", suplía con unidades flotas las necesidades de su tráfico que, poco a poco, ascendía y ganaba en prestigio.

En 1865 se compró la fragata "Cossipore", construida en Dundee, que, al parecer, no fue muy rentable en sus pri-

mers" de la naviera que, terminados en 1883, en noviembre de dicho año se hizo el primero de ellos a la mar desde Londres para, previas escalas en Santa Cruz y Ciudad del Cabo, llegar a Hobart el 19 de diciembre, después de un viaje de 37 días y 17 horas.

Los "Arawa" y "Tainui" eran barcos de 5.028 toneladas que, con una muy vistosa estampa marinera —cuatro palos, dos chimeneas, proa de violín y popa de espejo— podían mantener una media de 14 nudos y, para evitar las consecuencias de una rotura del eje de la hélice, llevaban un considera-

transferido con el nombre de "Port Henderson".

Navegó a Jamaica y, en 1912, pasó a armadores italianos que lo rebautizaron "Farraro" primero y "Porto Said" más tarde; en 1915, y en aguas del Mediterráneo, terminó sus días de mar ante los torpedos de un submarino alemán.

El "Tainui", ex "Covadonga", fue vendido, una vez devuelto por la Transatlántica Española, a la Allan Line para su servicio al San Lorenzo y, pocos meses más tarde, pasó a la Anchor Line que, con el nombre de "Astoria", lo empleó en la línea Glasgow-Nueva York

truyeron nuevos barcos —"Otira", "Tairoa", "Maimoa" y "Matakana"— y, en 1926, a la Aberdeen Line se adquirieron los trasatlánticos "Sophocles" y "Diogenes" que fueron re-

pasajeros que, desde Australia, se trasladaban a Inglaterra para asistir a la coronación de Jorge VI. Este trasatlántico, de cuatro palos, era uno de los mayores que hacían la línea de Aus-

se utiliza para servicios religiosos. Para ello se cierra mediante paneles móviles y, terminados los oficios, vuelve a sus funciones normales. Una de las

En 1880, la Albion Line, de Glasgow, era la empresa naviera que, con sus rápidos "clippers", mantenía posición destacada en la línea a Nueva Zelanda. Pero, en el año citado, dos jóvenes emprendedores, Robert Ewart Shaw y Walter Savill, abandonaron sus empleos y, como corredores de carga, formaron la razón social Shaw, Savill and Company, con sede en el número 24 de Billiter Street.

Pocos días más tarde, ellos informaron al departamento ministerial que se ocupaba de las colonias que, con fecha 23 de mayo, habían despachado al vapor "Lord Ashley", —de 435 toneladas— para Auckland, puerto que tomaría como base para el servicio de correos que se proponían establecer en aguas de las dos islas que forman Nueva Zelanda.

La habilidad y confianza que caracterizaba a los dos jóvenes hicieron que, pronto, dos agentes decisivos para sus actividades navieras y mercantiles se ofreciesen a representarlos en Auckland y Wellington. En la primera de las citadas ciudades fue Mr. David Nathan, comerciante respetado por su integridad, el que actuó desde entonces en nombre de la incipiente Shaw, Savill and Co. y, en Wellington, la firma Bowler lo hizo hasta que, disuelta en 1862, la representación pasó a Levin and Co., empresa que aún lo hace.

Para atender el tráfico, uno de los primeros veleros adquiridos fue la fragata "Avalanche", de 753 toneladas, que en 1853 había sido construida para la línea de la India que mantenía la Park Brothers, de Fraserburgh. Dos años más tarde actuaron como agentes para el despacho de la fragata mixta "Robert Lowe" que, con 700 pasajeros —de ellos 500 hombres pertenecientes al 14 Regimiento de Infantería— cruzó de Queenstown a Auckland en 82 singladuras.

Solo en 1862, la firma despachó cuarenta y cuatro barcos —aún no se había lanzado a la adquisición de unidades de firme— y, con la "Avalanche", suplía con unidades fletadas las necesidades de su tráfico que, poco a poco, ascendía y ganaba en prestigio.

