

LA ISLA y los barcos

Del primer "Leopoldville" a los nuevos "Fabiolaville" y "Kananga"

- ★ Los 78 años de historia de la Maritime du Congo —hoy Maritime Belge— a través de Santa Cruz de Tenerife
- ★ En mayo de 1895 llegó a nuestro puerto el "Leopoldville" y, más tarde, lo hizo el "Coomasie", cedido por la Elder Dempster
- ★ Dos de los "Villes" belgas navegaron bajo la contraseña de la Trasatlántica Española con los nombres de "C. de Eizaguirre" y "Legazpi"

Con la incorporación de los "Fabiolaville" y "Kananga", la antigua línea Amberes-Matadi entra en nueva e interesante etapa de vida y expansión.

Atrás han quedado, como capítulos de la historia del desarrollo económico del Congo —hoy República del Zaire— aquellos tiempos en que, fletado por el Comité d'Etudes du Haut Congo, el vapor "Barga", de bandera belga, zarpó de Amberes con materiales para la expedición organizada por Stanley.

El 6 de junio de 1879, las aguas del Escalda quedaban atrás mientras, con su esbelto penacho de humo tendido sobre la estela, el "Barga" —de 869 toneladas— arrumbaba al Sur, en busca del puerto de Banana.

El enorme y prometedor territorio del Congo tentaba a los armadores con sus grandes posibilidades y, poco a poco, algunas navieras —Woermann Linie, Compagnie Gantoise de Navigation, African S.S. Co., British African Steam Navigation Co., etc.— comenzaron a enviar sus barcos a los puertos de Boma, Banana y Matadi.

Tras la conferencia del Congo, celebrada en Berlín en 1884, se reconoció el derecho de Leopoldo II sobre dichos territorios, si bien se hicieron concesiones a Francia y Portugal y, mientras la primera obtenía la orilla derecha del río Congo desde Manicuya al Ubangi, Portugal logró la parte Sur de la desembocadura, junto a Kalinda.

Al terminar su labor la Conferencia, Leopoldo II vio reconocidos sus derechos como soberano. Comenzó el nuevo Estado con grandes esperanzas, pronto truncadas al ser suprimida la trata de esclavos, medida ésta que motivó un motín de los comerciantes árabes que —monopolizadores de dicho tráfico— sólo pudieron ser reducidos totalmente en 1894.

Entretanto, en 1891, se habían estudiado las posibilidades de

bruto, aceite de palma, cacao, copal blanco, oro, café y estaño. Estas exportaciones ascendieron en 1895 a 923.150 libras esterlinas y, sólo diez años más tarde, a 4.862.870 libras.

Las importaciones del Congo —maquinaria, algodón, vestuario, material para construcciones, etc.— pasó de 900.870 libras a 1.848.554 y, al mismo tiempo, aumentaba extraordinariamente el movimiento comercial marítimo en los puertos de Boma, Banana y Matadi en los que —en 1909— entraron 222 barcos de todo tipo y tonelaje que, en to-

