

86

**LA ISLA y los barcos**

# Desde ayer se encuentra en puerto el yate "APOLLO", oficina flotante de la Operation and Transport Corporation Ltd.

**En la pasada guerra mundial sirvió como insignia del Estado Mayor aliado cuando los desembarcos en el Sur de Francia**

**Durante tal campaña, en él estuvo embarcado Sir Winston Churchill, así como los almirantes Cunningham y Troubridge**

«Un servicio rápido para el transporte de tropas entre Argelia y Bona se llevaba a cabo, cada tres o cuatro noches, por medio de cuatro pequeñas unidades de la Royal Navy. Originalmente fueron transbordadores en el Canal de la Mancha que, requisados, se les transformó para su empleo como buques de tipo medio en el desembarco de fuerzas de Infantería. Estos buques fueron los «Queen Emma», «Princess Beatriz», «Royal Ulsterman» y «Royal Scotsman», el primero de los cuales estaba al mando de un viejo amigo, —de la época de los destructores— el capitán George Gibbs, condecorado durante la primera guerra mundial. Con unos 3.300 hombres en cada viaje, estos cuatro buques habían llevado a Bona 16 mil soldados hasta el 5 de diciembre, lo cual representó un notable adelanto. El 13 de febrero de 1943 ya habían transportado otros 36.000 hombres. Siem

pre sometidos a ataques aéreos y en ocasiones de submarinos, sus viajes regulares nunca se vieron afectados. Los recuerdo con orgullo y satisfacción. Pasaron por el peligro sin ser alcanzados y sus duros, denodados servicios, fueron la más eficaz ayuda para el éxito final de la campaña de Túnez».

Esto escribió en sus memorias —«A Sailor Adysey»— el almirante jefe de la Flota Inglesa en el Mediterráneo, Sir Andrew Browne Cunningham, vizconde de Cunningham of Hyndhope.

Y, de estos cuatro barcos que con tanto cariño y afecto recuerda el Almirante Cunningham, uno —el «Royal Scotsman»— se encuentra desde ayer en nuestro puerto. Bajo bandera panameña y el nuevo nombre de «Apollo», una nueva etapa marinera se abre ante su proa y, como yate, su blanca y reluciente pintura esconde un pasado de paz y guerra.

## Los primeros años del «Royal Scotsman»

En 1934, la naviera Burns and Laird decidió la construcción de dos motonaves para el servicio que, a través del Mar de Irlanda, unía —une— a los galeses que habitan en las dos principales islas del Reino Unido.

La naviera contaba con una muy larga tradición marinera que se remonta a la época en que —corría el año de 1824— Mr. George Burs adquirió el vapor «Ayr» para la línea entre Glasgow, Ayrshire y Galloway.

Los nombres de «Eclipse», «Belfast», «Rapid» y «Enterprise» son los jalones que marcan el desarrollo de la empresa que, hábilmente dirigida, llevó a Mr. Burns a unirse a Samuel Cunard cuando —recién llegado éste de Canadá— buscaba respaldo económico y consejo para constituir la British and North

2.290 toneladas y que, como principales dimensiones, tendrían 102 metros de eslora y 14,5 de manga. Equipados con dos motores de ocho cilindros —que desarrollarían 7.500 B.H.P. sobre dos ejes— estos dos barcos proyectados tendrían que



## El domingo arribó el trasatlántico griego «Ithaca», antiguo «Zion», de la Zim Israel Line

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

rra y salir luego dando atrás, en el extremo de la cubierta de botes llevaban un puente de mando y, a proa, un segundo timón. Un doble juego de luces de situación les permitía que, con ellas encendidas —y gobernados entonces con el timón de proa y desde el segundo puente— salir del puerto dando atrás hasta que, ya en franquía, pasaba el gobierno al puente normal, apagaban las luces de situación que hasta entonces habían lucido y, ya con las normales encendidas, el barco seguía viaje.

Otra de las características que tenían —aún las conserva el «Apollo»— era el cintón que, a medio casco, protegía la

obra muerta y, también, las portas en la borda, correspondientes éstas con los pozos de proa y popa.

Cuando en junio de 1936 fueron entregados a la Burns and Laird, esta naviera servía las siguientes líneas: de Ardrossan a Belfast; de Ayr a Belfast y Larne; de Glasgow a Londonderry de los primeros citados puertos a Dublín. Finalmente tenía a su cargo el servicio entre Heysham a Londonderry.

En estas líneas sirvieron los dos «Royal» —si bien con más frecuencia entre Belfast y Glasgow— hasta que, en 1939, la guerra dio fin a sus singladuras de paz.

