

ienda  
Luz al

## Esta tarde arribará Bahía de la Isleta el trasatlántico "S. A. Oranje"

ES EL ANTIGUO "PRETORIA CASTLE" QUE, EN 1948, FUE BOTADO EN BELFAST PARA LA UNION-CASTLE LINE

Continúa la baja de «liners» en la mar. Continúa la desaparición de las estampas gallardas de los trasatlánticos que, en líneas regulares, tenían a su cargo la unión de los continentes que, ahora, por los caminos del aire realizan los «jets».

Nuevas bajas de «liners» en la mar y, para antes de fin de año, se anuncia el amarré de los «France», «Reina del Mar», «Aureol» y «Begoña», trasatlánticos cuya explotación comercial no resulta rentable a las navieras debido a que navegan con un elevado porcentaje de su acomodación sin ocupar y, también, por el notable incremento de los gastos de mantenimiento.

Una de las líneas regulares que continúa defendiéndose es la de Africa del Sur, mantenida ahora por las Union-Castle Line y South African Marine Corporation, de Londres y Ciudad del Cabo respectivamente. Los trasatlánticos de ambas navieras —bien unidas desde el punto de vista financiero y marítimo— siguen en la mar y, hasta el momento, nada se ha anunciado respecto a próximas reducciones en los servicios.

Precisamente para esta tarde tiene prevista su llegada al Puerto de la Luz el «S. A. Oranje», de la citada South African Marine Corporation, que —desde puertos sudafricanos— se dirige a los del Reino Unido.

Este «liner» de 28.700 toneladas no es otro que el antiguo «Pretoria Castle» que, con el «Transvaal Castle» —hoy «S. A. Vaal» — cambió de bandera y contraseña hace unos años, si bien los servicios continuaron igual que, cuando bajo el «Red Duster», nació a la mar en 1948.

El primer «Pretoria» era gemelo del «Arab» y, botado en 1878 en los astilleros de la Denny, en Dunmarton, hizo los servicios de la entonces Union Line por Santa Cruz de Tenerife. De 3.200 toneladas, eran sus principales dimensiones 350 pies de eslora por 40 de manga y, con un regular velamen, auxiliaba a la máquina que, sola, le daba 13 nudos de media a régimen normal.

El «Pretoria» disponía de acomodación para 130 pasajeros en primera clase, 40 en segunda y otros tantos en tercera. En su segundo viaje a Ciudad del Cabo fue utilizado como transportes de tropas pues, tras el desastre de Isandlwana, se hizo necesario reforzar las guarniciones inglesas en aquellos territorios. Hasta el entonces, el record a Ciudad del Cabo lo detentaba el «German» —también de la Union Line— que, en 1877, había cruzado en 29 días y 8 horas de puerto a puerto, «including stoppages en route». En aquella travesía como «troop-ship», el «Pretoria» rebajó el record en justo cinco días y, hasta 1897 —año en que fue vendido a la Quebec Steam Ship Company— fue uno de los más populares «liners» de la naviera.

En 1900 se fusionaron las Union Line y Castle Line y, así, se dio origen a la actual Union-Castle Line que, en 1939, recibió de los astilleros de la Harland and Wolff, de

Belfast, el magnífico «Pretoria Castle», gemelo de los «Durban Castle» y «Warwick Castle». De 17.391 toneladas, eran sus principales características 181,22 metros de eslora por 23,28 de manga y, con dos motores diesel —del tipo Burmeister & Wain— daba 18 nudos de máxima. Disponía de amplia acomodación para pasajeros y, además de carga seca, en sus bodegas tenía capacidad para 178.680 pies cúbicos de productos perecederos en once cámaras frigoríficas.

El mismo año de su botadura, el «Pretoria Castle» recaló por Santa Cruz de Tenerife en viaje inaugural —arribó el 10 de mayo— y, cuando comenzó la guerra, fue requisado por el Almirantazgo y, bien artillado, como crucero auxiliar pasó a la Royal Navy. En 1942 se le convirtió en portaviones de escolta y, cuando la paz volvió al mundo, fue nuevamente transformado y, rebautizado «Warwick Castle» —el anterior de este nombre había sido hundido por un submarino alemán el 14 de noviembre de 1942— retornó a su antiguo servicio sudafricano hasta que, en 1962, se le dio de baja y desguazó.

La quilla de un nuevo «Pretoria Castle» —el «S. A. Oranje» que hoy arribará al Puerto de la Luz— se arboló en los citados astilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, y el 19 de agosto de 1947 se llevó a cabo su botadura. Actuó de madrina en la ceremonia la esposa del mariscal Smuts que, por radio y desde su casa de Irene —cerca de Pretoria— disparó el mecanismo de lanzamiento.

El 10 de julio de 1948, el «Pretoria Castle» llevó a cabo las pruebas de mar y, el día 22 del mismo mes —al mando del capitán J. C. Brown— zarpó de Southampton en su viaje inaugural a Ciudad del Cabo.

De 28.705 toneladas de arqueado total y 16.723 de registro neto, son sus principales dimensiones 228,28 metros de eslora total —213,35 entre perpendiculares— por 25,45 de manga y 15,24 de puntal. El equipo propulsor está compuesto por turbinas Parsons que, sobre dos hélices, le dan 40.000 H. P. y máxima de 19 nudos, velocidad que en las pruebas llegó, sin necesidad de forzar las máquinas, a 22. En la época de su botadura, la prensa náutica destacó las características y especial sistema de circulación de las calderas Babcock & Wilcox que en él se instalaron, calderas con un extraordinario poder de vaporización que medían 6,60 de ancho por 6,20 de altura.

Con acomodación para 227 pasajeros en primera y 478 en cabina —la cual ha sido modificada en varias ocasiones— el «Pretoria Castle», hoy «S. A. Oranje», ha seguido en la mar durante 26 años y, con el antiguo «Transvaal Castle», hoy «S. A. Vaal», sirve la línea en que, por vez primera, rompió la mar allá por 1948.

J. A. PADRON ALBORNOZ

que padecen. En es-  
concretamente el  
es, visitó sin previo  
barriadas de Scha  
Chumberas, Sagra-  
ones, Cruz de Pie-  
baja, acompañado  
al, señor Frade Mo-

toma este de visi-  
rios con calor y to-  
los problemas que  
en estas barriadas  
das «dormitorios»  
gudos de lo que pa-  
mple vista. Y si no  
gunten a los cientos  
s de Schamann que  
recurrir a festiva-  
y otros medios pa-  
on el objeto de re-  
ero destinado a un  
l. Esperemos que el  
z Wiot, entre otros  
haya anotado éste  
nda de trabajo. Sin  
erece.

que zoologico

cuidos y de muer-  
ños animales, pro-  
a vender la ma-  
de los animales que  
al zoo de Barce-  
uel entonces pudí-  
tar la desilusión de  
arte de ciudadanos  
an privados de es-  
esparcimiento, que  
cuido era visitada  
número de perso-  
del señor Ortiz  
sin lugar a dudas  
eptación, máxime  
espera este puede  
ico especializado  
cal que la ciudad  
is se merece.

il accidental, se  
Cullén. El señor  
anecerá hasta hoy  
as. Prosigue via-  
acas en las pri-  
de la tarde. Su  
ciudad es estric-  
ada.

re temas de

dos hermosos  
cerámica abori-