En 1865 se compró la fragata "Cossipore", construida en Dundee, que, al parecer, no fue muy rentable en sus primeros viajes ya que, en uno de ellos, entró en Londres de arribada forzada. Tuvo entonces que trasbordar el pasaje y la carga y, tras larga inmovilización en puerto —tardaron meses las reparaciones— llegó a su destino después de una travesía de 130 días.

Los nombres de "Strathallan", "Monarch", "Himalaya", "Crusader" —hizo un viaje de sólo 69 días entre Lyttelton y el Lizard—, "Lady Jocelyn" y "Dunedin" son, entre otros muchos, el respaldo de la naviera que, con interés creciente, estudiaba las posibilidades de la importación, de carne neozelandesa al mercado inglés, posibilidades que se convirtieron en realidad en 1882 con el "Hydaspes", fletado a la Park Brothers.

Por entonces, ya la Shaw, Savi and Co. había entrado en directa competencia con la Albion Line, la naviera de Mr. Patrick Henderson, que hasta aquella fecha, había mantenido la preponderancia en la línea a Nueva Zelanda.

Conversaciones para la fusión de ambas navieras se llevaron a cabo y, en 1882, la nueva razón social pasó a denominarse Shaw, Savill and Albion Line, empresa naviera con un capital social de 700.000 libras esterlinas.

Otra naviera con la cual se llegó a un arreglo amistoso fue la White Star Line que, mientras la Shaw, Savill and Albion construía sus primeros vapores, puso en la línea de Nueva Zelanda a sus "Doric",

que, en 1910, y en aguas del Mediterráneo, terminó sus días de mar ante los torpedos de un submarino alemán.

El "Tainui", ex "Covadonga", fue vendido, una vez devuelto por la Trasatlántica Española, a la Allan Line para su servicio al San Lorenzo y, pocos meses más tarde, pasó a la Anchor Line que, con el nombre de "Astoria", lo empleó en la línea Glasgow-Nueva York hasta que, en 1910 fue vendido y desguazado.

Tenían acomodación para 95 pasajeros en primera, 52 en segunda y 200 en tercera. Podían también transportar 400 emigrantes en sollados debidamente preparados y, una de las muchas innovaciones que llevaban, era de la tanques para lastre de agua en los dobles fondos.

Ambos trasatlánticos marcaron toda una etapa en la historia de las comunicaciones con Nueva Zelanda y, hasta 1895, ambos continuaron en su línea regular de la que —sólo en una ocasión— fue separado el "Arawa" que, durante algún tiempo, estuvo fletado a la James Huddart para su servicio entre puertos australianos y Vancouver.