## Los años de la guerra

Pintados de gris y convenientemente artillados, durante los primeros meses de la contienda continuaron en sus líneas normales hasta que —en 1940—

Al mediodía, la Flota Inglesa fue severamente atacada por la aviación alemana que, con una bomba de 500 kilos, alcanzó al acorazado «Rodney» y, con otras

dos ellos civiles— y, sin escolta, continuaron rumbo a Inglaterra donde, en Southampton, fueron desembarcados.

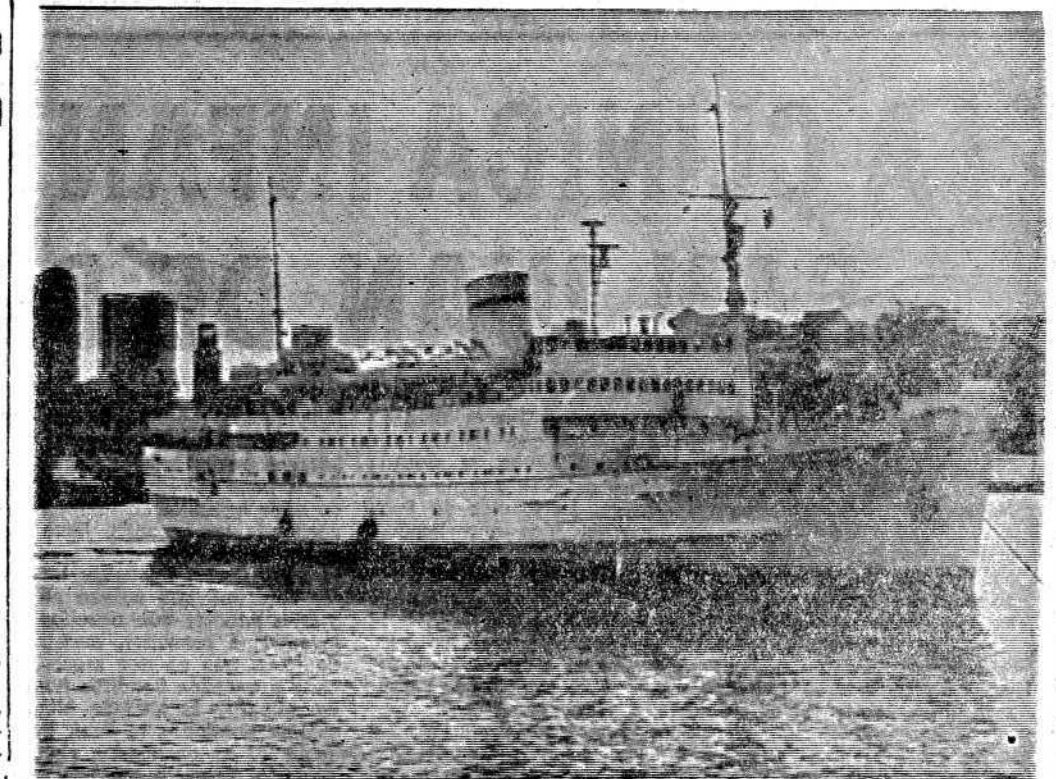
Siguieron luego a Aberdeen y con tropas a su bordo, a Lerwick. A su vuelta de este viaje, los dos «Royal» fueron sometidos a obras de completa transformación en auténticos transportes y, una vez éstas finalizadas, con el «Leinster» y el «Munster», se dedicaron a llevar refuerzos desde Greenock a Reykjavik, en Islandia.

Por entonces el «Royal Scotsman» contaba en su haber con una serie de viajes con tropas polacas y, por tal razón, su capitán —Mr. D. Darroch— y primer oficial, Mr. W.R. Pitkeathley, recibieron la Cruz al Valor,

## La etapa decisiva

En julio de 1941, de nuevo se reunieron los dos «sister ships» de la Burns and Laird que, por entonces, fueron destinados a la fuerza naval de operaciones combinadas, destino éste que obligó a realizar en ellos nuevas reformas con objeto de habilitarlos para el rápido transporte de tropas.

Se les suprimieron los cuatro botes salvavidas que, a cada banda y en pescantes de gravedad, remataban la cubierta superior. A nivel inferior de ella se instalaron seis de tipo especial de los que, perfectamente trincados a son de mar, colgaban —tres por banda— seis



El yate «Apollo» durante su anterior escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

condecoración concedida por el Gobierno polaco en el exilio.

