



EL ATAQUE AL CONVOY TM1

Por
Henry ANRYS

El convoy TM1 (Trinidad-Mediterráneo N° 1) que navegaba lentamente hacia Gibraltar en medio del Atlántico central en un frente de cinco kilómetros habría de ser uno de los más desafortunados de la guerra y el que sufriría el más alto porcentaje de pérdidas, alcanzando a un 77% de las naves escoltadas.

Zarpó de Trinidad el 28 de diciembre de 1942 después de mediodía y estaba compuesto de nueve petroleros con los cuales contaba el Comando Aliado para llevar directamente desde las Antillas al Mediterráneo el combustible necesario para la ofensiva en Tunisia.

Cuatro unidades del Grupo B5 habían tomado a su cargo la escolta: el destructor inglés HMS "Havelock", buque insignia del Capitán de Fragata Boyle, Comandante del grupo, y las corbetas "Pimpernel", "Saxifrage" y "Godetia", esta última tripulada por belgas. El grupo B5, enviado a reforzar la Armada de los Estados Unidos cuando se desencadenó la ofensiva submarina en El Caribe

a comienzos de 1942, estaba compuesto de tres destructores y cinco corbetas inglesas, y de dos corbetas belgas. Habiéndose ganado la batalla en América Central, el grupo regresaba a Inglaterra y fue así como una de sus divisiones resultó elegida para proteger al TM1.

PRIMERA ALARMA

La partida se efectuó en orden disperso. Solamente seis petroleros estaban listos para el zarpe a la hora fijada. El séptimo lo hizo poco después y los dos últimos, arrancando por fin a sus tripulaciones de los placeres de Trinidad y forzando máquinas, navegaron para reunirse con el resto del convoy bajo la conducción de la "Godetia" que los había esperado.

El 29 de diciembre de 1942 a las 0625 de la mañana, un hidroavión Catalina avistó un submarino a 20 millas detrás del convoy y lo atacó con bombas

de profundidad. La "Godetia" estaba en ese momento a siete millas del lugar donde se había hecho contacto. Recibió la orden de barrer la zona, lo que cumplió, pero sin encontrar rastros del submarino, reuniéndose posteriormente con el resto del convoy sin otro incidente y sin que a bordo se preocupasen demasiado. Ingleses y belgas compartían la misma opinión: al comienzo los aviones americanos volaban demasiado alto y sus destructores navegaban muy rápido para que pudiesen descubrir algo. Más adelante sería diferente y tomarían demasiadas precauciones, llegando incluso a señalar un banco de algas como sospechoso.

Cualquier cosa que hubiera sido, los radios en escucha no interceptaron mensaje alguno. Si efectivamente se trataba de un submarino, no hubo oportunidad para informar al Cuartel General de la presencia de "U-Boats".

EL ALMIRANTAZGO PONE SOBRE AVISO AL CONVOY

Hasta el 3 de enero de 1943, el viaje proseguía sin incidentes. Sólo el viento y las corrientes retardaban la marcha del convoy. Prudentemente alineados en dos filas, los petroleros navegaban en su ruta. Ellos eran: el "Oltenia, de 6.934 toneladas., buque insignia del Comodoro; el "British Vigilance" de 8.093 tns.; el "Empire Lytton", de 9.807 tns.; el "British Dominion", de 6.983 tns.; el "Vanja", el "Cliona", todos ellos británicos; los noruegos "Albert L. Ellsworth" de 8.309 tns. y el "Minister Widel" de 6.803 tns. y por último el panameño "Norvik". Los escoltas rodeaban el convoy manteniéndose a unas 3.000 yardas del mercante más próximo con la siguiente disposición: el "Havelock" abriendo la ruta a babor y el "Pimpernel" a estribor, teniendo tras ellos a la "Godetia", en el flanco de babor y la "Saxifrage" por el otro costado.

Por el momento, el Comandante Boyle se inquietaba más por su combustible que por un eventual ataque. El "Havelock" era un destructor totalmente nuevo, del año 1940, que podía alcanzar hasta 35 nudos, pero consumía bastante

petróleo. Había hecho un ensayo infructuoso de reabastecerse en la mar desde el "Norvik", que no estaba equipado para ello debiendo resignarse a esperar que el viento aflojara. Tendría éxito el 4, pero la batalla entre tanto, habría ya comenzado.

El primer aviso llegó de Londres el 3 de enero al empezar la mañana. El mensaje 0935A/3 del Almirantazgo advertía la proximidad de un submarino. A las 1400 horas, el Comandante en Jefe telegrafió al Oficial más antiguo que debería cambiar de rumbo al anochecer. Pero ya era demasiado tarde.

EL ALMIRANTE DOENITZ PREPARA LA EMBOSCADA

En efecto, desde hacía media hora, el "U-514" había avistado el convoy y en París, el Cuartel General de los U-boats estaba en plena actividad. El Almirante Doenitz, llamado con urgencia a la sala de operaciones, cambió una mirada de triunfo con su Jefe de Operaciones, el Contraalmirante Godt: éste había hecho lo justo. Hacía unos días había ordenado dispersar el grupo Delfín en una línea de norte a sur barriendo el océano hacia el Oeste en busca de los convoyes destinados a mantener las Operaciones en África del Norte. Godt le resumió la situación:

"Estamos con suerte. Tenemos un convoy. Aufferman ha descubierto en este rincón desierto del océano nueve petroleros en dos columnas con escoltas adelante y en los flancos. Velocidad, alrededor de 9 nudos. Rumbo al Nor-este. Aufferman mantiene el contacto y parece no haber sido detectado".