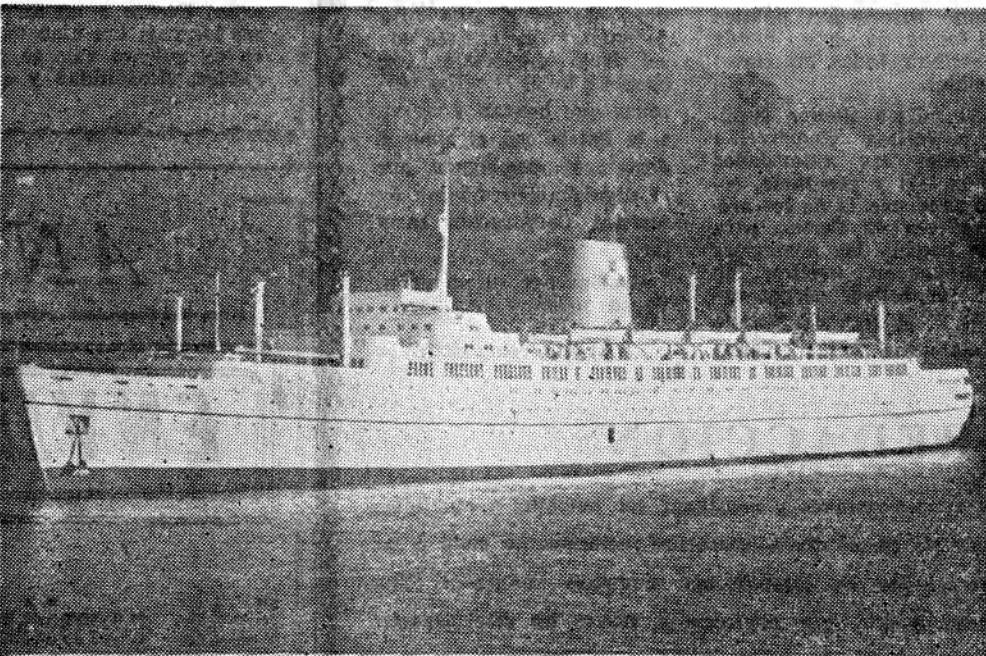
En la fecha ante citada, ambos "liners" fueron fletados por la Compañía Trasatlántica Española y, rebautizados "Colón" y "Covadonga", navegaron con el pabellón gualda franjeado de rojo y la contraseña azul con el círculo blanco de la hoy centenaria naviera que fundó don Antonio López.

Actuaron como transportes de tropas durante la guerra con Estados Unidos y, terminadas las hostilidades, intervinieron en la repatriación de las fuerzas españolas en aquellos territorios de Ultramar. Luego, devueltos a la Shaw, Savill and Albion, ésta los puso en venta y el "Arawa", ex "Colón", fue adquirido por la Elder para su Beaver Line, servicio que man-

El primer "Mamari" con estos dos trasatlánticos en la línea a Nueva Zelanda, la Shaw, Savill and Albion se interesó igualmente en un ser-

## El primer "Mamari"

Con estos dos trasatlánticos en la línea a Nueva Zelanda, la Shaw, Savill and Albion se interesó igualmente en un ser-



El "Empress of England" que, rebautizado "Ocean Monarch", ha sido incorporado a la flota de la Shaw, Savill and Albion. Para el próximo año está programada su visita a nuestro puerto.

vicio de carga, servicio que, al mismo tiempo, permitiría la importación a Inglaterra de la cada vez mayor producción de carne en Nueva Zelanda.

Fueron varios los proyectos estudiados para este primer carguero de la naviera y, finalmente, se decidió por encargarlo a los astilleros de la firma William Doxford and Sons, de Sunderland, que, en 1889, botó el "Mamari".

De 3.580 toneladas, era un barco de casco de cajas —el típico "three island" de los ingleses— con branque recto, popa de espejo y palos y chimeneas de mucha guinda y en candelero. El trinquete cruzaba para largar unas redondas y, además, llevaba petifoque, foque y contrafoque.

De 108 metros de eslora por 12,5 de manga, estaba equipado con una alternativa cuadruple que tomaba vapor de calderas escocesas y, con cuatro bodegas —dos a proa y otras tantas a popa— disponía de espacio para carga seca y, además, para 136.446 pies cúbicos de productos refrigerados.

El 23 de septiembre de 1915, cuando el "Hesione" navegaba a unas 84 millas de Fastnet, fue detenido por el submarino alemán "U-41", cuyo comandante —teniente Hansen— dio orden de que fuese abandonado y, seguidamente, lo hundió a los cañonazos. Los hombres del "Hesione", aquel viejo "mamária" en los anales del puerto santacrucero, se aguantaban sobre los remos cuando, mientras su barco se hundía, apareció el "Anglo-Colombian", de la Harrison, que, detenido, corrió la misma suerte.