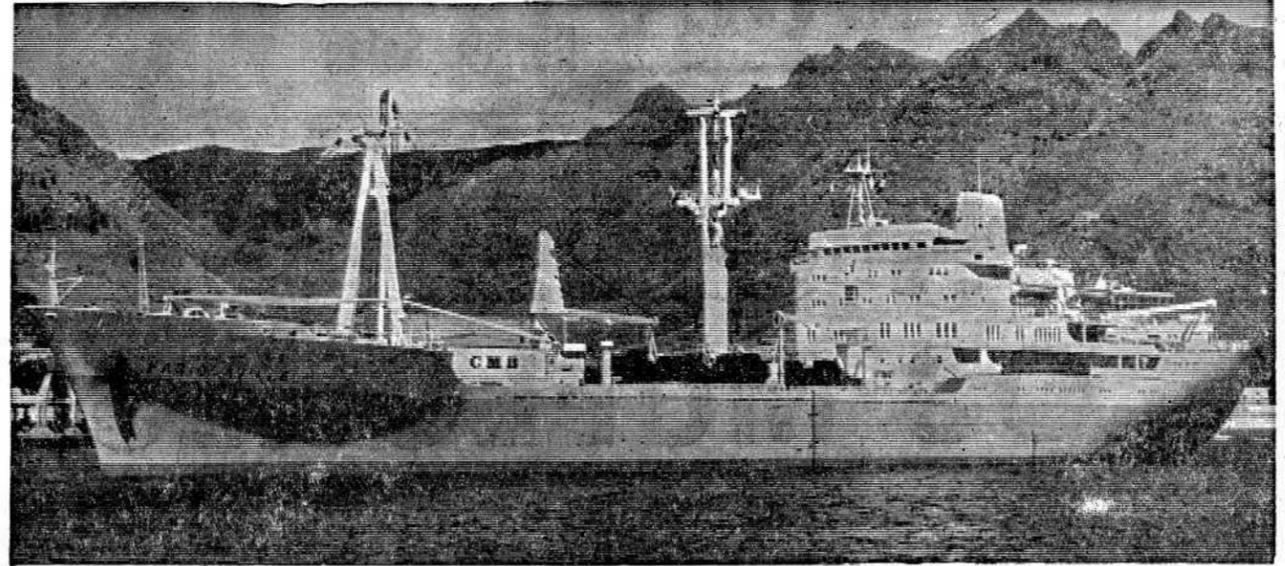
India, con frecuentes viajes al Golfo Pérsico. Fue entonces vendido a la Murao Zosenho Goshi Kaisha, de Kobe, que bajo bandera japonesa —le dio el nombre de "Akashi Maru".

Cargado de años, el veterano de las costas del Congo el que luego estuvo durante años en las costas de la India legendaria y en las desérticas donde ya se presentaba el petróleo que hoy es vida y riqueza, marchó a Extremo Oriente donde, hasta el fin de sus días, navegó al "tramp". Cuando la crisis económica mundial —aquella cau-

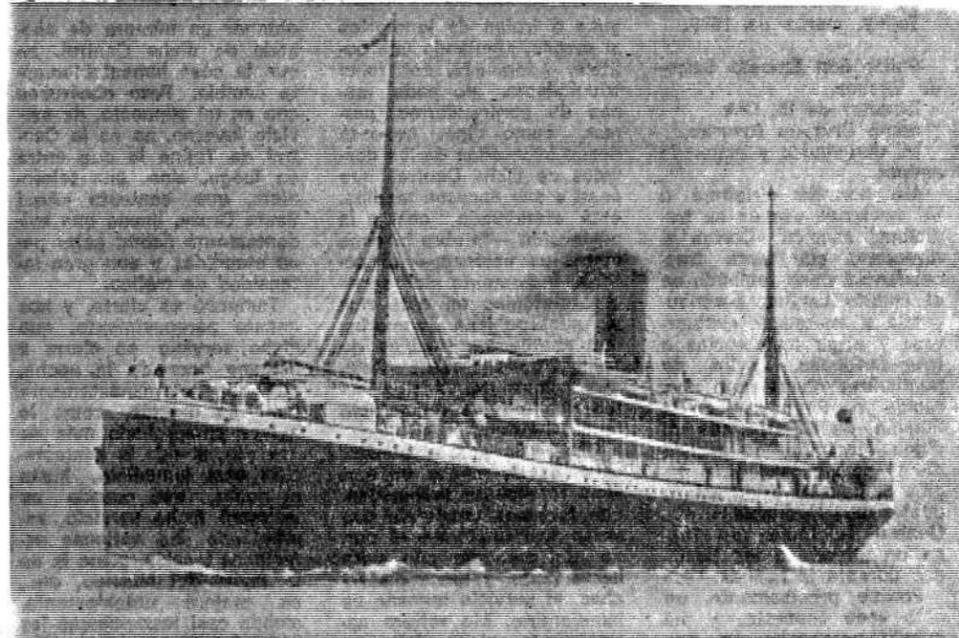
que a su terminación, pasaron a la Compagnie Belge Maritime du Congo con los nombres de "Anserville" y "Stanleyville" respectivamente.

Este último se perdió por varada cuando, el 24 de mayo de 1902, tocó fondo en los bajos rocosos de Axin Bay. No hubo pérdidas de vidas en el naufragio y, para sustituirlo, se ordenó el tercer "Leopoldville" y —más tarde— un gemelo que, a su botadura, se convirtió en el segundo "Bruxellesville" de la Maritime du Congo.