En los últimos meses de 1940, ambos gemelos se separaron temporalmente y, mientras el «Royal Ulsterman» continuaba en sus funciones de transporte, el «Royal Scotsman» se dedicaba al entrenamiento de comandos en las nuevas tácticas y técnicas del desembarco anfibia.

mo también en toda la costa— y las obstrucciones permanecían abiertas en la bocana. Las unidades aliadas penetraron rápidamente en el puerto y, pronto, la villa quedó ocupada. Más al Sur, las tropas desembarcadas en la costa no encontraron resistencia y, en la tarde del mismo día, los desembarcos comenzaron a llevarse a cabo en el mismo Arzeu, hecho feliz para las fuerzas estadounidenses puesto que se había desatado un temporal y la costa estaba impracticable.

La reacción germano-italiana fue rápida y, tomado Túnez, só-

lc Bona —ocupado por un comando transportado por dos destructores— se esfumó la esperanza de una rápida conquista de Bizerta.

Y fue entonces cuando, como al comienzo de estas líneas se dijo, ambos merecieron el agradecimiento y recuerdo del almirante Cunningham por sus destacados servicios en aquellas aguas. Cuando seis meses más tarde se logró penetrar en Túnez, cada uno de los «Royal» había navegado unas doce mil millas en la costa norteafricana y transportado 15.000 hombres.

## Los desembarcos en Italia y Sur de Francia

El Ejército inglés, como también el americano, citó en sus órdenes a los dos pequeños barcos que, con tanta fidelidad y constancia, habían prestado sus servicios en aquellos días duros e inciertos de la ofensiva.

El segundo oficial del «Royal Scotsman», Mr. R.J. Carnochan, recibió la Cruz de Servicios Distinguidos, e igual condecoración fue concedida a Mr. D.D. Drennen, jefe de máqui-

en el Sur de Italia y, mientras el «Royal Scotsman» partía de nuevo rumbo a Inglaterra —tomaría parte en las operaciones de Normandía— su gemelo quedó en el Mediterráneo para ser utilizado como unidad de mando.

En julio de 1944, el «Royal Scotsman» —hoy «Apollo»— fue elegido como cuartel general de las fuerzas que habrían de llevar a cabo la Operación Anvil v. en calidad de tal, en él se



Glasgow, Ayrshire y Galloway. Los nombres de «Eclipse», «Belfast», «Rapid» y «Enterprise» son los jalones que marcan el desarrollo de la empresa que, hábilmente dirigida, llevó a Mr. Burns a unirse a Samuel Cunard cuando —recién llegado éste de Canadá— buscaba respaldo económico y consejo para constituir la British and North American Royal Mail Steam Packet Company, la hoy mundialmente conocida Cunard Line.

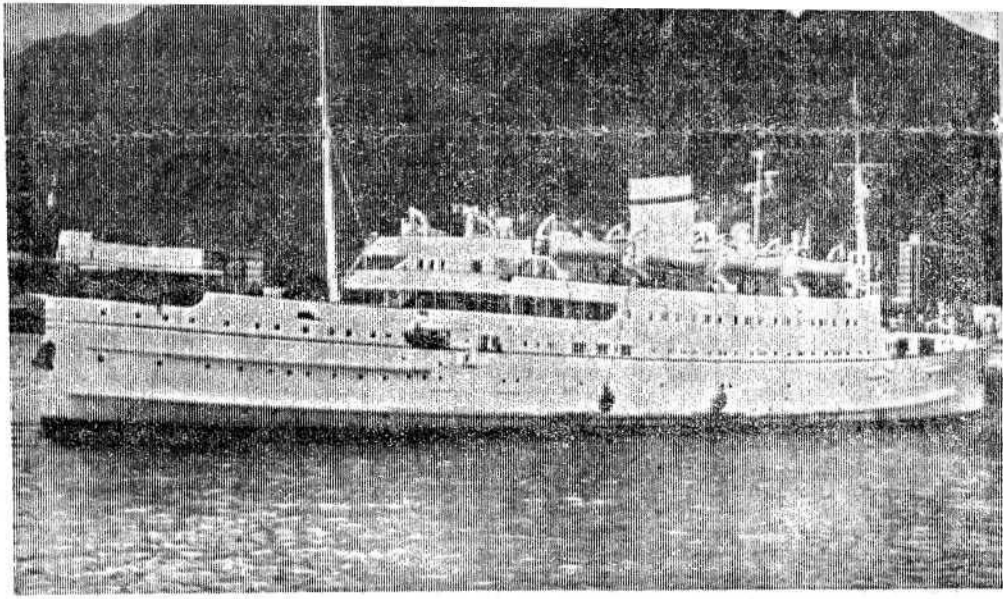
Hombre de muy amplia visión, sus negocios navieros prosperaron con los años y, a su muerte, otros supieron llevar a cabo la meta propuesta y, cuando el 25 de julio de 1922 quedó oficialmente constituida la Burns and Laird Lines Ltd., tras ella —como respaldo histórico— quedaban las The Glasgow, Dublin & Londonderry Shipping Company, fundada en 1814; la Ayr Steam Shipping Company, que databa de 1876; la G. and J. Burns Ltd., primera del grupo Burns, constituida en 1824, la Laird Line, de 1907, y la Burns Steamship Co. Ltd., de 1908.

