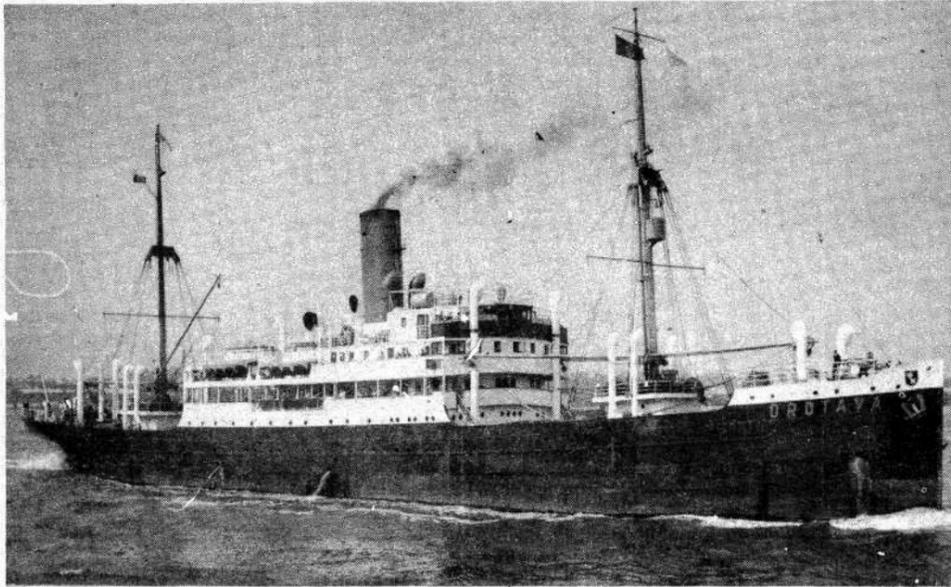


# Hace 50 años, los "Arucas" y "Orotava" se incorporaron a la línea frutera con puertos alemanes

Durante la Segunda Guerra Mundial, el primero fue barrenado y, el otro, hundido por la aviación en Sassnitz

por Juan A. Padrón Albornoz



El "Orotava", rebautizado "Robert Möhring" en 1940

El pasado viernes se cumplió el cincuenta aniversario del viaje inaugural a Santa Cruz de Tenerife del frutero alemán "Arucas" que, bajo la contraseña de la Norddeutscher Lloyd, durante muchos años mantuvo línea regular entre los puertos isleños y los germanos.

En esta página, la estampa marinera de los "Arucas" y "Orotava", su gemelo, especialmente diseñados y contruidos para sustituir a otras unidades —"Cavalla", "Smyrna", etc.— que, desplazadas del servicio a puertos del Mediterráneo, pasaron a cubrir el de Canarias en los años posteriores a la Primera Guerra Mundial.

Como el resto de las navieras alemanas, en 1919 la Norddeutscher Lloyd tuvo que entregar su flota a la Comisión Aliada de Control y, posteriormente, dichas unidades fueron repartidas —en concepto de indemnizaciones de guerra— entre las naciones vencedoras.

Casi sin flota —lo mismo ocurrió a las otras empresas navieras germanas— la Norddeutscher Lloyd fue primeramente a la construcción para reanudar sus principales líneas marítimas anteriores a 1914 y, poco a poco primero, con rapidez más tarde, fue a la recuperación de sus anteriores servicios.

Por lo que al de Canarias

respecta, en 1923 fletó los "Fulda" y "Weser" que, propiedad de la Reederi Rochling, Menzell & Co., de Hamburgo, eran barcos de 997 toneladas y 221 pies de eslora. Construidos el mismo año, bajaron a Canarias con carga general para, en los viajes de vuelta, regresar con huacales de plátanos y cestos de tomates.

Más tarde, el Lloyd Norte Alemán —o Norddeutscher Lloyd, si se prefiere— destinó a la línea con Canarias a los "Smyrna" y "Cavalla" que, muy similares, habían sido contruidos en 1912 en los astilleros de la Vulkan, en Vegesack.

El "Smyrna" había nacido a la mar con el nombre de "Heidelberg" y contraseña de la Argo Linie y, por lo que respecta al "Cavalla" —de la misma naviera— se llamó primero "Frankfurt".