Doenitz dijo: "Ordénele atacar en la primera oportunidad y envíele el grupo Delfín. ¿A qué distancia se encuentra el grupo de este convoy?".

El Almirante Godt se inclinó sobre la carta:

"A 900 millas al norte del "U-514". Los seis submarinos más cercanos al grupo patrullan en las cercanías de este punto... entre el 32° N y el 36° N".

Más para sí que para sus colaboradores, el Almirante Doenitz murmuró:

"Este convoy viene de los puertos petroleros de Curazao y se dirige hacia Africa. Debe ser aniquilado... reúna a todo el grupo Delfín. Que se dirija al sur a toda velocidad".

Godt hizo saltar su compás sobre la carta.

"¡Almirante, los submarinos tienen cerca de 1.500 millas que recorrer y rastrear. Es como si recibieran la misión de partir de Hamburgo y descender hacia Milán para encontrar en alguna parte a un ciclista que alguien hubiera divisado!".

Y Doenitz contestó:

"Por supuesto, pero existe la posibilidad de nueve contra diez de que los ingleses sigan la ruta más corta, la de la ortodrómica (o del círculo máximo). Es por allí donde hay que buscarles".

EL PRIMER GOLPE

Caía la noche sobre el Atlántico. A bordo de las naves, los hombres de guardia se ponían un pull-over o una chaqueta de lana bajo sus tenidas de agua. El viento había aumentado y hacía frío.

A bordo de la "Godetia", el Comandante había dado una ronda por el puente antes de retirarse a dormir echando una mirada al bitácora:

"Se navega bien. Posición 20° 58' N, 44° 40' W... Fuerza del viento 4. Lluvias intermitentes - visibilidad reducida. Buen tiempo para un ataque".

Al mismo tiempo un mensaje del "Havelock" venía a darle la razón. A las 2135, el destructor hizo un contacto de sonar al 050 a 500 yardas delante del convoy. Casi de inmediato su radar hizo un contacto al 080. Y luego, por el portavoz llegó la voz del operador de sonar, calmada y tranquilizadora:

"Contacto identificado; no es un submarino".

Diez minutos más tarde, la lámpara se señalizó del "Havelock" pestañeó y en todos los puentes, los Oficiales de Guardia dieron la orden al timonel:

"Gobernar al 085".

En la "Godetia", el Comandante Pierce creyó que iba a poder volver a retirarse. La orden dada por el Almirantazgo a las 14.00 horas se puso en ejecución. Pesadamente, las trece naves evolucionaron y modificaron su rumbo del 055 al 085.

Fue entonces cuando una gigantesca explosión sacudió el mar. El Oficial de Guardia saltó para dar la alarma y las cubiertas, escalas y pasillos se llenaron de hombres que corrían poniéndose sus chalecos salvavidas.

Era el "British Vigilance" que había sido alcanzado por estribor, en el sector de la "Saxifrage".

El "U-514" acababa de dar su primer golpe. Había permanecido siguiendo al convoy en la superficie durante toda la noche sin ser detectado. El vetusto radar de la "Godetia" colocado en una especie de lámpara de faro detrás del puente, estaba fuera de uso desde la víspera, y los otros escoltas nada habían detectado. A las 21.48 horas, el submarino estuvo lo bastante cerca para el lanzamiento. Lanzó el primer torpedo sin resultado. Cinco minutos más tarde, otros dos dejaban sus tubos y uno de ellos dio en el blanco.

El "British Vigilance" se incendió de un sólo golpe, como una antorcha.

El "U-514" buscando una nueva víctima se deslizó rápidamente a lo largo del convoy, siempre en la superficie. A bordo del "Empire Lytton", un marinero exclamó:

"¡Capitán, un submarino a 400 yardas por la amura de babor!".

Los artilleros del petrolero lo habían visto. Abrieron el fuego con los Oerlikon de 20 mm. Los cañones dispararon 200 pequeñas granadas que surcaron la noche. Los escoltas llegaron a toda máquina, produciendo enormes bigotes de agua. El submarino se sumergió acompañado en su descenso por un muro de bombas de profundidad.

Sin embargo logró escapar a todo daño, pero su huída le hizo perder el contacto. Ya no participó más en la batalla.

Detrás del convoy, la corbeta "Saxifrage" recogió veintiséis hombres de los cincuenta que formaban la dotación del petrolero británico. La nave tomó el

puesto que tenía asignado alrededor del convoy a las 09.30 horas de la mañana siguiente, abandonando tras sí los restos en llamas del "British Vigilance".

El casco abandonado estuvo a la deriva durante tres semanas hasta que fue enviado al fondo del mar por el submarino alemán "U-105" que pasaba por allí.

NO HEMOS CAZADO UNA MARIPOSA

En seguida hubo una pausa en el mar. Pero en el nevado París, Doenitz estaba obsesionado por el convoy TM1. Sólo pensaba en ubicarlo y destruirlo. Sin embargo, otros acontecimientos importantes se desarrollaban en Berlín, que lo harían Comandante en Jefe de la Armada.

En la noche del 31 de diciembre de 1942, la Escuadra del Norte formada por el crucero "Hipper", el acorazado "Lutzow" y cuatro destructores, había sido rechazada por una débil escolta de destructores ingleses que protegían el convoy JW 51 B en ruta hacia Rusia. Hitler esperaba ansiosamente el anuncio de una victoria. El enlace por telex con Noruega estaba fuera de servicio y fue por la BBC que supo la humillante noticia de este fracaso.

