

# DOS BUQUES DE UNA NAVIERA NORUEGA LLAMADOS *RENTERIA*

Juan Miguel Lacunza

Seguramente pocos renterianos conocen la historia de dos buques llamados "Renteria".

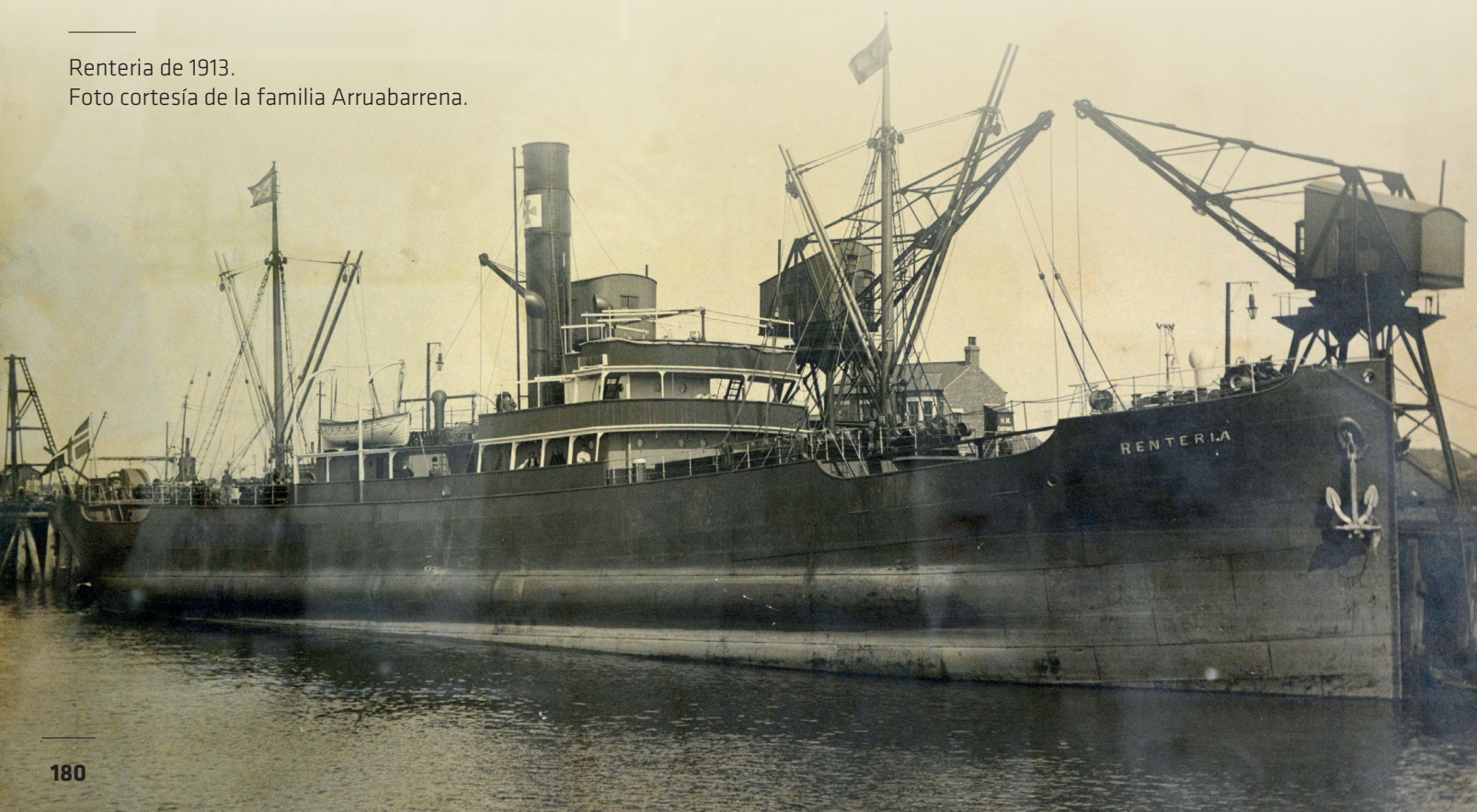
Los dos buques pertenecieron a la compañía naviera Fearnley & Eger de Noruega que, entre otros trabajos, participó en el comercio de madera, vino, y hielo.

En lo que nos atañe, se dedicaron a traer, desde países nórdicos como Suecia, pasta de papel a las papeleras del norte de España. Quizá por ello bautizaron a varios de sus buques con nombres como "Nervion", "Tolosa", "Araxes", "Navarra", etc.

Fearnley fué fundada en 1869 por Thomas Fearnley en Kristiania (Oslo). En 1872, su primo Johan Engelhardt Eger (1846-1925) ingresó como socio en la compañía. El nombre fue cambiado a Fearnley & Eger, un nombre que se mantuvo después de que Engelhardt Eger dejó la compañía en 1905. Hasta 1991 en que cesó en sus actividades marítimas por quiebra, la compañía se señaló por botar grandes y rápidos navíos y adaptarse a los cambios en el transporte marítimo.

Renteria de 1913.

Foto cortesía de la familia Arruabarrena.



Relación de barcos de Fearnley & Eger con nombre español y años que perteneció a dicha cía. de un total de 200 barcos botados desde 1872 hasta 1991.