Después de los años de la depresión mundial, aquellos de la baja de fletes ocasionada por la crisis económica de Wall Street, la Burns and Laird Lines decidió la modernización de su flota y, si bien por entonces un elevado porcentaje de sus acciones se encontraba en poder de la Coast Line, aún conservaba independencia económica y sus propias líneas e intereses comerciales en los puertos que tradicionalmente servía.

Entonces se construyeron los «Lairdbank», «Lairdscert», «Lairdsoak» y «Lairdshock», barcos que sustituyeron a los veteranos «Culzean», «Cairsmore», etc.— que, antieconómicos en su explotación comercial, fueron luego vendidos.

Estas unidades de nueva construcción eran esencialmente cargueros que, además, contaban con instalaciones especiales para transporte de ganado entre puertos de Irlanda e Inglaterra. Pero, faltos de barcos adecuados para el servicio de pasajeros, la firma Harland and Wolff recibió el encargo de dos que —del tipo «short sea liner»— se adaptasen al tráfico de carga y pasaje que la naviera mantenía.

En el contrato se especificaba que estos barcos serían de



Sobre las montañas de Anaga destaca la estampa marinera del «Apollo» cuando —terminada su escala— se hacía de nuevo a la mar.—(Fotos Juan Hernández).

dar, según el oportuno contrato 16 nudos de media a régimen normal.

En los astilleros de la Harland and Wolff que posee en Belfast se arbolaron las quillas de ambos pequeños «liners» que, botados en 1935, realizaron sus pruebas de velocidad y consumo con entera satisfacción de sus armadores y, en junio de 1936, arriaron la contraseña de la firma constructora e izaron la de la Burns and Laird.

En las pruebas oficiales ambas unidades superaron los 19 nudos y, tan buenos resultados dieron ya en servicio, que la Belfast and Irish Packet Company Ltd., de Belfast, contrató seguidamente con Harland and Wolff la construcción de dos «short sea liners» muy similares —si bien con algo más de tonelaje— que, en 1938, fueron botados con los nombres de «Munster» y «Leinster».

Los «Royal Scotsman» y «Royal Ulsterman» tenían capacidad para el transporte de 90.000 pies cúbicos de carga en sus dos bodegas —una a proa y otra a popa— así como para 219 pasajeros en primera y 108 en segunda.

Fueron los primeros barcos de la naviera con popa de crucero y, otra innovación importante, como en algunos pequeños puertos que servían tenían que entrar y atracar proa a tie-

ambos fueron requisados por el Almirantazgo, que los transfirió a la Royal Navy para su posterior utilización como transportes de tropas.

Y, al igual que en la paz, también en la guerra sus carreras marcharon paralelas en aquellos años de lucha que les llevaron —como luego veremos— a lugares que nunca se pensó visitarían estos pequeños «liners».

En abril de 1940, ambos barcos fueron enviados a Seapa, donde cada uno de ellos tomó a su bordo una compañía de tropas especiales que, más tarde, fueron desembarcadas en Moo, un pequeño pueblo costero de Noruega.

Desde el día 9, fecha en que las tropas alemanas atravesaron la frontera con Dinamarca, la Marina de Guerra germana se lanzó a la conquista de los puertos claves para una posterior penetración en Noruega. Oslo, Narvik y Trondhjem eran los puntos de desembarco elegidos por el Alto Mando alemán y, apenas se supo de la composición y rumbo de los diferentes grupos, el Almirantazgo ordenó al almirante Forbes destacar parte de la Home Fleet para apoyar a los noruegos en Bergen y, para ello, cuatro cruceros y siete destructores fueron enviados a cumplir tal misión.

menores, a los cruceros «Glasgow» y «Southampton». En uno de estos ataques resultó hundido el destructor «Gurkha», de la serie «Tribal».

Cuatro viajes a Noruega realizaron los dos «Royal» de la Burns and Laird y, cuando el 28 de abril el Mando aliado ordenó la retirada de las fuerzas, de nuevo volvieron para, desde Namsos y Andalsnes, participar en la difícil operación que, si bien realizada bajo la protección de las fuerzas navales angio-francesas, tenía tras sí el peligro de los acorazados alemanes «Scharnhorst» y «Gneisenau». Estos habían hundido a transporte «Orama» y al portaviones «Glorius» y continuaban sus operaciones de patrulla por las aguas que sabían pasarían los transportes encargados de la repatriación de las fuerzas combatientes.