Ya eran dos las tripulaciones en los botes cuando, el "Chancellor", también fue detenido y

El 23 de septiembre de 1915, cuando el "Hesione" navegaba a unas 84 millas de Fastnet, fue detenido por el submarino alemán "U-41", cuyo comandante —teniente Hansen— dio orden de que fuese abandonado y, seguidamente, lo hundió a los cañonazos. Los hombres del "Hesione", aquel viejo "mamária" en los anales del puerto santacrucero, se aguantaban sobre los remos cuando, mientras su barco se hundía, apareció el "Anglo-Colombian", de la Harrison, que, detenido, corrió la misma suerte.

Ya eran dos las tripulaciones en los botes cuando, el "Chancellor", también fue detenido y

## El trasatlántico "Northern Star" que, para el próximo mes de septiembre, tiene prevista escala en nuestro puerto.

lruyeron nuevos barcos —"Otiara", "Tairoa", "Maimoa" y "Matakana"— y, en 1926, a la Aberdeen Line se adquirieron los trasatlánticos "Sophocles" y "Diógenes" que fueron rebautizados "Mamilius" y "Herminius".

Los intereses de la naviera se combinaron entonces con los de las Furness Withy, Peninsular and Oriental, Orient Line y New Zealand Shipping Company, empresa ésta que, también ligada a Santa Cruz desde

sajeros que, desde Australia, se trasladaban a Inglaterra para asistir a la coronación de Jorge VI. Este trasatlántico, de cuatro palos, era uno de los mayores que hacían la línea de Australia —siempre vía Santa Cruz— y, barco bien construido, aquí se le conocía por el "mamária de los remaches", tantos eran los que, según los hombres del carbón, tenía en su casco y su perestructuras.

## El "Southern Cross"

Después de la guerra, cuando la paz llegó de nuevo al mundo y, con ella carbón a Santa Cruz, por aquí apareció el viejo "Waimana" que, construido en 1911, había escapado a la destrucción y, ya cargado de años, vino en busca de carbón.

Desde entonces, y hasta el pasado viernes, no había vuelto a ondear en nuestras aguas la contraseña de la Shaw, Savill and Albion.

Terminada la lucha en el mundo, la naviera comenzó una política de nuevas construcciones y, al tiempo que adquiría algunos cargueros del tipo "Empire", se hizo cargo de otros nuevos —"Ceramic", "Gothic", "Bardic", ect.— y, así, pudo restablecer sus servicios con la regularidad de antaño.

El 17 de agosto de 1954, después de la ceremonia de bautismo —en la que actuó como madrina la reina Isabel II de Inglaterra— el "Southern Cross" resbaló por una de las gradas de la Harland and Wolff, de Belfast.

Con sus 184 metros de eslora por 23,8 de manga y 7,8 de calado, incorporaba a su estampa y diseño la chimenea y máquina a popa que, años ha, había instaurado la Matson americana en sus unidades de pasaje que hacían la línea de las Hawaii.

El casco, fino, está dividido en cuatro cubiertas y en diez compartimientos estancos por mamparos que se extienden hasta la cubierta de salones. Los piques de proa y popa están dispuestos para el transporte de agua potable y, para facilitar las tareas en puerto, los tanques de fondo cuentan con dos separadores Victory.

Dispone de acomodación para 1.160 pasajeros en clase única —en camarotes de dos, tres, cuatro y seis plazas— y, entre los varios salones públicos, cabe destacar dos restaurantes, con capacidad para 390 y 192 personas respectivamente. Cuenta así mismo con biblioteca, salón para fumadores, escritorio, gimnasio, cine y, para niños, salas especialmente diseñados y

se utiliza para servicios religiosos. Para ello se cierra mediante paneles móviles y, terminados los oficios, vuelve a sus funciones normales. Una de las características de este salón es que, en su techo —y durante la noche— se encienden luces que siluetean la constelación, Cruz del Sur, cuyo nombre lleva el trasatlántico.

En la biblioteca hay espacio para unos 3.000 volúmenes, todos ellos instalados en estantes de madera de sicómoro blanco, la cual contrasta con el coral rosa que adorna los mamparos.