NOMBRES	AÑOS
Argentina	1872 - 1873
Nervion	1898 - 1911
Tolosa	1901 - 1915
Navarra	1903 - 1907
Asturias	1905 - 1915
Galicia	1905 - 1922
Biscaya	1907 - 1938
Navarra	1907 - 1917
Papelera	1908 - 1916
Coruña	1908 - 1938
Nervion	1912 - 1916
<b>Renteria</b>	<b>1913 - 1916</b>
Oria	1913 - 1917
Tolosa	1915 - 1916
Asturias	1915 - 1939
Tolosa	1915 - 1927
Oria	1920 - 1941
Navarra	1921 - 1940
<b>Renteria</b>	<b>1921 - 1934</b>
Papelera	1922 - 1929
Nervion	1924 - 1934
Tolosa	1930 - 1942
Aragon	1937 - 1959
Biscaya	1939 - 1955

Datos de construcción de la nave  
"Renteria" de 1913

<b>Puerto de origen</b>	Kristiania / Oslo
<b>Astillero</b>	Osbourne, Graham & Co Sunderland, UK
<b>Entrega a la naviera</b>	Abril de 1913
<b>Peso bruto</b>	1.602 Tn
<b>Peso neto</b>	945 Tn
<b>Peso muerto</b>	2.950 Tn
<b>Propulsión</b>	Triple 3 cyl.
<b>Tamaño motor</b>	Nhk 169
<b>Eslora</b>	255,0'
<b>Manga</b>	39,8'
<b>Calado</b>	18,5'

La fecha de la botadura de este primer "Renteria" nos traen a la memoria tiempos difíciles para la navegación. Recordemos algunos hitos históricos:

Al poco de ser fletado el "Renteria" estalló la I Guerra mundial y este espacio del Mar de Norte (Doggebank) fue el 24 de enero de 1915 escenario de una batalla naval, entre las Armadas inglesa y germana, conocida en los anales de la Gran Guerra como la batalla del Banco Dogger.

En enero de 1916, el gobierno de Suecia prohibió la exportación de pasta de papel al extranjero y casi simultáneamente el gobierno de España levantó los aranceles que cargaban la importación de papel. Ante tal situación, que suponía el cierre de las papeleras españolas, representantes de las papeleras guipuzcoanas solicitaron al Ministerio de la Gobernación a través del Gobierno Civil guipuzcoano se reconsiderase la situación; como resultado de estas gestiones se recibió en el Ayto. renteriano el 2 de febrero un escrito calificado de "confidencial" por el Gobierno Civil en el que se comunica a la Alcaldía renteriana para que a su vez informe a los otros interesados *"El Sr. Ministro de Estado a quien comuniqué telegrama de V.S. del 27 relativo a petición de industria papelera, me manifiesta que si bien el gobierno de Suecia ha prohibido la exportación de pastas de madera se confía en obtener el permiso necesario para exportar a España en cada caso necesario"* lo que nuestro alcalde D. Cosme Echeberria informó a cada papelera y a sus alcaldes.

El Doggebank también fué escenario entre el 31 de mayo y el 1 de junio de 1916 de la batalla naval de Jutlandia entre las marinas inglesa y alemana.

El "Renteria" de 1913 inicio su última singladura desde el puerto sueco de Osacarshamn, el martes 22 de agosto de 1916 con 2.568 Tn. de celulosa, con destino a Bilbao; de las cuales 208 Tn. iban sobre cubierta debidamente protegidas con lonas alquitranadas según hizo constar en el informe sobre el accidente el capitán del buque H. Hetty. Después de pasar una inspeccion de la carga por parte de oficiales militares alemanes continuó su rumbo por los estrechos de Kattogat y Skagerak y se encaminó hacia el Doggerbank (55° 48' N 4° 43' E) situacion a la que llegaron el sábado 26 a la noche. Después de cenar una terrible explosión bajo la línea de flotación lanzó al aire carga y escotillas y el barco de inmediato comenzó



a hundirse. Después de la explosión todos los hombres fueron a los botes salvavidas por lo que no hubo que lamentar desgracias personales.

Los naufragos fueron recogidos por el pesquero holandés “Leo” que los desembarcó en Hoek van Holland el lunes 28 de agosto, donde fueron recibidos por el consul noruego y enviados a Rotterdam. Del atestado posterior se dedujo que el motivo del naufragio había sido la explosión de una mina y no de un torpedo.

Datos de construcción de la nave “Renteria” de 1921

<b>Puerto de origen</b>	Kristiania / Oslo
<b>Astillero</b>	Dunlop, Bremner & Co Port Glasgow, UK
<b>Entrega a la naviera</b>	Mayo de 1921
<b>Peso bruto</b>	1.872 Tn
<b>Peso neto</b>	940 Tn
<b>Peso muerto</b>	3.022 Tn
<b>Propulsión</b>	Triple 3 cyl.
<b>Tamaño motor</b>	Speed: 8
<b>Eslora</b>	260,4'
<b>Manga</b>	41,2'
<b>Calado</b>	18,5'

El “**Renteria**” de 1921 fue vendido en 1924 (la documentación de la Cía. Armadora es confusa, pues en el cuadro de buques fletados consta su propiedad hasta 1934 aunque la fecha más probable sea la de 1924) a la Brodarsko Akcionarsko Drusvo de Yugoslavia que rebautizó al “**Renteria**” con el nombre de “**Vis**”. En febrero de 1942 fue destruido por una mina en el mar Adriático.



Renteria de 1921.



Mar del Norte.  
Zona del hundimiento del Renteria.

El 13 de febrero de 1946, el **VIS** partió hacia Rasa en Istria, donde tenía que embarcar carbón. Debido al peligro de las minas, ya que aún no se habían eliminado los campos minados en la parte central de la Gran Puerta (el paso entre la costa de Istria y la parte norte de la isla de Cres), se ordenó al comandante mantenerse cerca de la costa de Istria, donde había un “corredor” despejado de minas . Por lo tanto, el VIS navegó directamente a la costa escarpada de Istria, tomando una distancia de unos 400 m.



VIS.