El "Anserville", antiguo



El moderno «Fabiolaville», de la Compagnie Maritime Belge, cuando hace unos días llegó por vez primera a nuestro puerto. (Foto Juan Hernández).



El tercer «Albertville» de la Compagnie Maritime Belge que, con el nombre de «Cairo City», fue desguazado en 1949.

tal, sumaron 597.850 toneladas de registro bruto.

Por Santa Cruz de Tenerife pasaron algunos barcos con la

sada por la caída de valores en Wall Street — hizo que los fletes bajasen extraordinariamente, el "Akashi Maru", como

"Clarence", continuó en la línea del Congo hasta que, en 1906, fue transferido a la Elder Dempster. Rebautizado "Dakar", hizo

los años de la primera guerra mundial, el servicio fue afectado seriamente —el crucero "Emden" estuvo al "Fernando Poo" y le dejó seguir viaje una vez éste se identificó como neutral— y, ya en 1916, se decidió suprimir el viaje por el Mediterráneo. Una de las razones para tal medida era el peligro que representaban los submarinos alemanes que operaban desde bases en Austria y el otro, el que las fuerzas turco-germanas amenazaban Suez.

Los "liners" de la Trasatlántica Española dieron a partir de entonces la vuelta al continente africano y, tras escala en Ciudad del Cabo —donde hacían carbón y la aguada— seguían a los puertos de su itinerario asiático y filipino.

Y, mientras el "Legazpi" hacía la línea de América Central, el "C. de Eizaguirre" navegaba en la de Manila, puerto para el que —desde Cádiz— zarpó el 27 de abril de 1917.

Un mes más tarde, el "liner" —aquel tercer "Leopoldville" que navegaba bajo bandera española— se perdió al chocar con una de las minas fondeadas por el crucero auxiliar "Wolf" en aguas de Ciudad del Cabo.

Así narra González Echegaray la pérdida del trescentón en 1902, en los astilleros de la A. Stephen and Sons Ltd., de Glasgow se botó el tercer "Albertville" un "liner" de 4.792 toneladas.

En 1906, en los astilleros de do a puerto para allí someterlo a una completa reparación.

En 1908, por una de las gradas de los astilleros de la Harland

das o a la deriva para explotar y hundir a cualquier casco —siempre se supone que será enemigo, porque los demás no importan en la monstruosa crueldad de la guerra— y ellas redondas como huevos gigantes, negras, roñosas y barbudas, esperan pacientemente la hora de su destino.

El "Eizaguirre" no contrabandaba; no ayudaba en absoluto la causa de ninguno de los dos bandos, pero tenía que hacer escala —forzosa— en El Cabo para repostar sus carboneras. Y pagó el tributo sangriento de su pérdida en aras del sacrificio que se exigía a la caballerosa neutralidad a ultranza y al buen nombre del pabellón de los comercios marítimos españoles que no podían abandonar su presencia en los mares que fueron de España.

El "C. de Eizaguirre" dando fuertes bandazos, y en una de sus lentos virajes, chocó con una mina del "Wolf" —de las del primer minado— y con una fuerte explosión se elevó al cielo, junto al costado, un súbdito gigante que luego se desplomó sobre el combés de buque. En cuatro minutos el barco desapareció bajo las aguas negras con 49 pasajeros y 81 tripulantes, entre ellos el capitán Lizaraga el primer oficial, el tintero el médico, el capellán, el sobre

cargo y tres maquinistas; sólo pudieron salvarse los hombres que estaban despiertos y paseando por cubierta en aquel momento; todos los demás perecieron, probablemente sin poder salir siquiera de sus camarotes. Ocho cadáveres —cinco tripulantes y tres pasajeros— echó la mar a las peñas. En el cementerio católico de Capetown la Trasatlántica adquirió en propiedad un pequeño panteón, y en él fueron enterrados.

El "Wolf" había cobrado su primera víctima inocente, que, por cierto, fue el mayor buque mercante español perdido por motivos de guerra durante toda la conflagración.

El "Legazpi" antiguo "Bruxellesville", fue vendido por la Trasatlántica a la Compañía Trasmediterránea. Se barajaron los nombres de "Benito" y "Bata" pero, al fin, quedó en la línea de Guinea y Fernando Poo con el que lucía desde 1910.

Con la chimenea amarilla con franja roja de la naviera fundada por el doctor Dómene, el "Legazpi" continuó sus singladuras hasta que, el 23 de mayo de 1937, fue bombardeado y hundido cerca de Benicasin.

