

# La extraña historia del submarino

## HMS. «Seal» de la... Kriegmarine

Una noticia daba vuelta al mundo velozmente, electrizándolo: "Alemania ataca a Polonia". Así comenzaba la Segunda Guerra Mundial, el día 1º de septiembre de 1939. Al día siguiente, en medio de los comunicados que informaban de las acciones bélicas sobre las tierras polacas, se propagaba una declaración emitida por Alemania que decía: "Alemania declara la inviolabilidad de Noruega, siempre y cuando no fuese rota por una tercera potencia".

El 19 de septiembre, a pesar de la declaración alemana, los ingleses comenzaban a hacer preparativos para cortar el suministro de mineral de hierro, que por vía marítima realizaban los alemanes desde Narvik, a lo largo de las costas noruegas.

El Consejo Aliado de la Guerra decidió, el 5 de febrero de 1940, desembarcar cuatro divisiones en Narvik, las que tendrían por objetivo la ocupación de

los yacimientos suecos de mineral de hierro de Gallivare. Ante esta grave decisión que complicaba extraordinariamente la situación, el Mando Supremo de las fuerzas armadas alemanas comenzó a preparar la correspondiente contramedida, la Operación "Weserübung"; ello significaría la ocupación de Noruega por las fuerzas germanas. A partir de este instante los hechos comenzaron a desencadenarse cada vez más rápidamente hasta llegar al acontecimiento que es el centro mismo de nuestra historia.

A fines de marzo (el 28, exactamente), los altos mandos aliados daban el orden de "minar las aguas noruegas el 5 de abril". Aquel día comenzaba el minado de las aguas noruegas y a continuación el desembarco en Narvik, Drontheim, Bergen y Stavanger. En verdad, se les adelantaron a los alemanes sólo en unas pocas horas.

La lucha se desarrolló así, fulminante y enconadamente por aire, mar y tierra, por el dominio y control de Noruega.

El grupo de lanzaminas encargado de minar las aguas noruegas fue protegido por el crucero de combate "Renown" y cuatro destructores, durante la realización de su tarea, la que cumplieron con precisión y rapidez, finalizándola felizmente el día 8.

A partir del día 8 de abril, los ingleses colocaron al acecho del tráfico alemán, una docena de submarinos en los estrechos daneses, el Kattegat y el Skagerrak. Para desgracia de los alemanes, todo su sistema de transporte marítimo de apoyo a sus fuerzas combatientes en Noruega, debía atravesar la zona de los estrechos daneses, lo que les significó sufrir pérdidas de importancia por la acción del grupo de submarinos británicos allí desplegados. A finales de mes, y como complemento a sus ataques submarinos en los estrechos daneses, los ingleses comenzaron a minar con submarinos de gran tonelaje el Kattegat. Así, la defensa anti-submarina y la destrucción de submarinos británicos se convirtieron en los problemas más apremiantes de resolver para los alemanes, si querían atender satisfactoriamente el aprovisionamiento de sus fuerzas empeñadas en acción sobre suelo noruego. Esta tarea fue encomendada, entre otros, al Grupo de Aviación Costera N° 706, cuyos hidroaviones se dedicaron durante semanas a la monótona labor de búsqueda de submarinos por cuadrículas.

En el extremo norte de la península de Jutlandia, más o menos a la altura de la mitad del Kattegat, está el profundo y largo fiordo Lim; tan largo, que corta la península de lado a lado dando origen a la isla más septentrional de Dinamarca. Penetrando en el fiordo Lim, unos 25 km. desde el Kattegat, se topa con un puerto de regular importancia llamado Aalborg, cuya principal actividad son los astilleros. Allí habían instalado los alemanes el Grupo de Aviación Costera N° 706.

Aquí, en Aalborg, es donde verdaderamente comienza nuestra historia, ya que todo lo dicho anteriormente ha sido una descripción breve del acontecer histórico para ubicar correctamente en el tiempo y las circunstancias a los protagonistas.