En un acceco de ira mandó llamar a Raeder increpándolos, a él, a la Marina y a su espíritu; condenó a los buques grandes "que no servían para nada" y declaró que por lo tanto sería necesario desarmarlos.

Raeder presentó inmediatamente su renuncia, proponiendo dos nombres para elegir su sucesor: el Almirante Carls y el Almirante Doenitz.

Hitler había expresado que sólo los submarinos mantenían un espíritu ofensivo y le interesaban aún. Forzosamente debía elegir a Doenitz como su Jefe Naval.

El día en que se desarrollaban estos importantes acontecimientos, Doenitz estaba totalmente preocupado de orientar al grupo Delfín. El "U-182" había descubierto un nuevo convoy a 600 millas al sur de este grupo y simultáneamente tomó contacto con otro.

Los oficiales alrededor del Almirante le repetían:

"Más vale un pájaro en la mano que cien volando. El descubrimiento de los petroleros es problemático, pero podemos llevar en 10 horas al grupo Delfín sobre el nuevo objetivo que han encontrado".

Doenitz insistió:

"No, este nuevo convoy navega muy rápido, sin duda van vacíos. El otro es más importante... Nada de modificar las instrucciones".

A partir de las 14.00 horas del 7 de enero, los nueve submarinos del grupo se dispusieron en una línea de 120 millas de largo al Oeste de las Canarias rumbo al 247 a 7 nudos. Durante la noche, corrían el riesgo de cruzarse con el convoy sin verlo, de modo que dieron media vuelta navegando al 094 y manteniendo más o menos la misma ruta del convoy. Continuaron su búsqueda al alba.

El 8 de enero, a las 15.00 horas, Godt entregó un mensaje al Almirante:

"Mensaje del U-381: Convoy al centro de la línea de exploración".

Doenitz expresó:

"Bien, como Uds. ven no hemos cazado una mariposa. Ordene al U-381 mantener el contacto y transmitir regularmente la posición del convoy. Prohibido atacar antes de la llegada de otras unidades".

LAS PREOCUPACIONES DEL COMANDANTE BOYLE

A bordo del destructor "Havelock", el Capitán de Fragata Boyle estaba preocupado. Desde el ataque del 3 de enero parecía que había aniquilado al asaltante. Es cierto que tuvo un contacto de sonar el 4, pero la "Godetia" lanzada al ataque no encontró nada. Existían sin embargo otros motivos de preocupación: el reabastecimiento en la mar.

Aunque el viento había disminuido su fuerza a 3, la tentativa de reabastecerse al costado del petrolero "Norvik" había fracasado. El 5, por fin, se pudo pasar las mungueras al "Cliona". Por otra parte

la "Godetia" tenía su radar fuera de uso desde el 2 de enero y también se echó a perder el de "Pimpernel". La escolta había perdido la mitad de sus medios de detección. Pero al alba del 8 de enero, el Comandante Boyle aún tenía esperanzas de escapar del enemigo.

El TMI se encontraba ahora a medio camino entre Trinidad y Gibraltar. Durante todo el día 8 de enero, continuó acercándose a Africa, a 9 nudos, rumbo al 074.

Ese día, los submarinos del grupo Delfín acudieron a la posición señalada por el "U-381". Los primeros en llegar fueron el "U-571", el "U-134" y el "U-436". Al crepúsculo, agarrados en las estrechas torrecillas inundadas que apenas sobresalían de la superficie del agua, sus Comandantes divisaron la columna de humo del convoy. En ese momento acababa de llegar un mensaje de París:

"La destrucción de los petroleros es vital para la batalla en Africa. Lanzaos al ataque sin tregua y ayuda a vuestros camaradas de Túnez".

DOS PETROLEROS DE UN GOLPE

A las 21.35 horas el radarista del "Havelock" indicaba:

"Contacto a babor a 4.750 yardas, al 230".

En la obscuridad, un submarino estaba por lograr una posición de lanzamiento en la superficie. Ya había dejado pasar un destructor sin ser visto. El "Havelock" viró a babor, forzando sus máquinas. El sonar señaló:

"Lanzamiento de torpedos".

Eran las 21.36 horas. El vigía gritó:

"A proa al 15, a 300 yardas, un submarino. Se sumerge".

Al mismo tiempo una doble explosión resonó en el convoy. El petrolero noruego "Albert L. Ellsworth" había sido alcanzado por la aleta de babor. En un instante se incendió de proa a popa. Algunos segundos más tarde, el inglés "Oltenia" era igualmente alcanzado por babor, hundiéndose rápidamente.

Era el "U-436" el que lanzó una serie de cuatro torpedos a las 21.36 hrs. Pero el "Havelock" estaba ya a mil yardas y llegó justo encima de él. El destructor lanzó catorce bombas a las 21.44 horas y luego continuó la búsqueda. A las 22.10 el sonar localizó al submarino y le lanzaron 5 bombas más. A 100 metros de profundidad, el Comandante del "U-436", Capitán de Corbeta Seibicke, miraba la aguja del manómetro que continuaba descendiendo rápidamente. A cada explosión, las violentas sacudidas lo obligaban a asirse firme. Desde los diferentes compartimientos los jefes de departamento le informaban:

"Sin novedad".

Una bomba más próxima dio un enorme golpe al submarino que lo hizo moverse violentamente. Se reventaron las ampollas, los niveles se quebraron, aparecieron vías de agua y se derramó el aceite. Los hombres se cayeron y en la escucha, el operador anunció:

"Los ruidos de hélices se alejan rápidamente".

