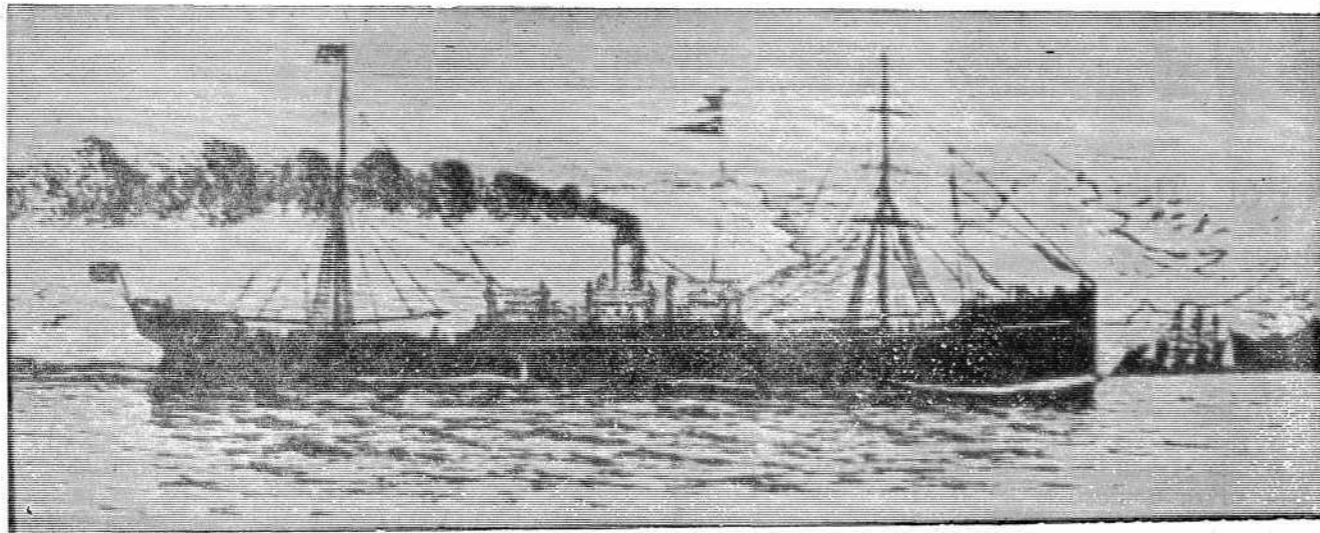


A LA SOMBRA DE ANAGA

De los antiguos "Arawa" y "Tainui" al "Northern Star"

La Shaw, Savill and Albion y sus muchos años de ligazón a nuestro puerto



El primer «Mamari» de la Shaw, Savill and Albion, según dibujo de M. Leendertz.—(Reproducción fotográfica, E. Hernández).

El "Southern Cross" ha sido vendido a armadores griegos y rebautizado "Calypso"

Recientemente, el trasatlántico inglés «Northern Star» lució su gallarda estampa marinera en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. A tope lucía la contraseña de la Shaw, Savill and Albion, la naviera que desde noviembre de 1884 quedó ligada a la historia de nuestro puerto con la escala del «Arawa», su primer «liner», seguido luego por el «Tainui» y, más tarde, por los «Mamari» —de ahí el sobrenombre de «mamarias» con que fueron y son conocidos aquí los barcos de dicha empresa— «Matatua», «Pakeha» y «Maori».

El «Northern Star», con su chimenea a popa —silueta que copió del «Southern Cross», su gemelo, hoy bajo bandera griega y el nombre de «Calypso»— es un trasatlántico que señaló un hito en el desarrollo de la naviera, la cual, cargada de años, recuerdos e historia, ha superado con amplitud el siglo. Ello hace que esté incluida en ese reducido grupo que, verdadera aristocracia de la mar —Cunard, Generale Transatlantique, Hapag, Trasatlántica Española,

Norddeustcher Lloyd, P. & O., etc.— conserva aún aquel espíritu de iniciativa que les llevó a la adopción del vapor en lugar del romántico, silencioso pero lento velero.

Siempre a la consignación de Hamilton y Compañía —firma que representa a la Shaw, Savill and Albion desde 1884— el «Northern Star» volverá a recalar por Santa Cruz de Tenerife el 27 de octubre y, para fin de año, está previsto su retirada del servicio regular. Como a otros muchos «liners» que en el mundo son, ante su proa se abrirá un interrogante y, si no aparece algún emprendedor armador griego, sólo el desguace aguarda al magnífico «Northern Star».