Más tarde, escoltados por el crucero francés «Montcalm» —que reemplazaba al «Emile Bertin», que había resultado alcanzado por la aviación alemana— llevaron 3.000 soldados franceses a L'Orient y, de allí, marcharon a Saint Nazaire para tomar a su bordo igual número de ingleses que regresaban a la metrópoli.

Ya en Southampton, a los «Royal» se les asignó la misión de conducir a Casablanca 1.300 guardiamarinas de la Escuela Nava' francesa que, evacuados a Inglaterra, seguían con aquel destino para, en Marruecos, continuar su entrenamiento militar. Mientras los dos barcos sumaban singladuras, se produjo el ataque inglés a la base naval de Orán y, a su llegada a Casablanca, la situación en que se encontraron los comandantes de ambas unidades fue bastante difícil y, con toda rapidez, desembarcaron los guardiamarinas galos y los barcos arribaron a Gibraltar. Allí embarcó cada uno de ellos 450 pasajeros —to-

bilitarios para el rápido transporte de tropas.

Se les suprimieron los cuatro botes salvavidas que, a cada banda y en pescantes de gravedad, remataban la cubierta superior. A nivel inferior de ella se instalaron seis de tipo especial de los que, perfectamente trincados a son de mar, colgaban —tres por banda— seis barcasas del tipo LCA.

En la toldilla se les instaló una pieza antiaérea de 102 milímetros y, en la superestructura, cinco ametralladoras pesadas —en montajes sencillos— para tiro naval y antiaéreo. Se dispuso acomodación para 236 tripulantes y, al mismo tiempo, para 830 infantes de Marina.

Las LCA eran embarcaciones de once toneladas y 12 metros de eslora. Estaban equipadas con dos motores Ford que les daban una máxima de 10 nudos y diseñadas por la Thornycroft, el puesto del timonel —situado a popa— contaban con una ligera protección. Las LCA estaban armadas con un mortero de

barcar tropas e incorporarse a las fuerzas navales encargadas del desembarco en Madagascar, operación que se llevó a cabo con rapidez y, ya innecesarios sus servicios en aquella zona, retornaron a Inglaterra.

Por entonces se había decidido el desembarco en Marruecos y Norte de África y, para ello, se habían dividido las fuerzas atacantes con tres expediciones; «Task Force 34», «Central Task Force» y «Eastern Task Force».

Y a la «Central Task Force» fueron asignados los dos «Royal» que, con otros transportes ingleses, tomaron a su bordo tropas americanas de las desatadas en el Reino Unido —se enviaron 39.000 hombres— y, con una potente escolta naval se dirigieron a su destino. Las fuerzas navales estaban al mando del almirante Troubridge y comprendían el acorazado «Rodney», los portaviones «Furious», «Miter» y «Dasher», el crucero antiaéreo «Dalhi», trece destructores, seis corbetas, ocho

barcos que, con tanta fidelidad y constancia, habían prestado sus servicios en aquellos días duros e inciertos de la ofensiva.

El segundo oficial del «Royal Scotsman», Mr. R.J. Carnochan, recibió la Cruz de Servicios Distinguidos, e igual condecoración fue concedida a Mr. D.D. Drennen, jefe de máquinas del mismo.

De vuelta en Inglaterra, el «Royal Scotsman» fue preparado para actuar como unidad de mando en las operaciones que se proyectaban en el Mediterráneo y, banda a banda con su artiguo compañero, tomó parte en los desembarcos de Pantellaria, Sicilia, Salerno, Carigliano y Anzio.

Pantellaria se resistió y, después de un constante bombardeo de la Flota —que al mando del contralmirante MacGregor se había hecho a la mar desde Sfax— se rindió y fue rápidamente ocupada para, seguidamente, llevarse a cabo los

nuevos planes de la guerra. En julio de 1944, el «Royal Scotsman» —hoy «Apollo»— fue elegido como cuartel general de las fuerzas que habrían de llevar a cabo la Operación Anvil y, en calidad de tal, en él se albergó el almirante Cunningham —que luego pasó al «Largs»—; e general Sir Henry Maitland, comandante en jefe en el Mediterráneo; el almirante Troubridge y, ya en las últimas etapas, Mr. Winston Churchill, el «premier» que acudía a supervisar, y sobre todo animar, a las tropas con su presencia.