En la superficie el "Havelock" continuó la búsqueda, pero sin lograr hacer un contacto nuevamente. El "U-436" sólo había sido ligeramente dañado, pero perdió definitivamente el contacto con el convoy y ya no participaría en la persecución.

Durante este combate, el "U-571" logró también alcanzar posición de lanzamiento a estribor. Desde su puente, el Teniente de Navío Mohlmann admiraba los fuegos artificiales provocados por las explosiones de las bombas y de los torpedos de Seibicke. Se oyó una ráfaga de ametralladoras muy cerca a estribor. Era el petrolero "Vanja", donde sus tripulantes enloquecidos habían abierto fuego contra la corbeta "Pimpernel" a la que tomaron por un submarino. Al escolta no le hizo gracia este incidente. Un vigía acababa de informar:

"Submarino al 120 y a 2.000 yardas".

A las 22.30 horas el Comandante de la "Pimpernel" ordenó abrir fuego en esa dirección con el cañón de 4 pulgadas. El "U-571" apareció bruscamente a plena luz. Los proyectiles de las ametralladoras Lewis de la corbeta zumbaban sobre su casco. Una granada de 4 pulgadas

levantó una columna de agua. Mohlmann ocupado dando los datos para el lanzamiento, gritó:

"¡Sumergirse rápido!".

Sus hombres saltaron por la escotilla y se deslizaron por las escalerillas. El Oficial se colgó en el volante de la escotilla balanceando las piernas en el aire. Abajo, el Segundo ya había ordenado:

"¡Abrir las purgas".

Las lamparillas indicadoras se encendieron. El aire escapó de los estanques de lastre en medio de un hervidero de espuma mientras se hundía. Pasaron tres minutos. El submarino desapareció sumergiéndose a 20 metros para caer luego a 090°.

La "Pimpernel" lanzó 10 bombas. El Oficial de Guardia dio cuenta de una fuerte explosión. Pero en la realidad, el "U-571" estaba intacto bajo el agua.

EL DESENGAÑO DEL "U-575"

A las 23.00 horas, la corbeta "Pimpernel" estaba ocupada con el "U-571". El "Havelock" buscaba al "U-436". La "Saxifrage" recogió los sobrevivientes de los dos petroleros alcanzados. Sólo quedaba la "Godetia" para proteger el convoy. Sus vigías escrutaban las crestas de las olas. De vez en cuando el cañón tronaba y una granada estrella iluminaba el horizonte, mientras que el haz de ultra-sonido barría el mar. A la menor duda se lanzaban algunas bombas y se levantaban columnas de espuma fosforescente.

En ese momento fue cuando el "U-575" entró a tomar parte en la lucha. El Teniente de Navío Gunther Heydemann se aproximó al convoy también en la superficie, los ojos pegados a los potentes prismáticos de lanzamiento, colocados en el puente. En el campo de sus anteojos aparecieron los mástiles de tres petroleros montándose uno sobre otro y que crecían progresivamente. Los prismáticos estaban conectados mecánicamente al tablero de resolución de la torrecilla que registraba los datos para el lanzamiento. El Oficial torpedista informó:

"Tubos I, II, III, IV, listos para lanzamiento en superficie".

El Comandante respondió:

"Romper el fuego".

El Oficial torpedista fijó rápidamente los últimos datos y gritó:

"Fuego".

El submarino saltó cuatro veces. Los torpedos se deslizaban rápidos bajo la superficie. El Comandante Heydemann ya había ordenado:

"Todo a babor. A toda velocidad".

A lo lejos oyó tres explosiones.

"Enviar un mensaje a París: Tres petroleros alcanzados".

En realidad los torpedos del "U-575" se habían perdido, desviados por las explosiones de una barrera de bombas de la "Godetia".

LA NOCHE MAS LARGA

La noche más larga del TMI aún no había terminado. Se produjo una pausa. A las 23.12 horas, la "Saxifrage" había concluido de recoger a los sobrevivientes. El Comodoro responsable del orden entre las naves mercantes, que se encontraba en el "Oltenia", resultó muerto y el vicecomodoro tomó su puesto, en el "British Dominion".

El "Havelock" y la "Saxifrage" se reunieron con el convoy a las dos de la mañana. Una hora más tarde, la "Pimpernel" obtenía un nuevo contacto de sonar y efectuó un ataque con bombas. Era ya el 9 de enero pero el alba parecía trágicamente lejana. El día que recién comenzaba se anunciaba muy duro.

Heydemann no se había apartado mucho de la escena. A las 05.15 horas, el "U-575", siempre en la superficie, lanzó cuatro nuevos torpedos sobre tres petroleros. Cayó rápidamente y lanzó el torpedo de popa. Creyó que había tocado cuatro nuevas naves británicas. En realidad, sus torpedos alcanzaron, dos a estribor, a los petroleros "Minister Widel" y "Norvik" dejándolos en llamas. Ambas naves fueron abandonadas por sus dotaciones.

El submarino, navegando siempre en superficie se dirigía a la retaguardia del convoy a la luz del fuego en los petroleros. Diez minutos más tarde la "Saxifrage" lo descubrió detrás de la columna de la izquierda. Haydemann se sumergió. La corbeta le lanzó cinco bombas, pero en el momento en que resonaban las explosiones surgió bruscamente de la obscuridad el destructor "Havelock" y se dirigió hacia la "Saxifrage" a 35 nudos. La corbeta hizo una caída rápida para evitar la colisión y los dos escoltas británicos se rozaron. El "Havelock" lanzó casi enseguida un rosario de bombas. La lámpara de señales pestañeó desde el puente del "Havelock". El Comandante Boyle indicó a la "Godetia":

"Explore con sonar el sector de babor a popa del convoy".