La estancia del trasatlántico de la Shaw, Savill and Albion en aguas del puerto de la capital tinerfeña significó para muchos antiguos amigos de la mar y los barcos la alegría de ver ondear de nuevo la contraseña de los «mamarias» y recordar tiempos idos para siempre, tiempos del carbón y las negras y panzudas gabarras.

También podían transportar 400 emigrantes en sollados debidamente preparados y, una de las muchas innovaciones que presentaban, era la de los tanques para lastre líquido 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 por la James Huddart para sus servicios entre puertos de Australia y Vancouver.

En el año citado, 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 fundada por don Antonio López.

Ambos actuaron como transportes durante la guerra con Estados Unidos y, terminadas las hostilidades, intervinieron en la repatriación de las fuerzas españolas destacadas en los 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 Dempster para su Beaver Line, servicio que mantenía con puertos del Canadá. Con el nombre de «Lake Megantic» navegó en dicho servicio hasta que, en 1904 —cuando la Elder creó otra filial, la Imperial Direct West India Mail Line— a ella fue transferido con el nombre de «Port Henderson».

Desde entonces navegó a Jamaica y, en 1912, fue adquirido por armadores italianos, los cuales lo rebautizaron «Farraro» primero y «Port Said» más tarde. En 1915, y en aguas del Mediterráneo, terminó sus días 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 después, pasó a la Anchor Line que —con el nombre de «Astoria»— lo empezó en la línea Glasgow-Nueva York hasta que, en 1910, fue vendido y desguazado.

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ



El trasatlántico inglés «Northern Star», que el 27 de octubre recalará nuevamente por el puerto de esta capital.

ros y, con motores Doxford sobre cuatro hélices, alcanzaba media de 21 nudos en servicio normal.

El «Dominion Monarch» intervino en la Segunda Guerra Mundial como transporte de tropas y, en calidad de tal, fue el último que zarpó de Singapur cuando ya la ciudad comenzaba a ser ocupada por las fuerzas japonesas.

Nuevas pérdidas, y graves, experimentó la Shaw, Savill and Albion durante aquellos años de furia bélica. Una de ellas fue 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, hizo frente 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 «Ceramic» —aquí denominado «el mamaria de los remaches» por lo bien trabajado y trabado de su casco— al que recuerda cuando, con 600 pasajeros, llegó el 1 de mayo de 1937. Estos pasajeros venían desde Australia y se trasladaban a Inglaterra para asistir a

comandante —el teniente Hansen— dio orden de que fuese abandonado y, seguidamente, lo hundió a cañonazos. Los tripulantes del «Hesione»,

hundir a una nueva víctima —el «Urbino», de la Wilson Line— apareció el barco-trampa «Baralong», hacia el que de inmediato, y desconociendo su verdadera identidad, arribó

ción de pocos minutos, acribilló al U-41» que, con rapidez, desapareció bajo las aguas. De su tripulación, sólo se salvó el comandante, gravemente herido, y un marino.

NACE UNA NAVIERA

EL PRIMER "MAMARI"

En 1858, la Albion Line, de Glasgow, era la empresa na-

cos—aún no había decidido la compra de barcos en firme—

«clippers», mantenía posición y, con la «Avalanche», suplía

La habilidad y confianza que

David Nathan, comerciante

respetado por su integridad,

Para atender el tráfico, uno

Solo en 1862, la firma des-

LOS "ARAWA" Y "TAINUI"