Recorramos Aalborg: veremos sus calles limpias, sus casitas de un piso, de techos rojos, típicamente nórdicas, sentiremos el vivir acompasadamente tranquilo de la vida provinciana (esto antes de la guerra); al aproximarnos a la orilla del Lim sentiremos el olor a mar; guiándonos por él, dirijámonos hacia el puerto y los astilleros, ¡Miren!, qué hermoso transporte se está construyendo allí; tiene 3.800 ton. de desplazamiento, 340 pies de eslora, 46 pies de manga y 19 pies de puntal, ¡Qué extraño nombre tiene escrito en su popa: "Angamos"! Sí, efectivamente es nuestro "Angamos"; por un capricho del destino un trozo de Chile está entrelazado en esta exótica historia que ya comienza a tejerse.

Es el domingo 5 de mayo de 1940. Desde la base del Grupo de Aviación Costera 706, ubicada en Aalborg, despegan dos hidroaviones Arado en misión de reconocimiento, de madrugada. Describiendo una amplia espiral ascendente van tomando lentamente altura; bajo sus alas van pasando las casas, el puerto, los astilleros; sí, también nuestro "Angamos" a medio nacer ve partir y perderse tras el horizonte, por el Oriente, a los dos pájaros metálicos que van al encuentro de su destino. En los mandos de los hidros están los tenientes segundos Karl Schmidt y Günther Mehrens, los que inician la búsqueda con toda dedicación, ya que saben que los submarinos emergen de noche para cargar sus baterías y por lo tanto las mayores posibilidades de localizar alguno, son en la madrugada.

Alrededor de las 02,30 horas volaba el aparato del teniente 2° Mehrens a medio centenar de metros sobre las aguas del Kattegat manteniendo un rumbo norte, no lejos de las aguas territoriales de Suecia. Mehrens, atento a los instrumentos de a bordo, vigilaba también cuidadosamente las aguas del estrecho.

Repentinamente, a estribor del hidro "Arado" se destacó una sombra: Mehrens hizo picar suavemente la máquina y se dirigió hacia allá. No había duda posible. ¡La sombra era la torrecilla de un submarino! Su proa estaba fuera del agua, en cambio, su popa estaba hundida. El piloto del hidroavión pudo observar, además, que se movía lentamente hacia el Este, hacia las aguas jurisdiccionales suecas.

El teniente 2º Mehrens oprimió el disparador de sus cañones de 20 mm. tirando una ráfaga delante de la proa del submarino desconocido; luego tomó la linterna de señales con la que con sus destellos emitió la letra K en el código Morse, la que en lenguaje marítimo es la señal internacional de inmediata detención. Luego, por medio de una nueva serie de destellos, pidió al submarino que diera su identificación y nacionalidad.

En el puente de la torrecilla del submarino, su comandante, el teniente de navío Rupert P. Lonsdale, ordenaba al señalero, el marinero Waddington, que ignorara el interrogatorio y que transmitiera señales ininteligibles.

El submarino que el teniente 2º Mehrens había descubierto, navegando con grandes dificultades, era el submarino lanzaminas británico H.M.S. "Seal" (en idioma inglés "Seal" significa "Foca"), un submarino de gran tamaño, de 1.520 ton. de desplazamiento standard en superficie y 2.157 ton. de desplazamiento en inmersión, a plena carga. Sus dimensiones eran: 289 pies de eslora, 25,5 pies de manga y 15,5 pies de calado medio en superficie con desplazamiento standard. Sus motores diesel eléctricos que tenían una potencia de 3.300 HP al freno y 1.630 HP en el eje le permitían desarrollar una velocidad de 15 nudos en superficie y 8,75 nudos en inmersión.

Tenía estanques que le permitían almacenar 136 ton. de petróleo. Su armamento consistía en un cañón sobre cubierta de 4 pulgadas, 2 ametralladoras y 6 tubos torpedos de 21 pulgadas (todos ellos a proa); estaba acondicionado, además, para llevar un cargamento de 50 minas, las que largaba por su popa. Su tripulación normal era de 50 hombres.