En el hall de entrada destaca un retrato de Isabel II de Inglaterra, madrina del "liner", que dispone de un sistema especial de iluminación bajo un panel de madera australiana, madera que, con otras inglesas, forman el marco junto con caoba y sicómoro.

El equipo de botes salvavidas está compuesto por 15 embarcaciones con capacidad para 1.649 personas; todas ellas están en pescentes de gravedad —del tipo Welin-MacLachlan— y con chigres eléctricos para su manobra.

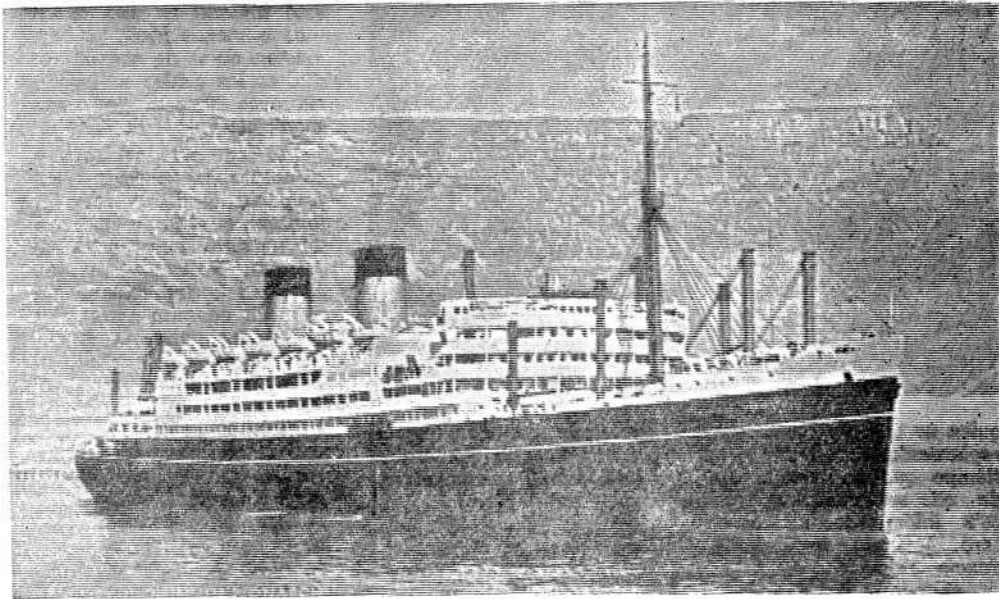
Las dos hélices son del tipo Scimitar-Nikallium y, cada una de ellas, pesa 11.650 kilos. El equipo propulsor está compuesto por turbina Parsons, construidas por la Harland and Wolff, que toman vapor de calderas Yarrow. Tales turbinas desarrollan 20.000 H. P. a 120 revoluciones por minuto.

El primer capitán que tuvo el "Southern Cross" fue Sir David Aitchison, comodoro de la naviera, que, al mando del "Gothic", realizó el viaje en que la reina y el duque de Edimburgo visitaron los países integrados en la Commonwealth.

Sir David Aitchison nació en Sunderland y, después de navegar en unidades de la Weir, fué cogido prisionero por los alemanes durante la primera guerra mundial y, terminada la lucha, embarcó en los barcos de la Shaw, Savill and Albion y, en la escala del "Dominion Monarch" a Santa Cruz en 1939, venía en calidad de primer oficial.

Para septiembre se esperaba la llegada a nuestro puerto del "Northern Star", trasatlántico muy similar al que nos visitó el pasado viernes, si bien desplaza 24.731 toneladas y mide 198 metros de eslora por 25,2 de manga.

Para el año próximo, —aún no se han ultimado los itinerarios para los cruceros—, se sabe vendrá a Santa Cruz el "Ocean Monarch" que, adquirido el pasado mes de abril, no es otro que el aquí tan conocido "Empress of England", de la Canadian Pacific.



El "Dominion Monarch" que, en febrero de 1939, llegó en viaje inaugural. Era entonces la mayor motonave del mundo.