Desde el «Largs» y el «Royal Scotsman» —este «Apollo» que aún cruza la mar— se dirigió la Operación Anvil, que movió los efectivos de diez divisiones, 5.000 aviones y 800 embarcaciones que, desde acorazados a transportes, el 15 de agosto de 1944 se presentaron en un amplio sector de la costa —que comprendía desde Hyeres a Cannes— y llevaron a cabo un desembarco que, en palabras de un oficial aliado, comparado con el de Salerno, no fue más que una simple guerrilla.

En noviembre de 1945, el «Royal Scotsman» fue devuelto a sus armadores y, semanas más tarde, lo fue el «Royal Ulsterman». Antes de volver a su línea normal en época de paz, ambos recibieron una completa modernización de sus instalaciones y, también, repaso general de casco y máquinas.

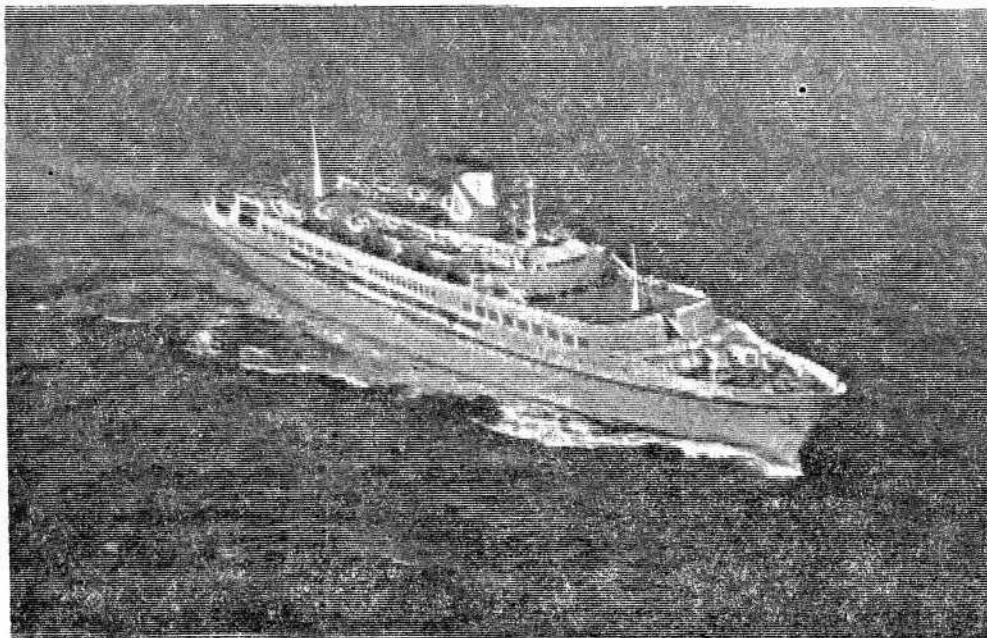
De nuevo en singladuras de paz

Cuando se reincorporaron a su servicio de paz, los «Royal» navegaron banda a banda con los «Lairds Loch» y «Lairds Moor» que —construidos en 1944 y 1947— reemplazaron a los perdidos durante la guerra.

Pero cuando otras nuevas motonaves se incorporaron a la línea Belfast-Glasgow, ambos fueron puestos en venta y, en 1968 —después de una etapa amarrado— el «Royal Scotsman» fue adquirido por sus actuales armadores, la Operation and Transport Corporation Ltd., de Panamá. Esta empresa realizó diversas transformaciones en su nuevo «Apollo» que, por su tonelaje, está considerado como el yate mayor del mundo en la actualidad.

La Operation and Transport Ltd., fleta su barco a otras empresas que lo utilizan como centro administrativo con respecto a sus intereses comerciales en diferentes países. Hace tres años vino a Santa Cruz de Tenerife fletado por la The American Institute for the

(Pasa a la página 8)



El trasatlántico «Ithaca» —ex «Amelia de Mello», ex «Zion»— que, hasta el próximo abril, recalará en nuestro puerto con turismo.

dos pulgadas y tres ametralladoras ligeras y, con cuatro hombres de dotación, cada una podía transportar a las zonas de desembarco 35 hombres o media tonelada de material.

El mando de estas unidades —encuadradas en las fuerzas navales de la Combined Operations— estaba asignado al almirante Sir Roger Keyes que, er más de una ocasión, arboló su insignia en el «Royal Scotsman».

Su primera misión fue la de, con el «Ulster Monarch», marchar a Freetown para el transporte de tropas coloniales —sobre todo huassas— entre Lagos, Fakoradi y Bathurst. Estos soldados estaban integrados en la denominada West African Frontier Force y, cuando se conclu-

dragaminas y otras unidades auxiliares.