La "Godetia" viró a babor y efectuó una rebusca de veinte minutos. A las 05.50 horas volvió a su puesto.

A las 06.23 horas, la jauría de lobos grises iba a lanzar su cuarto ataque, con la participación de un nuevo submarino, el "U-442".

La "Pimpernel" descubrió el ruido de sus hélices por escucha microfónica y tomó posición para lanzar sus bombas, pero el submarino no esperó. Cuatro minutos más tarde el "U-442" había lanzado ya cuatro torpedos a estribor del convoy. Reclamaría luego tres victorias, pero en realidad sólo fue alcanzado el "Empire Lytton". La explosión provocó de nuevo una orgía de proyectiles y granadas estrelladas que iluminaban la noche llena de ruidos y gritos de terror, bramidos de las llamas, silbatos y explosiones.

La "Pimpernel" iluminó el cielo a la retaguardia del convoy. La "Godetia" viró a babor y lanzó un ataque y luego efectuó una patrulla ella sola hasta las 07.00 horas de la mañana, con la esperanza de obligar a la jauría a esconderse y hacerles perder terreno.

La "Saxifrage" recogió a la tripulación del "Empire Lytton" bajo el alba iluminada.

El "Havelock" vagaba cerca de los restos. Había ahora cuatro naves dañadas, pero siempre a flote detrás del convoy: el "Albert L. Ellsworth", el "Minister Widel", el "Norvik" y el "Empire

Lytton". El Oficial más antiguo esperaba que atrajeran un submarino.

Efectivamente, a las 07.00 horas el "U-381" avistó los restos semisumergidos y les lanzó cuatro torpedos que erraron el blanco. Salió entonces a la superficie para liquidarlos a cañonazos.

A 5.000 yardas, el radar del "Havelock" lo descubrió. El destructor se avanzó, llegando a 2.500 yardas. El submarino alemán se sumergió dramáticamente mientras que su atacante le lanzaba una serie de 14 bombas de profundidad.

El "Havelock" regresó a tomar su puesto de guardia junto a los restos del "Norvik" y del "Wedel", colocados en la mar como cebos, esperando a los submarinos en la posición 28° 08' N y 28° 20' W. El "Norvik" se hundió un poco más aún.

Un mensaje del Almirantazgo iba a arrancar al Comandante Boyle de su vigilancia a las 09.12 horas.

"Seis o siete submarinos en las proximidades de su convoy".

Boyle contaba con muy pocos escoltas para permitirse distraer uno tan lejos del convoy, decidiendo por lo tanto liquidar los restos del "Norvik" y del "Ellsworth" a cañonazos. Se alejó enseguida dejando las naves en llamas.

El convoy prosiguió su navegación, dejando tras sí como boyas enrojadas, restos de naves a la deriva, cuyo humo pesado y ácido se veía en el horizonte desde muchas millas de distancia, como un llamado para los lobos que merodeaban en las cercanías del rebaño. La noche le había costado cuatro unidades al TMI.

Los cuatro petroleros abandonados serían hundidos durante el día 9 por los submarinos del grupo Delfín. El "U-442" remató a su propia víctima, el "Empire Lytton" y la del "U-575", el "Minister Widel", mientras que el "U-552" encontró los restos del "Albert L. Ellsworth" y "Norvik" y los mando al fondo.

LA REVANCHA DE LA "GODETIA"

El TMI aceleró la velocidad. Los tres petroleros sobrevivientes daban ahora to-

do lo que podían, navegando a 10 nudos, apretados miedosamente entre los cuatro escoltas, rumbo al 071.

La mañana del 9 enero marcó una tregua. A bordo de la "Godetia", los hombres estaban tensos. Muchos de ellos y prácticamente todos los Oficiales estaban en pie desde hacia unas 30 horas. Algunos marineros exitados, con los ojos afiebrados se contaban los episodios de la noche. El suboficial de radio Van Acker comentaba el llamado de un submarino que empleaba la señal característica de la "Godetia" para llamar por fonía al "Havelock" preguntando su posición; y la intervención inmediata de la radio de la corbeta, previniéndolo. Un vigía, el marinero Poppe, había avistado en el momento preciso la estela de un torpedo dirigiéndose hacia la corbeta con lo que provocó una maniobra de último minuto.

El pito del contramaestre llamó al reparto de "Chica" y se distribuyó la ración de ron como de costumbre. Agotados e inquietos, los marinos bebieron rápidamente sus raciones de combate. La tripulación quedó siempre en sus puestos de vigilancia y muchos de los que estaban libres se dejaron caer en cubierta, al abrigo del puente y mirando con ojos sombríos los restos del convoy, escalonados a unos 3.500 metros a su costado.

Sin embargo, el día 9 de enero tendrían su revancha.

Al primer toque de la señal de alarma, todos los hombres ya estaban en pie, como si hubiesen estado esperando el próximo combate...

El Comandante Pierce subió las escalerillas y llegó al puente en el momento en que el Teniente Larose ordenaba:

"Estridor 15, velocidad 15 nudos".

Entonces advirtió la presencia del Comandante, mientras la corbeta prácticamente saltaba hacia adelante.

"Tenemos un contacto de sonar muy claro de un submarino entre las 100 y 1.800 yardas. Un "bandido" que ha logrado deslizarse dentro de la escolta".