El viejo "steamer" quedó en aguas someras y, más tarde, pudo ser puesto a flote y —remolcado a Sagunto— allí se le desguazó.

En 1906, en los astilleros de do a puerto para allí someterlo a una completa reparación.

En 1908, por una de las gradas de los astilleros de la Harland

nuevos "Anserville" y "Albertville". De 7.700 toneladas estos trasatlánticos eran productos de los tantas veces citados astilleros de la Stephen y fueron los últimos que se recibieron pues, en 1914, la guerra dio al traste con los planes de modernización de la flota.

Ambos "liners" llegaron a la cita con la paz en 1918 y, cinco años después el "Albertville" fue adquirido por la antes citada Nacional de Navegação, de Lisboa, que lo rebautizó "Angola" y —con el "Moçambique", antiguo "Bruxellesville"— lo empleó en sus servicios a puertos africanos.

En 1946, cuando un nuevo "Angola" tomaba forma en astilleros ingleses, el antiguo le cedió su nombre y, en su lugar, se le dio el de "Nova Lisboa". Hasta 1950 continuó en la línea africana de la Nacional y, tras corto amarre en Lisboa, fue vendido a la British Iron and Steel Company. Con el nombre de "Bisco 3", el antiguo "Ville" zarpó a remolque del "Turmoil" que en julio del mismo año, lo entregó en los astilleros que —especializados en desguaces— posee en Blyth la Hughes Bolchow Ship-breaking Company.

Su gemelo, aquel segundo "Anserville", fue reconstruido en 1930 por los mismos astilleros que lo construyeron. Se elevó su tonelaje —que quedó en 8.400— pero, ocho años más tarde, cuando entró en servicio el nuevo "Baudouinville", fue vendido y desguazado a Gante.

Entre las dos

Los nuevos "Villes"

los derechos como soberano. Comenzó el nuevo Estado con grandes esperanzas, pronto truncadas al ser suprimida la trata de esclavos, medida ésta que motivó un motín de los comerciantes árabes que —monopolizadores de dicho tráfico— sólo pudieron ser reducidos totalmente en 1894.

Entretanto, en 1891, se habían estudiado las posibilidades de Katanga como productora de cobre y, un año más tarde, se envió una expedición a explorar el Alto Nilo. En 1894 se fijaron los límites del Congo con los territorios ingleses y franceses y, de acuerdo con el testamento otorgado por Leopoldo II en 1889, la soberanía del territorio pasó en 1901 a Bélgica.

Pero fue la enorme posibilidad del Congo la que hizo que, con el lógico aumento de las exportaciones de materias primas e importaciones de bienes de consumo, se fuese a la creación de una naviera belga que garantizase el comercio.

El entonces Congo exportaba goma, marfil, dátiles, cobre en

tal, sumaron 597.850 toneladas de registro bruto.

Por Santa Cruz de Tenerife pasaron algunos barcos con la antigua bandera del Congo —azul con una estrella dorada en el centro— pero, si bien las unidades de las Compagnie Gantoise de Navigation, Woermann y Elder Dempster recalaban regularmente, fue con la creación en 1895 de la Compagnie Belge Maritime du Congo que nuestro puerto se ligó a los de Amberes y Matadi. Y, en los momentos de recordar esta íntima unión, no podemos olvidar los nombres de dos cónsules de Bélgica en esta capital —Doctor Allart y don Fernando De Massy— tan comprometidos con el querer y sentir de nuestra Isla y que, siempre, fueron valedores de ella.

La Compagnie Belge Maritime du Congo

En enero de 1895 se fundó en Amberes la entonces denominada Compagnie Belge Maritime du Congo, naviera en la que participaba con un elevado porcentaje de capital la African Steamship Company inglesa, naviera que, dependiente de la Elder Dempster, estaba ligada a Santa Cruz de Tenerife desde que el "Forerunner" —primero de sus barcos— recaló en escala regular por estas aguas.

Para iniciar la línea, la Elder Dempster cedió a la Maritime du Congo el "Coomasie" —que databa de 1890— y el nuevo "Leopoldville", que acababa de ser botado en los astilleros de la Sir Raylton Dixon and Company, de Middlesbrough.