Los convoyes contaban con una protección, a distancia, de una potente fuerza de cobertura —tres acorazados, dos portaviones, siete cruceros y diecisiete destructores— reforzada ésta por la aviación basada en Gibraltar.

Dentro de la «Central Task Force», los dos «Royal» estaban integrados en el grupo «Z», que tenía por misión la ocupación de Arzeu y, terminada ésta, marchar sobre Orán por Saint Cloud. En los dos buques iban «Rangers» —comandos norteamericanos— y, cuando se llegó ante el punto de destino, la sorpresa fue completa.

Las luces de Arzeu y su puerto estaban encendidas —co-

desembarcos en Lampedusa y Linosa.

En Sicilia, los dos «Royal» se contaban entre los 280 buques de guerra que tomaron parte —además de otros 2.475 que iban desde grandes transportes a simples barcasas de desembarco— en las operaciones sobre Siracusa, Augusta, Gela y Licata.

Luego vino Salerno donde, bajo el fuego de los monitores «Abercrombie», «Roberts» y «Erebus», las tropas pusieron pie en las playas que tenazmente defendía el enemigo que, el día 13, lanzó tales contrataques que fue preciso enviar a los cruceros a Sicilia en busca de tropas de refuerzo.

Carigliano y Anzio fueron preludio de los desembarcos

**RENTA CANARIA S.A.**  
PRIMER FONDO INMOBILIARIO REGIONAL



# LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

Human Development, entidad que lo utilizó durante dos años. A su bordo viajaba entonces una comisión que estudiaba el desarrollo económico de Africa, comisión presidida por los profesores Ziff y Findley y —como capitán— entonces estaba Mr. William B. Robertson, de Nueva Orleans, el oficial era Mr. B. N. Watson, un neozelandés, que nos habló del Teide y del Monte Egmont y que, con pena, se iba de la Isla sin haber podido visitar la vieja casona de Macario, que sirvió de posada al capitán Cook a su paso por Santa Cruz de Tenerife.

El «Apollo» es la mayor unidad de la Operation and Transport Corporation Ltd., entidad que posee otros yates —«Bolivar», «Excalibur», «Athena», etc.— y, como parte del negocio de esta entidad está orientado hacia la mar, el hoy en puerto funciona como oficina flotante.

Las bodegas han sido convertidas en oficinas y aulas para la enseñanza de técnicas administrativas y comerciales. Dispone de un mimeógrafo completo, unidad de foto-offset, estudio para grabaciones y, entre otras instalaciones, un departamento de promoción y diseño gráfico. Cuenta el «Apollo» con todo el equipo de una moderna oficina: de información y análisis de estadísticas; especialistas y programadores para dirección de empresas; servicio de telex; di señadores gráficos, etc.

El «Apollo», que permanecerá en Santa Cruz de Tenerife hasta mañana, anuncia nuevas escalas para el próximo año.

## El trasatlántico griego «Ithaca»

El pasado domingo llegó a nuestro puerto el trasatlántico griego «Ithaca» —de la Ulysses Line, naviera filial de la Vlassopoulos— que, con numerosos turistas, vino en el tercero de los cruceros programados a Santa Cruz de Tenerife.

De 10.195 toneladas brutas, 6.290 netas y 6.173 de desplazamiento, el «Ithaca» fue botado en febrero de 1956 en los astilleros de la Deutsche Werft A. G., de Hamburgo, para la Zim Israel Line, de Haifa, naviera que, con el nombre de «Zion», lo utilizó en el servicio con Nueva York junto con el «Israel», de idénticas características. Entonces, el «Zion» disponía

de acomodación para 355 pasajeros y, en cuatro bodegas, tenía capacidad para el transporte de 293.000 pies cúbicos de carga seca en balas y, además otros 18.295 en cámaras frigoríficas. Disponía para las faenas de descarga y carga de un punta real, con potencia de izada del orden de los 15 toneladas; ocho de 5 y cuatro de 3.

El equipo propulsor estaba compuesto por dos grupos de turbinas —de tipo Allgemeine Elec Ges.— que, conectados a una sola hélice, le daban 11.000 H. P. y 19 nudos. De 153 metros eslora por 19,8 de manga, el «Zion» estaba totalmente climatizado y, equipado con estabilizadores, el mismo año de su botadura se incorporó al citado servicio. Con el «Israel» desplazó al veterano «Jerusalén» —conocido en nuestro puerto cuando, con el nombre de «Argentina» y contraseña de la Home Line —hacia la línea del Plata— y al «Negbah», antiguo «Santa Olivia» de la Grace americana.