Cual si fuera un ejercicio, el señalero izó la bandera negra que indicaba contacto con un submarino, lo que desencadenó la excitación en todos los demás

buques. Impasible, el Subteniente Grandjean, que era el oficial navegante, anotó la hora del contacto en el bitácora: 14.24 horas.

Las voces que sonaban como metálicas, deformadas por el portavoces, advertían ya al puente que la "Godetia" estaba lista para atacar al enemigo:

"Bombas de profundidad listas", informó desde la proa el Teniente Blotting.

"Artilleros en sus puestos", anunció el Teniente Delforge.

"Máquinas en sus puestos de combate", informó desde abajo el ingeniero jefe Coosemans.

El Teniente Larose ya se encontraba en el sonar desde donde él mismo dirigiría la caza.

Uno de los vigías lanzó entonces un grito:

"Estela de torpedos... Un periscopio... a proa a 400 metros".

A bordo del petrolero "Vanja", se avistó la estela de torpedos que se dirigían rápidamente hacia su proa. La nave hizo una gran caída a babor y escapó apenas del mortal peligro.

EL DUELO ENTRE LA "GODETIA" Y EL "U-134"

La "Godetia" llegó sobre el periscopio en el momento en que este desaparecía. Toda la tripulación pudo divisar durante un breve instante la enorme silueta negra del "escualo" que se refugiaba en las profundidades. Las órdenes se sucedieron rápidamente:

"Ajustar las bombas a 50 metros... Fuego".

Siete explosiones levantaron enormes columnas de espuma detrás de la corbeta y, en los momentos en que la nave giraba para continuar con la búsqueda, se oyeron unos gritos:

"Una mancha de aceite... ¡Hurra, Hurra!".

La "Pimpernel" a su vez también lanzó bombas. Pero la "Godetia" había efectuado su trabajo personalmente. A las 14.56 horas el operador de sonar

anunció un nuevo contacto. La nave aumentó su velocidad y lanzó diez nuevas bombas desde su popa. La nave giró como un perro que ha dejado atrás su hueso y vuelve. A las 15.08, el submarino fue captado de nuevo por el sonar y otras diez bombas lo rodearon.

A bordo del "U-134" la situación se hizo trágica. Se habían apagado todas las luces y los electricistas las reparaban febrilmente.

Por todas partes rodaban cajas de conservas, botas, cubiertos.

Sólo los operadores hablaban para avisar al Comandante, a medida que se sucedían las pasadas de la "Godetia" que iba, venía, se alejaba y volvía con un rugido de hélices semejantes al de un tren en un túnel. El haz de ultra sonido del sonar rebotó en el casco y se extinguió reapareciendo de nuevo. El Comandante alemán trataba de adivinar lo que sucedería a su izquierda o a su derecha. Y he aquí que la corbeta estaba de nuevo allí. Las bombas caían lejos, y luego, inesperadamente, demasiado cerca. Todo temblaba, todo se rompía a bordo, los hombres se caían y numerosas filtraciones aparecieron desde los estanques de combustible.

Una gran mancha de aceite se extendió sobre la superficie del océano. El ataque de la "Godetia" duraba ya una hora. El "U-134" estaba gravemente dañado. Sin embargo lograría escapar, pero obligado a abandonar la acción y a regresar a Francia.

A las 15.30 horas, la "Godetia" abandonaba la caza para reunirse con el convoy que había continuado su ruta. A las 17.00 horas, tomó su puesto para la noche que ya caía, y que sería una larga serie de contactos, ataques y rebusas. Desde hacía 24 horas, el "U-181" comandado por el as alemán Wolfgang Lüth iba pegado al convoy. Estaba en el Atlántico Sur desde hacía tres meses y al volver a Francia quería terminar bien el viaje; pero en vano trató de ganar una posición favorable para el lanzamiento.

Los marinos agotados se dejaron caer en las banquetas totalmente vestidos, con el chaleco salvavidas puesto, el casco al alcance de la mano. Apenas se habían tendido y ya la alarma sonaba llamándolos a sus puestos de combate. Nueva-

mente el mar se vio cubierto con el ruido de las detonaciones.

CORRIDA POR EL "BRITISH DOMINION"

El 10 de enero, el convoy había llegado al Noroeste de Las Canarias, manteniendo su velocidad en 10 nudos. Los señaleros de todos los buques captaban los mensajes del Oficial más antiguo pasándolos a los Oficiales de guardia:

"A partir de las 23.30 hrs. de esta noche rumbo al 060".

Un malestar pesaba sobre las tripulaciones. Los hombres se sentían espíaados por docenas de periscopios. Hablaban bajo como si el ruido de las voces pudiera atraer un torpedo, a la vez comían rápidamente, permaneciendo lo menos posible bajo cubierta.

En el puente, los oficiales escrutaban ansiosamente el horizonte. El cielo sembrado de estrellas ofrecía un fondo ideal para los ataques. El Teniente Larose suspiró:

"Si al menos tuviáramos el camuflaje usado en el Atlántico Norte, nos confundiríamos con el mar. Mientras que ahora brillamos como objetos de plata dentro de una vitrina".

"¿Por qué diablos estamos pintados de gris claro?"

El Comandante estadounidense de la Frontera Marítima del Este quería que todas las naves que operaban en su sector estuvieran pintadas de la misma manera, en gris claro. Durante los siete meses en las Antillas estuvo bien, pero aquí era una verdadera bendición para los submarinos.