Ambos eran barcos de 1.660 toneladas de registro

bruto, 953 neto y 2.410 de peso muerto. Eran sus principales dimensiones 260,5 pies de eslora por 37,1 de manga y, durante sus muchos años de mar, navegaron bajo diferentes contraseñas —Argo, Deutsche Levant Linie, Roland, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika Linie, etc.— y, en diciembre de 1942, el "Smyrna", ya rebautizado "Sullberg", fue hundido por los aliados a la altura de las costas libias.

El "Cavalla" —que en 1939 había tomado el nuevo nombre de "Falkenberg"— llegó a la cita con la paz. En tales condiciones se encontraba que, al no ser exigida su entrega por los aliados, fue adquirido por una empresa panameña que, con el nombre de "Juri", lo dedicó al tráfico carbonero y, en 1950, cuando ya era insostenible dado su casi nulo rendimiento económico por las continuas averías, se le corrió soplete.

## Los "Arucas" y "Orotava"

A estos dos vapores sustituyeron los nuevos "Arucas" y "Orotava". El primero arribó a Santa Cruz de Tenerife el 19 de agosto de 1919 y, en dicho día, su estampa marinera destacó junto a la esbelta y gallarda de la goleta portuguesa "Celestina Duarte" que —procedente de Viana do Cas-

telo— venía con carga de madera para este puerto.

El "Arucas" —al mando del entonces capitán Bender— venía de Hamburgo y Las Palmas y, en el Muelle Sur, llevó a cabo el embarque de fruta para el puerto alemán de procedencia para el que, por la noche, fue desahogado por

don Manuel Cruz, agente entonces del servicio frutero de la Norddeutscher Lloyd

Construido en los astilleros de la Flensburg Schiffsb. Ges., en Flensburg, el "Arucas" tenía 3.359 toneladas de registro bruto y 2.709 neto. Eran sus principales dimensiones 319,9 pies de eslora por 46,8 de manga y, como su gemelo, estaba equipado con una máquina alternativa triple que, de económico consumo, le daba buena marcha para aquel su servicio frutero.

El "Orotava", de idénticas características, se construyó en los astilleros que la Krupp tenía en Kiel y, el 2 de septiembre de 1927 —quince días después que el "Arucas"— arribó por vez primera a nuestro puerto.

Los "Arucas" y "Orotava" eran barcos de estampa marinera un tanto anticuada para su época. En los años de aquellas tímidas proas lanzadas y popas de crucero, ellos nacieron a la mar con brancos rectos y popas de espejo. En los pozos, paños de mucha guinda y en candelabros —con unas largas y muy características crucetas— y, tanto a proa como a popa, buena siembra de manguerotes de ventilación a bodegas.

Bien proporcionadas las chi-

ra pasajeros y, en todos los viajes, eran muchos los turistas —siempre navegaban con las cámaras completas— que llegaban a las islas en viaje redondo o, para tras corta estancia, regresar a Alemania en el siguiente.

Con los todos dados, presentaban un magnífico aspecto —bien los recuerda desde Málaga Francisco Pérez Triano, el "barcofilo" que tanto ahora aquel Santa Cruz de sus años niños— en el Muelle Sur. Así pasaron aquellos años de paz y, justo cuando cumplían su décimo aniversario en la mar, la Norddeutscher Lloyd

recibió los nuevos "Ems" y "Eider", aquellos rápidos "motor ships" que tomaron forma y nacieron a la mar en los astilleros de la Deutsche Schiffsbau. A. G. Weser, en Bremen.

Durante los dos años siguientes, los cuatro truíeros —dos de vapor y otros tantos a motor— continuaron en la línea regular entre Canarias y puertos alemanes. Pero ya los negros nubarrones se extendían por Europa y, poco a poco, se perfilaba el fatídico fantasma de la lucha en el mundo.