El 6 de mayo de 1895 el "Leopoldville" zarpó de Amberes rumbo a nuestro puerto y los del entonces Estado Libre del Congo. Semanas más tarde se hizo a la mar en la misma ruta el "Coomasie" y, durante un año, los dos "paquetes de la Elder" —bajo el tricolor belga y contraseña de la Maritime du Congo— realizaron el servicio con toda regularidad y en competencia con el "Eduard Bohlen", vapor de la Woermann Linie que, con los colores belgas, había sido registrado como propiedad de la Societe Maritime du Congo.

En 1896, en los astilleros de la misma Sir Raylton Dixon and Co., en Middlesbrough se botó el primer "Albertville" —de 3.953 toneladas— y, cuando entró en servicio, el "Coomasie" volvió a bandera inglesa y contraseña de la Elder que, hasta 1912, lo empleó en su servicio africano.

En dicho año, el "Coomasie" fue vendido a la Ionienne, compañía filial de la firma Yannoukato, de Cefalonia, que lo rebau-

tizó "Assos" y empleó en sus servicios regulares hasta que el 4 de mayo de 1917— fue torpedeado y hundido por el submarino alemán "UB-38" en la recalada a Cherburgo.

En 1897, el primer "Leopoldville" fue también devuelto a la Elder Dempster y, rebautizado "Biafra", continuó sus escalas en Santa Cruz de Tenerife con el "Red Duster" a popa. Vendido luego a la Bombay and Persia Steam Navigation Company, de Bombay, en las costas de la India y Golfo Pérsico prosiguió sus singladuras hasta que, en 1923, fue vendido y desguazado.

Poco después de que el primer "Albertville" se hiciera a la mar, un gemelo, el segundo "Leopoldville", se incorporó a la flota de la Compagnie Maritime du Congo. Este era producto de los mismos astilleros de la Sir Raylton Dixon and Company y, con sus 3.963 toneladas —amplia capacidad para pasajeros y carga— fue una muy notable adición a la flota.

En 1898, el "Albertville" fue transferido a la Elder y, con bandera inglesa, navegó bajo el nombre de "Jebba" hasta que, el 18 de marzo de 1907, se perdió por varada en las costas de Devon cuando —con carga general— navegaba de Freetown Dákar y Santa Cruz de Tenerife, a Liverpool.

En 1901, el segundo "Leopoldville" fue cedido a la Elder Dempster que, con el nuevo nombre de "Sekondi" y bandera inglesa, lo utilizó en su línea regular africana hasta que, en 1910, —y junto con el "Biafra" antes citado— pasó a propiedad de la Bombay and Persia Navigation Company, de Bombay. Rebautizado "Khorrou", hasta 1922 navegó en las costas de la

El tercer «Albertville» de la Compagnie Maritime Belge que, con el nombre de «Cairo City», fue desguazado en 1949.

sada por la caída de valores en Wall Street— hizo que los fletes bajasen extraordinariamente, el "Akashi Maru", como otros muchos veteranos de la mar, fue amarrado y, en 1933, desguazado en el mismo Koba que lucía como puerto de matrícula.

En 1904, el segundo "Albertville" —que había sido botado para la Elder Dempster con el nombre de "Eboe"— volvió a esta naviera. Rebautizado "Aro", hasta 1914 navegó bajo la contraseña de la empresa fundada por MacGregor Laird y, cuando el ronco cañón de la guerra sonó de nuevo en el mundo arboló el rojiblanco de la Royal Navy en calidad de barco auxiliar.

En 1920 fue subastado y, tras una corta etapa en los servicios regulares de la W.R. Davies, de Londres, fue adquirido por la Compagnie des Affreteurs Reunis, de París. Con el nombre de "Stella", hasta 1926 se mantuvo en servicio activo; comenzaron luego las lógicas averías en un barco que había sido muy forzado durante la época de la guerra y, ante lo antieconómico de su reparación y puesta a punto —ya los fletes no eran los de la época inmediata a la postguerra— fue vendido a desguazadores italianos y, en Génova, terminó su vida marinera.