Las escalas tinieblas de la

En 1865 se adquirió la fraga-

ta «Cossipore», construida en

En 1865 se adquirió la fraga-

La habilidad y confianza que

David Nathan, comerciante

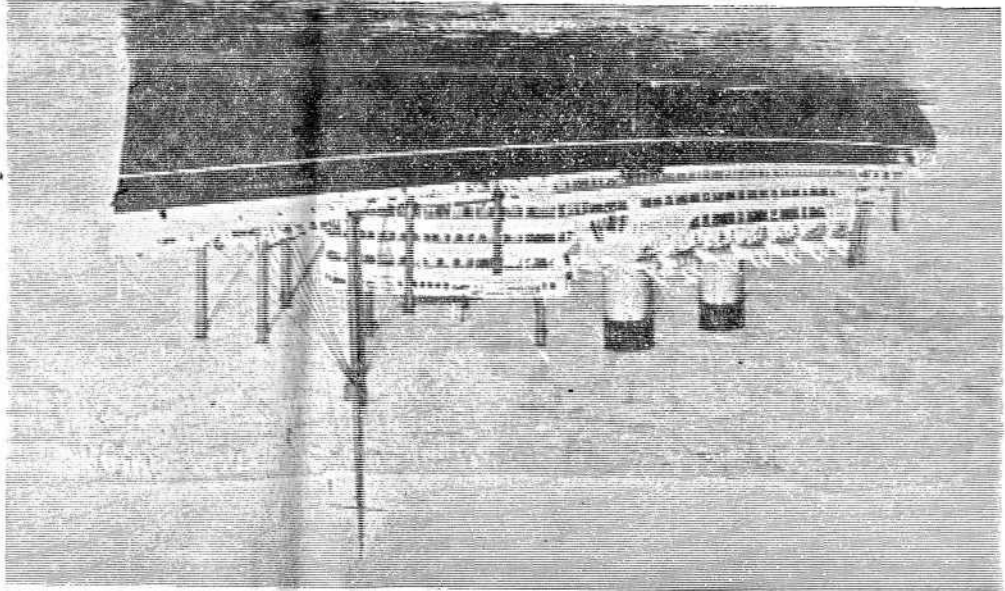
respetado por su integridad,

Para atender el tráfico, uno

Solo en 1862, la firma des-

EL PRIMER "MAMARI"

Los «Arawa» y «Tainui» eran



El «Dominion Monarch» que, en viaje inaugural, llegó a Santa Cruz de Tenerife el 21 de fe-

estudiados para este primer

el «Mamari».

De 3,580 toneladas, era un

barco de casco de cajas—el

que y otro instituido se denom-

ANOS DE EXPANSION

La Shaw, Savill and Albion

Ya eran dos las tripulacio-

El «Urbin», de la Wilson-Li-

Los intereses de la naviera

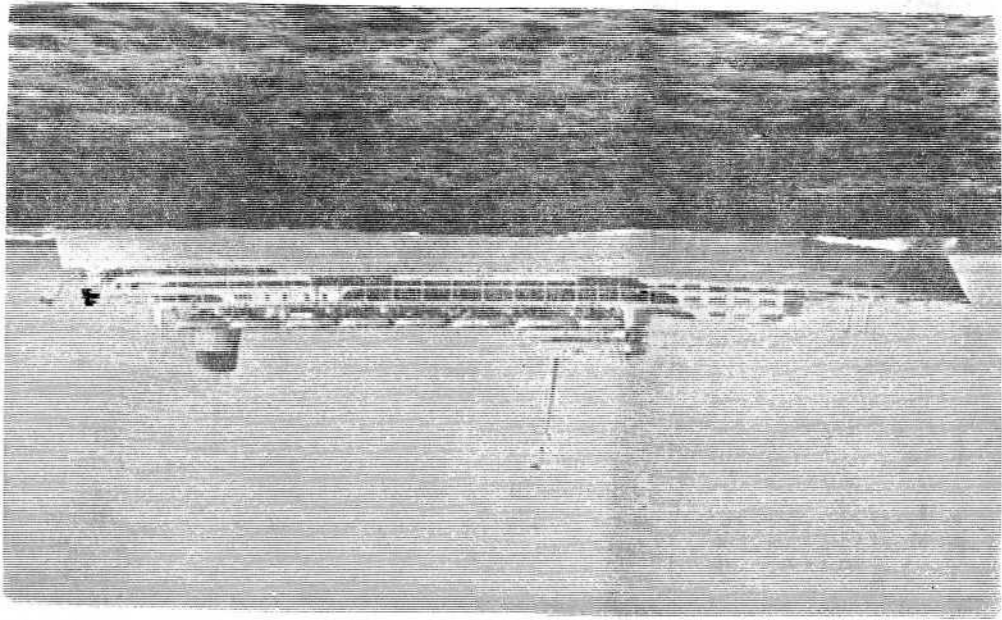
«Mataatua», «Pakeha», «Cop-

«Chancellor», también fue de

«Otra», «Tairoa», «Maimoa»

El «Dominion Monarch»—

acomodación para 550 pasaje-



El trasatlántico «Southern Cross», gemelo del «Northern Star», que ha sido vendido a una

Después de la guerra, cuan-

El viejo «Mamari» había si-

El «Urbin», de la Wilson-Li-

Los intereses de la naviera

«Mataatua», «Pakeha», «Cop-

«Chancellor», también fue de

«Otra», «Tairoa», «Maimoa»

El «Dominion Monarch»—

acomodación para 550 pasaje-

Para fines del presente año