La línea citada tenía la cabecera en Haifa, de donde —con escalas en Nápoles y Gibraltar— seguía a Nueva York, si bien ocasionalmente, recalaban en Haifa. El viaje duraba 13 días y, normalmente, estaban ocho días en Nueva York las operaciones para realizar las operaciones de descarga y carga.

Fue el «Israel» el primero que hizo tal servicio en lugar de los antiguos «liners» y, el 27 de octubre de 1955, llegó al citado puerto estadounidense. Tras los «Zion» e «Israel» se incorporaron los mixtos del tipo «Dagan» que, como los citados «liners» habían sido construidos en astilleros alemanes en concepto de reparaciones al Estado israelita.

En 1966, el «Zion» fue vendido a la Soc. Geral de Comercio, Industria e Transportes, naviera lisboeta que —con el nuevo nombre de «Amelia de Mello»— lo utilizó en sus servicios con puertos de las provincias portuguesas en Africa. Al mismo tiempo, el «Israel» fue adquirido por la Insulana de Navegacao y, rebautizado «Angra do Heroísmo», pasó a la línea Lisboa-Azores y Madera junto con el «Funchal».

El pasado año, el «Amelia de Mello», antiguo «Zion», fue vendido a Vlassopoulos y, al mando del capitán Coutsouvelis, marchó a Sestao donde —por la firma Astilleros Españoles— fue sometido a una transformación de quilla a perilla.

Bajo la supervisión del Lloyds y según planos de la Marine Industrial Developments Ltd., de El Pireo, el hoy «Ithaca» es un «liner» totalmente nuevo. Dispone de acomodación para 750 pasajeros y, especialmente acondicionado para cruceros de turismo, cuenta con cinco bares; sala de lectura; otra para juegos; cine; discoteca; tres restaurantes; piscina; solarium, etc.

Donde antes estaban las bocas de escotilla de proa, existe ahora un gran salón y, en las correspondientes a popa, va el solarium, cubierta de paseo, bares y piscina. Han desaparecido los palos y posteleros y, por lo que a la chimenea respecta, la nueva es de corte original y, con dos palos cortos, remata la estampa marinera del «liner».

El «Ithaca», que consigna a Miller —el «Apollo» lo hace a Cory— volverá a Santa Cruz de Tenerife los días 2 y 9 de diciembre; los 10, 17 y 14 de febrero; 3, 10, 17, 24 y 31 de marzo y, el 7 de abril, llegará en el último crucero de la actual temporada.

## COMUNIDADES DE AGUA

COMUNIDAD DE AGUAS «POZO LA PORTADA» Santa Cruz de Tenerife

### CONVOCATORIA

Por medio del presente se convoca a Junta General Extraordinaria a todos los partícipes de la misma, a celebrar a las diez horas en primera convocatoria y a las diez y treinta horas en segunda en el lugar de las obras de esta Comunidad, Valle Brosque de esta Capital con arreglo a la siguiente:

### ORDEN DEL DIA

- 1º.—Presentación del estado de cuentas.
- 2º.—Informe por el Sr. Presidente de las obras realizadas.
- 3º.—Propuesta sobre adquisición de maquinaria.
- 4º.—Ruegos y preguntas.

Santa Cruz de Tenerife, a 21 de noviembre de 1973.—EL PRESIDENTE.

## Se alquilan

Viviendas en zonas céntrica y residencial capital. Razón: Tfno. 27-25-52.



## La misma calidad ahora en nuevo

La lechería de Craon, Francia certifica que CELIA es pura leche de vaca deshidratada mediante el sistema spray

## PRECISAMOS DEPENDIENTES AMBOS SEXOS

Informes: GALERIAS PALADIUM  
Avda. C. Colón, 4. Puerto de la Cruz  
U Oficina de Colocación. Oferta núm. 1.165



PARA LA ADQUISICION DEL HOGAR FACILITAMOS PRESTAMOS

Fácil sistema de amortización 15/20 años

Por su calidad superior e inconfundible, los tabacos MONTECRISTO gozan de una reputación única en todo el mundo. MONTECRISTO representa la más exclusiva de tabacos habanos. MONTECRISTO fumadores de nalarar ex...

**Bovril** el extracto de carne que dá fuerza y vigor

UNA PORCION MUY PEQUEÑA EN LA PUNTA DE UNA CUCHARA ES SUFICIENTE PARA QUE SU COMIDA ADQUIERA UN GRAN SABOR Y MAXIMO ALIMENTO.

¡MUY IMPORTANTE! ES ECONOMICO