Todo comenzaría de nuevo al crepúsculo, (hora favorita de los lobos grises) cuando la bandera negra apareció en la driza de la "Saxifrage" que tenía un contacto de sonar al 160 y a 2.500 yardas. Durante 20 minutos las bombas levantaron geisers blancos y verdes detrás del convoy que se alejaba. A las 20.00 horas, la corbeta volvía a tomar su puesto.

En ese mismo momento el "U-620" lanzó cuatro torpedos que pasaron lejos de su blanco y ni siquiera fueron detectados por los escoltas británicos ni el belga. A las 21.12 horas el "U-552" lanzó a su vez cuatro torpedos, pero la vi-

gilancia de la escolta le impidió ganar una buena posición de lanzamiento y sus torpedos también se perdieron.

Pero la jauría se mantenía siempre cerca del convoy. El mar estaba lleno de submarinos alrededor de los tres petroleros y sus cuatro protectores. Con la noche aumentaba el peligro.

A las 23.40 horas, una tremenda explosión marcó la reiniciación del calvario del TM1. El petrolero "British Dominion" había recibido tres torpedos por babor, incendiándose de inmediato. El "Vanja" descubrió a un submarino que se deslizaba a 300 yardas entre él y el "British Dominion" y abrió el fuego con todas sus piezas sobre él, cuando una vez lanzada su serie de torpedos, buscaba una nueva víctima. Por otra parte su Comandante estaba en la creencia de haber alcanzado ya dos naves.

Los escoltas se lanzaron en todas direcciones, disparando granadas y granadas estrellas. El "Havelock" y la "Saxifrage" habían visto al submarino alemán. La "Pimpernel" abrió el fuego desde su puesto y el submarino se sumergió de emergencia. El "Havelock" había descubierto otro submarino en la superficie por babor y se lanzó en esa dirección. Era el "U-571" que se aprestaba a lanzar sus torpedos y que dio media vuelta, al ver que se le venía encima. Simultáneamente, cuando caía por babor, la "Saxifrage" avistó a su vez al mismo submarino.

ENGAÑO EN LA NOCHE

El "British Dominion" se hudió lentamente, transformando el mar en una inmensa hoguera y la "Godetia" que se había pasado a la retaguardia del convoy, recogió a los naufragos. Desde el puente se veían pequeñas luces que indicaban los movimientos desordenados de los hombres que trataban de escapar a la capa de petróleo ardiendo que se extendía sobre el mar. Prácticamente, era necesario ir a arrancarlos del fuego y para ello meterse dentro la hoguera. Esto era lo que se proponía hacer la "Godetia", en la cual las órdenes se sucedían una tras otras:

"Echar al agua la ballenera".

Ya el Teniente Delforge corría hacia la embarcación con cuatro marineros, Rau, Huys, Legain y Defeyter. En el puente, el telégrafo de las máquinas sonaba:

"Stop"

"Stop"

"Las máquinas están paradas".

"La nave se inmoviliza".

La embarcación ya en el agua se dirigió hacia la hoguera. Con un batir de hélices, la corbeta se puso de nuevo en marcha y se aproximó a un grupo de marineros que se debatían en el agua un poco más lejos. Se lanzaron escalas de gato por la borda y uno tras otro, fuertemente cogidos por los marineros belgas, los desafortunados naufragos subieron a bordo. Fue en ese momento cuando repentinamente el operador del sonar indicó el lanzamiento de un torpedo, el que un vigía vio deslizarse hacia la nave.

La "Godetia" saltó hacia adelante y el torpedo apenas la rozó. Era el "U-571", que logrando romper el contacto con la "Saxifrage" se encontró frente a la "Godetia", lanzándole un torpedo con su tubo de popa en el momento en que se alejaba. La única víctima del incidente fue uno de los naufragos. Estaban a punto de sacarlo del agua, cuando enredado en un cabo, literalmente fue arrastrado al costado de la corbeta. Lo sacaron de allí gritando, pero sano y salvo mientras que la "Godetia" se lanzaba sobre el "U-571" disparando su cañón de 40mm. El submarino se sumergió y la nave volvió a recoger a su noveno naufrago que había temido no ser tomado en cuenta y que gemía en la cubierta: "Gaby, Gaby, mi adorada jamás he nadado tan rápido".

Durante este tiempo, la embarcación de la "Godetia" avanzó hacia los restos del "British Dominion". Los hombres se inclinaban sobre los remos, los ojos fijos en la antorcha flotante, cuando de repente el Teniente Delforge dio una orden seca:

"Alza los remos".

La embarcación corrió un corto trecho por la inercia y se inmovilizó, ba-

lanceándose suavemente. A menos de 100 metros, un submarino alemán en superficie parecía extasiado en la contemplación de su obra. Durante un momento, largo como la eternidad, reteniendo la respiración, los belgas esperaron en medio de un silencio abrumador. Al fin satisfecho, el enemigo desapareció.

La chalupa se puso nuevamente en movimiento. El calor se hacía insoporrible; comenzaban a caer chispas mientras la pintura se descascaraba. Penosamente se izó a seis hombres viscosos, totalmente cubiertos de petróleo, horriblemente quemados y que daban la impresión a sus salvadores de agarrar enormes peces aceitosos. Se embarcó al Comandante Meller con un tajo abierto en el cuello; se recogió un octavo naufrago que bajo su chaleco ya no tenía más que carne derretida. Al fin, la "Godetia" surgió de la obscuridad y recogió a la ballenera en dos minutos. A las 00.39 horas, la faena de sacar del agua quedó terminada. El escolta volvió al campo de batalla mientras que los sobrevivientes se reunían con los otros que estaban a bordo. De pronto se iluminó el rostro del Capitán del "British Dominion" pues acababa de descubrir el pabellón belga.