## Sus años de guerra

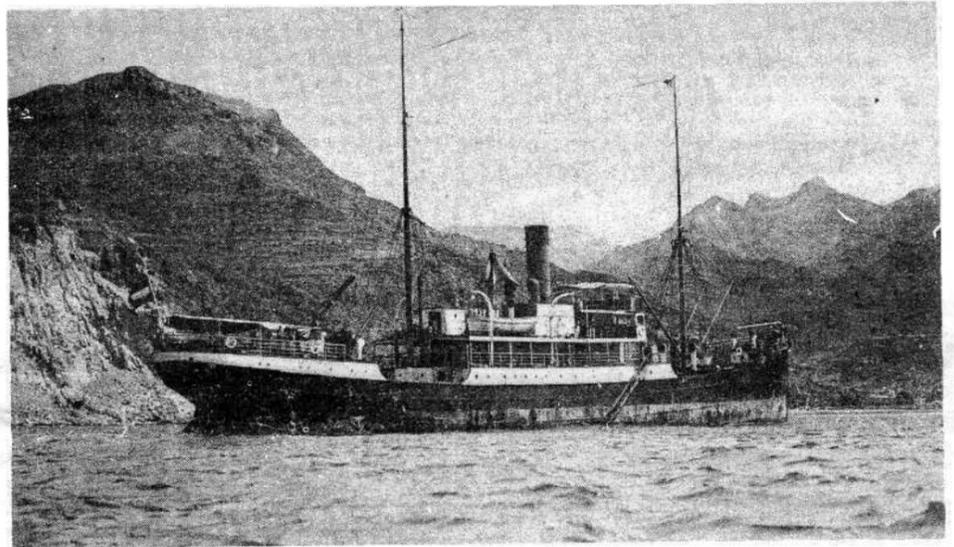
Cuando el cañón tronó llamando a la guerra, de los cuatro frutereros, sólo el "Arucas" no se encontraba en aguas patrias. Buscó el refugio tranquilo de un puerto español y, posteriormente, se hizo a la mar con objeto de tratar de burlar el bloqueo británico. No logró su propósito y, avistado por un crucero auxiliar de la Royal Navy en aguas cercanas a Islandia, su tripulación lo hundió para evitar su apresamiento.

El "Orotava" se encontraba en Hamburgo y, en 1940, fue

perimentaba en Swinemunde.

Desde dos días antes, un temporal azotaba la zona y, unos fondeados y aguantándose sobre la máquina, otros mar afuera, los barcos esperaban el momento de desembarcar a los refugiados para, una vez más, poner proa a los puertos donde era necesaria su presencia para continuar la evacuación.

Durante la noche, Sassnitz fue sometido a un fuerte ataque aéreo precedido del lanzamiento de bengalas para alumbrar perfectamente los



El "Cavalla", en aguas de Santa Cruz de Tenerife

meneas, los botes salvavidas —pintados de color caoba, al igual que el puente— destacaban sobre la blancura de la superestructura que, siempre, iba reluciente de pintura.

Durante años y años, a golpes de hélice bajaban a Canarias para, desde aquí —casi en competencia con los frutereros de la Oldemburguesa— regresar a Hamburgo con los productos de los campos isleños.

Los "Arucas" y "Orotava" disponían de acomodación pa-

rebautizado "Robert Möhring". Navegó como transporte en aguas del Báltico y, a mediados de 1944, fue transformado en uno de los denominados VÍB; éstos eran barcos preparados para la evacuación de heridos y enfermos que, como los buques-hospital, disponían de un completo equipo médico y sanitario pero, a diferencia de aquéllos, deliberadamente iban desprovistos de las señales que, desde un punto de vista internacional, les hacían impunes a los ataques del enemigo.

Esta falta de señales —cruces rojas en amuras, media eslora y aletas, sobre el casco blanco y bien iluminadas durante la noche— se debía a que tales unidades, el antiguo "Orotava" entre ellas, iban artilladas con piezas antiaéreas, lo cual las convertía, automáticamente, en barcos de guerra.

Fueron varios los así preparados y, además del antiguo "Orotava", en tal misión navegaban otros —"Antonio Delfino", "Monte Rosa", "Steuben", "Wangoni", etc.— bien conocidos en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El "Robert Möhring" participó en la Operación "Escape", la que, entre enero y mayo de 1945, permitió la evacuación desde los puertos del Báltico —Libau, Pillau, Memel, Lantz, Gothenhafen, etc.— de 1.291.918 civiles, 444.757 heridos y 241.225 soldados.

Pero el "Robert Möhring" —antiguo "Orotava"— no llegó a la cita con la paz. El 6 de marzo con otros barcos cargados de refugiados, llega ante el puerto de Sassnitz, en la isla de Rugen, que, si bien proyectado para la utilización por pesqueros y trasbordadores, fue solución momentánea ante la congestión que se ex-

objetivos. Primero fue alcanzado y hundido el destructor "Z-28" y, durante las tres siguientes horas, continuó el diluvio de bombas y minas magnéticas que, suspendidas de paracaídas, quedaban a la entrada del pequeño puerto e impedían su utilización.