El 12 de diciembre de 1898, en los astilleros de la Sir Raylton Dixon se botó el "Clarence" para la Elder Dempster y, el 25 de julio del año siguiente por una grada de los mismos resbaló el "Elfreda", también para la citada compañía naviera. Era un barco de casi 4.000 toneladas

"Clarence", continuó en la línea del Congo hasta que, en 1906, fue transferido a la Elder Dempster. Rebautizado "Dakar", hizo el servicio a Canarias Senegal y puertos del Golfo de Biafra. El 29 de marzo de 1915, cuando fondeado en Forcados llevaba a cabo operaciones de descarga y carga, se declaró un violento incendio y, para impedir su pérdida total, se le remolcó a la costa.

Embarrancado, el antiguo "Ansverville" ardió por completo y, hasta 1919, el casco calcinado quedó en la playa. Puesto a flote, fue remolcado a Holanda donde, adquirido por la Holland-Zuid Afrigancische Mij., de Rotterdam, fue reconstruido.

Un año más tarde con el nuevo nombre de "Bloemfontein" y bandera holandesa, inició la línea de Ciudad del Cabo hasta que, cuatro años después, fue sustituido en ella por unidades más apropiadas. Vendido a la naviera Ho Hung Steamships Co., de Singapur, tomó su quinto y último nombre —"Hong Peng" en esta ocasión— y, de nuevo con los colores ingleses a popa, navegó al "tramp" en aguas de Extremo Oriente.

En 1939 ya el viejo vapor no resultaba de una explotación económica rentable y, como pontón, fue amarrado en Singapur. Durante la guerra se perdió su pista y, cuando la paz volvió al mundo, el "Hong Peng" apareció aún en calidad de pontón, en poder de los japoneses. Devuelto a sus armadores, éstos lo vendieron para desguazar y, dos años más tarde, fue desmantelado en Karachi.

Los dos "Villes" españoles

Para sustituir al "Stanleyville" y también para reforzar el servicio, en 1904 se botaron en los tantas veces citados astilleros de la Sir Raylton Dixon los "Leopoldville" y "Bruxellesville".

Estos "liners" eran de 4.350 toneladas de registro, 5.700 de peso muerto y 8.300 de desplazamiento. Tenían una estampa marinera muy característica con estructuras "raised quarter deck" y pozo a proa del puente, en las escotillas uno y dos. Arbolaban dos palos y chimenea de mucha guinda —conca elegante— y el casco se amarcaba por proa recta y popa de espejo.

Tanto el "Leopoldville" como su gemelo, el "Bruxellesville", disponían de acomodación para 35 pasajeros en primera, 44 en segunda y 20 en tercera, si bien podían habilitarse alojamientos en sollados para otros 150 pa-

sajeros. El equipo propulsor estaba compuesto por dos alternativas de triple expansión que tomando vapor de cuatro calderas, le daban 4.700 H.P. sobre dos hélices. Dieron 15 nudos en las pruebas oficiales de velocidad y consumo —setenta toneladas de buen carbón galés por singladura— y, con amplia capacidad para el transporte de carga, ambos "liners" resultaron ideales para los servicios de la Maritime du Congo.

Estos trasatlánticos pasaron luego a la Elder Dempster que, con los nuevos nombres de "Ladana" y "Zungaru", lo utilizó en su línea regular a los puertos del Golfo de Biafra y, en 1910, lo vendió a la Trasatlántica Española que los rebautizó "C. de Eizaguirre" y "Legazpi" respectivamente.

Este último pasó a la línea Mediterráneo-América Central y por su parte, el "C. de Eizaguirre",

lual, en el C. de Eizaguirre navegaba en la de Manila, puerto para el que —desde Cádiz— zarpó el 27 de abril de 1917.

Un mes más tarde, el "liner" —aquel tercer "Leopoldville" que navegaba bajo bandera española— se perdió al chocar con una de las minas fondeadas por el crucero auxiliar "Wolf" en aguas de Ciudad del Cabo.

Así narra González Echegaray la pérdida del trasatlántico español que, antes de arbolarse la contraseña azul con círculo blanco, lució a tope las de la Maritime du Congo primero y Elder Dempster más tarde:

"A las tres y media de la madrugada del día 26 de mayo, el "Eizaguirre" se aguantaba a poca máquina, al alcance del faro de la Isla y de Robben y a unas veinte millas de distancia, en espera de la luz del día para abocar la bahía de Capetown. El resplandor rosado de las luces de la ciudad, reflejado en las nubes bajas se distinguía como una aurora boreal por el lado de tierra.