Había oído a los artilleros hablar en flamenco. Semiconsciente, creyó que era alemán y que se encontraba prisionero.

Algunos días más tarde dedicaría una foto (retocada) de la "Godetia" al Teniente Delforge: "Al Oficial "alemán" que nos sacó del agua".

EL TM1 LLEGA A GIBRALTAR

Pero aún no había llegado la hora para las dedicatorias.

Se abandonó a la deriva al "British Dominion" como la última baliza trágica que marcaba la ruta del TM1. El 11 de enero, a las 02.22 horas, el "U-620" le lanzó un torpedo más y lo liquidó a cañonazos. Fue la única victoria de este submarino durante el ataque al TM1.

Mientras la "Godetia" permanecía cerca del "British Dominion" el combate había continuado.

El "U-571" volvió a la superficie. A las 23.13 lanzó nuevamente tres torpedos a uno de los dos petroleros que aún quedaban. Pero el "Havelock" estaba ya sobre el submarino que debió sumergirse. Este último registró bastante bien una serie de explosiones... pero eran de "las cargas de profundidad". A las 00.02, el "Havelock" le había lanzado catorce cargas, resonando una enorme explosión y a las 00.09 efectuó una nueva pasada. Luego se le reunió la "Godetia".

Mientras las tres corbetas protegían de cerca a los dos petroleros restantes, el "Havelock" navegaba en círculos a su alrededor buscando a los submarinos.

A las 06.30 horas, el "U-511" lanzó cuatro torpedos que erraron el blanco, tan lejos que ni siquiera fueron detectados por los escoltas.

Poco antes del alba, un punto brillante en el cielo trajo de repente un rayo de esperanza; era un hidroavión patrullero Catalina. El convoy se aproximaba a Gibraltar. Pronto apareció el destructor "Quiberon" y más tarde, la corbeta "Penstemon" y el patrullero "Sampsire" que se les reunieron dos días después de haber zarpado de Gibraltar para acudir en su ayuda. A su llegada el día 11, atacaron a un submarino a las 17.13 horas.

Sucios, agotados, las tripulaciones del TM1 sabían por fin que la batalla había terminado. El 14 de enero, las seis naves fondearon al pie de la Roca de Gibraltar, a la que habían perdido las esperanzas de volver a ver.

Once submarinos atacaron al convoy, sobrepasando en número a cuatro escoltas que habían empleado hasta su última carga de profundidad.

Los escoltas tuvieron la desventaja de las fallas ocurridas en sus equipos de radar y la falta de camuflaje.

Por el lado alemán, diez de los once submarinos lograron alcanzar posiciones de lanzamiento, disparando un total de 47 torpedos.

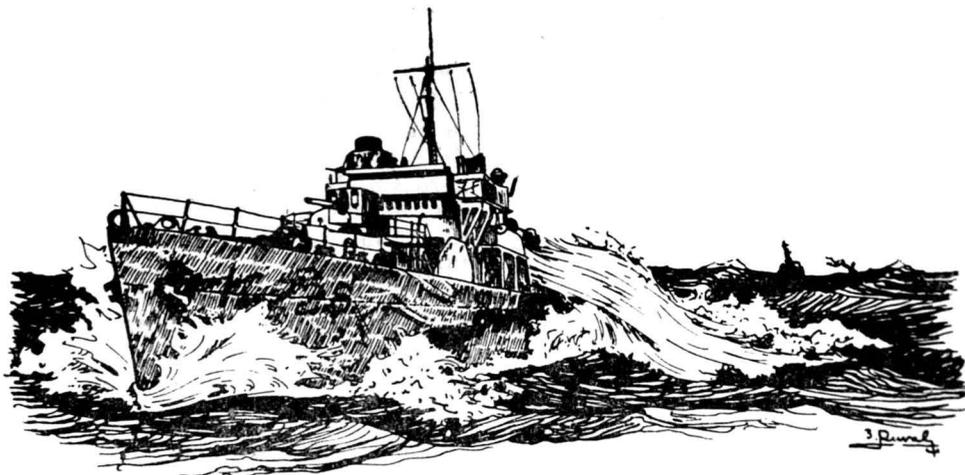
Dos submarinos alemanes fueron averiados, el "U-436" ligeramente dañado por el "Havelock" y el "U-134", gravemente por la "Godetia", lo que lo obligó a regresar a su base.

En París Doenitz y sus colaboradores, el Almirante Godt y el Capitán de Corbeta Ressler hacían un resumen del combate según las informaciones recibidas. Al comienzo, el "U-514", el 3 de enero de 1943 había avistado nueve petroleros y anunciado la destrucción de uno de ellos (el "British Vigilance"). El 8 de enero, el "U-436" reclamó otras tres bajas (en realidad sólo había alcanzado a dos). El 9, el "U-575" anunció seis impactos en dos ataques (fueron sólo dos). El "U-442" anunció tres gol-

pes a la vez, pero hubo uno sólo. Por su parte el "U-134" anunció una victoria (que no la fue) y el "U-552" reclamó también dos victorias (por una sola).

Se comprende entonces por qué el General von Armin enviara un telegrama de agradecimientos a la Armada, por la valiosa ayuda prestada.

(Traducción de la "Revue Maritime")



La corbeta "Godetia", en acción.