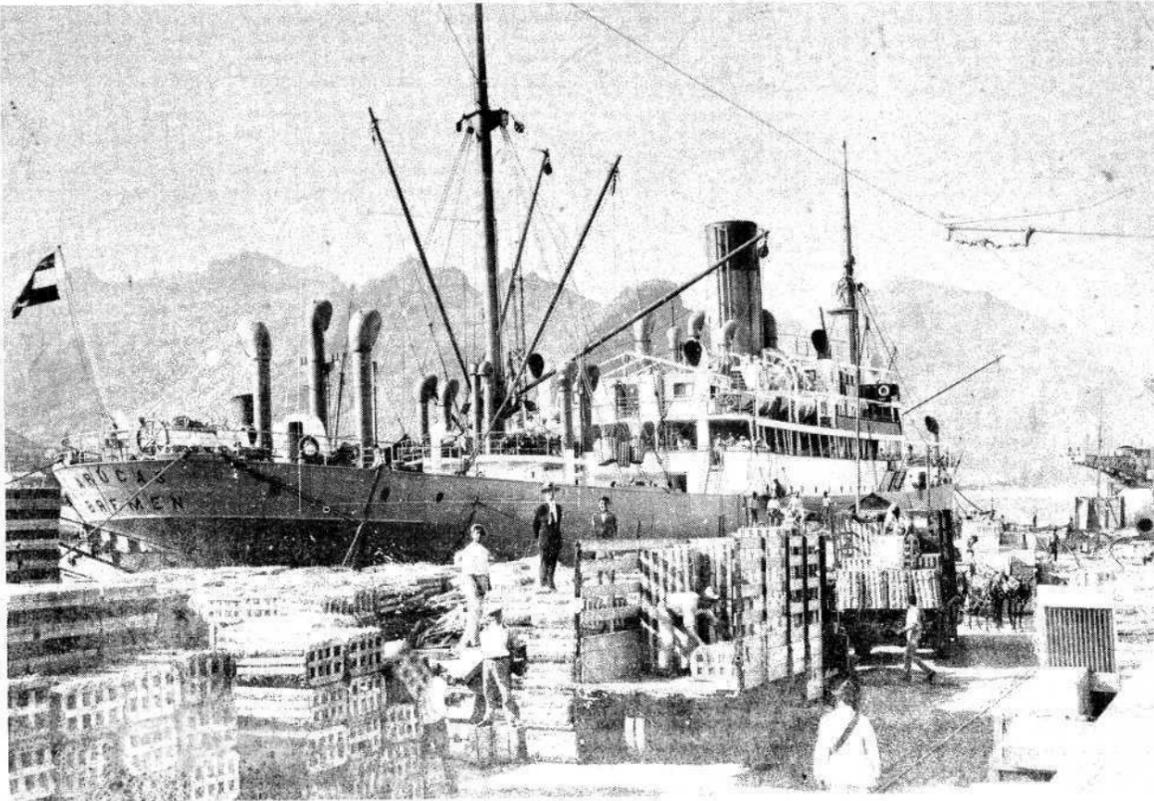
Con el citado destructor, se hundieron los "Sofia" y el "Robert Möhring", éste con la muerte de 350 de los heridos y enfermos que iban a su bordo. El resto de los barcos en Sassnitz —"Deutschland", "Der Deutsche", "Hamburg", "Postdam", "Pretoria" y "Pitea"— resultaron alcanzados, pero siguieron a flota, si algunos de ellos se hundirían en el curso posterior de la Operación "Escape".

Así, entre el estallido de las bombas, terminó su vida marinera el antiguo "Orotava", el frutero alemán que, el 2 de septiembre de 1927 por vez primera llegó a Santa Cruz de Tenerife.

Los "Ems" y "Eider" también tuvieron vidas marítimas destacadas. El primero fue durante los años de la guerra el célebre "Komet", crucero auxiliar que, con la ayuda de rompehielos rusos, llegó al Pacífico a través del Ártico —era la época de amistad ruso-germana— y, al mando del capitán de navío Eysen, hundió 42.000 toneladas de mercaderías enemigas.

El 14 de octubre de 1942 —cuando al mando del capitán de navío Thienemann zarparon en nuevo crucero— fue hundido en el Canal de la Mancha por la artillería británica de largo alcance.

El "Eider" se convirtió en un famoso "blockade runner" y, hundido en Wilhelmshaven en los últimos días de la guerra, fue luego reflotado y, cargado de proyectiles de gas asfixiante, se le hundió en aguas del mar del Norte.



El "Arucas", en el puerto de Santa Cruz de Tenerife