El capitán, don Fermín Luzarraga, una vez terminada la recalada, se retiró a descansar a su camarote hasta la madrugada,

reció bajo las aguas negras con 49 pasajeros y 81 tripulantes, entre ellos el capitán Luzarraga, el primer oficial, el tercero, el médico, el capellán, el sobre-

Los nuevos "Villes"

En 1906, en los astilleros de la A. Stephen and Sons Ltd., de Glasgow se botó el tercer "Albertville", un "liner" de 4.792 toneladas que —tres años más tarde— pasó a la Elder con el nombre de "Elmina".

Durante la primera guerra mundial siguió en su servicio regular y, cuando terminaron las hostilidades, fue modernizado y, una vez más, retornó al antiguo servicio.

En 1928, cuando la Elder Dempster recibió nuevas unidades, el "Elmina" fue amarrado y, más tarde, vendido a la firma Vardy. Rebautizado "Iphigenia" navegó al "tramp" hasta que, un año después, fue transferido a la Fenton Steamship Company, de Londres, que le dio el nuevo nombre de "Cairo City".

Así continuó en la mar el viejo "Albertville" que, tras un re-

El viejo "steamer" quedó en aguas someras y, más tarde, pudo ser puesto a flote y —remolcado a Sagunto— allí se le desguazó.

do a puerto para allí someterlo a una completa reparación.

En 1908, por una de las gradas de los astilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, resbaló el casco fino y marinero del cuarto "Leopoldville", un "liner" de 6.327 toneladas inspirado en las líneas y estampa de los "paquetes rápidos" de la Elder Dempster, naviera a cuya contraseña pasó dos años más tarde con el nuevo nombre de "Abinsi". Continuó en la línea africana de la compañía fundada por MacGregor Laird hasta que, en julio de 1933, comenzó su desguace en Glasgow.

De manera muy rápida y fugaz pasó por la Mariame du Congo el tercer "Bruxellesville" que, de 5.772 toneladas, fue botado en 1908 en los astilleros de la Stephen. Cuatro años más tarde lo adquirió la Compañía Nacional de Navegación, de Lis-

breaking Company.

Su gemelo, aquel segundo "Ansverville", fue reconstruido en 1930 por los mismos astilleros que lo construyeron. Se elevó su tonelaje —que quedó en 8.400— pero, ocho años más tarde, cuando entró en servicio el nuevo "Baudouinville", fue vendido y desguazado a Gante.

Entre las dos guerras mundiales

Entre 1921 y 1939, la Compagnie Belge Maritime du Congo —en 1930 cambió el nombre de la razón social por el de Compagnie Maritime Belge— se hizo cargo del segundo "Elisabethville", el primer "Thysville", un segundo "Stanleyville", los quintos "Albertville" y "Leopoldville" que navegaron bajo su contraseña y finalmente, el primer "Baudouinville".

En 1921, los astilleros de la John Cockerill, en Hoboken, entregaron el nuevo "Elisabethville" que, de 8.178 toneladas fue el primer "liner" de una naviera salido de astilleros belgas.

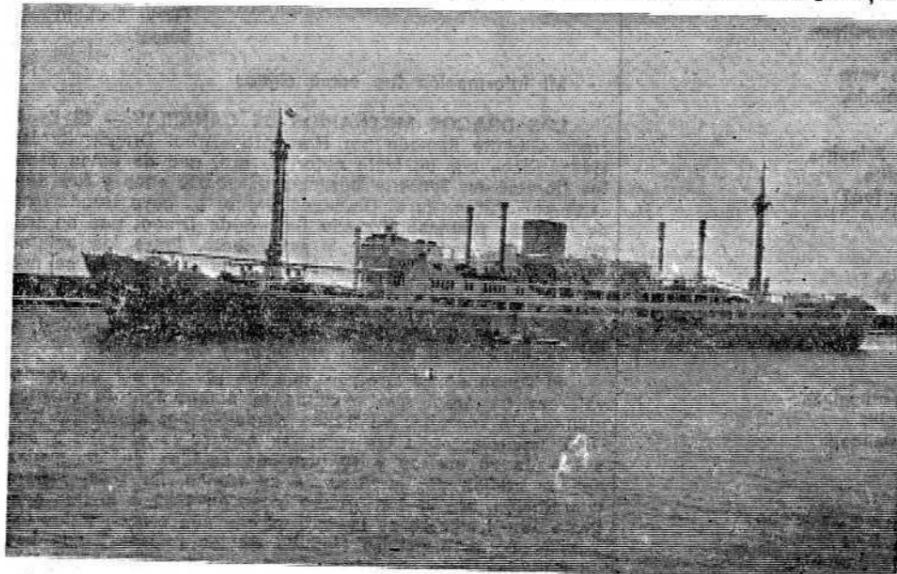
Trasatlántico de muy elegante estampa marinera, fue modernizado en 1930 y, cuando en 1939 comenzó la guerra, pasó al servicio de los aliados. En 1947 fue adquirido por el Ministerio de Transportes de Guerra inglés y, rebautizado "Empire Bure", en una ocasión pasó frente a Santa Cruz. Iba pintado de gris y en la chimenea, un ancho zuncho blanco mientras, a proa y en el puente, lucía el nuevo nombre en grandes caracteres.

Tres años más tarde, el antiguo "Ville" fue vendido por el Gobierno británico a la Charlton Steamship Co., de Londres, empresa que —con respaldo financiero griego— lo utilizó durante varios años en el transporte de emigrantes a Canadá y Australia. En 1958 pasó a la Naviera Maristrella S.A., de Panamá, que —como en la anterior ocasión— ocultaba armadores griegos que, un año más tarde, se vieron obligados a venderlo a desguazadores japoneses.

Los años no habían pasado en balde y, desgastado por el esfuerzo de la guerra, el 19 de enero de 1960, el antiguo "Elisabethville" —ya por entonces rebautizado "Maristrella"—, llegó a Osaka donde, más tarde, fue desmantelado.

El primer "Thysville", de idénticas características, tuvo vida marinera muy similar, si bien tras cinco años bajo bandera inglesa y nombre de "Empire Test", fue desguazado en Faslane en 1953.

El segundo "Stanleyville" — que arboló la contraseña de la Maritime du Congo en 1926— había sido botado seis años antes en los astilleros de la John Brown and Co. Ltd., en Clydebank. Se llamaba entonces



El sexto «Albertville» de la Maritime Belge que, recientemente, ha sido vendido y sustituido por el moderno «Fabiolaville».—(Foto Torregrosa).

da, y sólo quedaron en vela las guardias de puente y máquinas en sus respectivos puestos. El "Eizaguirre" voltejaba con todas las luces encendidas en círculos amplísimos, alejado de la bocana para evitar encuentros enojosos con los barcos de guerra y mercantes que, con las luces apagadas, entraban y salían constantemente. El "Eizaguirre" era un buque neutral; absolutamente neutral, con el depurado escepticismo con que sus armadores actuaron en aquellos difíciles años, en los que se estaba fraguando la propia futura bancarrota de la Compañía, de espaldas a orgías de fletes y oportunidades.

Pero las minas eran ciegas y no entendían de neutralidades ni de conciencias. Están fondea-

paso general de casco y máquinas, en 1946 continuó sus singladuras en el "tramp" entonces rentable.

Era la época de pocos barcos y buenos fletes pero cuando éstos comenzaron a bajar —los "Liberties" americanos estaban ya disponibles— fue amarrado y ofrecido en venta. Adquirido por la Hughes Brothers Limited en septiembre de 1949, fue remolcado a Blyth para su desguace y, cuando iba camino de su último destino, en una de las guindadas que dio casi pasó por ojo a uno de los barcos-faro que jalonan la costa británica. Tales fueron las averías que, mientras el remolcador seguía con el "Cairo City" en su estela, el "light-ship" tuvo que ser lleva-

boa que —rebautizado "Moçambique"— lo empleó en su servicio regular entre Lisboa y los puertos de las colonias portuguesas en África.

Ya inútil para la mar, el "Moçambique" fue vendido a desguazadores italianos en 1933 y, en Génova, terminó su vida marinera.

El primer "Elisabethville" nació a la mar en los astilleros de la Stephen. Corrió el año de 1910 cuando fue entregado a la naviera que, sólo durante siete años, mantuvo en servicio a este espléndido "liner" de 7.017 toneladas que —el 6 de septiembre de 1917— fue torpedeado y hundido por el submarino alemán "UC-71" a unas 17 millas de Belle Isle.

En 1912, la naviera recibió los