El submarino "Seal" fue construido en los astilleros británicos de H.M. Dockyard en Chatham y fue lanzado al agua el 27 de septiembre de 1938. Pertenecía a la clase "Porpoise". Al submarino "Porpoise" (cabeza de serie de los submarinos lanzaminas de su mismo tipo) le correspondió en suerte, durante la II Guerra Mundial, hundir al submarino alemán U-1, es decir el submarino con el que Alemania hizo renacer su flota submarina después de su aplastante y humillante derrota de 1919. El hundimiento del U-1 se produjo por torpedos

lanzados por el "Porpoise", el que estaba al acecho al suroeste de Stavanger el día 16 de abril de 1940.

Ya que estamos recordando viejos hechos de submarinos, bien vale la pena citar este U-1 describiendo sus características técnicas. Era un submarino pequeño tipo II-A (el tipo I, se construiría después; algo muy germano por lo demás) el que estaba basado en los submarinos tipo UB-II de la I Guerra Mundial. Había sido construido en Kiel, siendo lanzado al agua en 1935. Era un submarino costero que se destinó —como todos los de su tipo—, a instrucción, dado su corto radio de acción. Tenía un desplazamiento de 254 ton. en superficie y 303 ton. en inmersión; estaba tripulado por 25 hombres.

Volvamos nuevamente a nuestra historia, volvamos al "Seal", al que habíamos dejado haciendo señales ininteligibles con las que el mandante Lonsdale trataba de ganar, desesperadamente, tiempo. El "Seal" había estado colocando minas en el estrecho de Kattegat y durante las maniobras de fondeo había chocado con una de ellas, la que explotó averiándolo tan gravemente, que casi envió al fondo del mar al submarino, ya que hizo hundirse al "Seal", el que después de varias horas de tremendos esfuerzos, por parte de su tripulación, logró salir a la superficie. Con una gran vía de agua y además, la popa hundida, podía desarrollar muy poca velocidad; por lo tanto, su única posibilidad de salvación estaba en entrar a aguas territoriales de Suecia, que era lo que intentaba hacer su comandante.

Cabe hacer notar que según historiadores navales de la Segunda Guerra Mundial (británicos), el H.M.S. "Seal" habría chocado con una mina alemana fondeada en el Kattegat. En lo que coinciden todos los historiadores es en el hecho en sí: el "Seal" chocó con una mina, la que hizo explosión averiándolo seriamente.

La maniobra de aproximación a la costa sueca fue observada por el teniente 2º Mehrens, por lo que dedujo correctamente que debía tratarse de un submarino inglés. Elevó su aparato hasta unos 3.000 pies y procedió a radiar a su base la posición del submarino averiado. Luego inició una picada más o menos pronunciada, al término de la cual lanzó

una bomba de 500 kg. enderezando después su hidroavión "Arado". Instantes más tarde, a unos 35 metros del submarino, se levantó una gran columna de agua en el punto en que había caído la bomba. Günther Mehrens volvió a tomar altura para iniciar su segunda pasada de bombardeo; su segunda bomba tampoco dio en el blanco. A continuación, Mehrens hizo una pasada disparando sus dos cañones de 20 mm. contra la torrecilla y contra el casco del submarino (tratando de dar en la línea de flotación).

El comandante Lonsdale, ante este último ataque, reaccionó tomando personalmente la ametralladora doble tipo Lewis y haciendo fuego contra el hidroavión atacante.

Una tercera bomba cayó junto al "Seal"; era el "Arado" del teniente 2º Schmidt que se había aproximado y continuaba el ataque iniciado por Mehrens. Finalmente, la segunda bomba de Schmidt (y cuarta del bombardeo) aunque tampoco hizo impacto directo, estalló tan cerca del submarino HMS. "Seal", que lo remeció violentamente de proa a popa, produciéndole nuevas vías de agua. A partir de este instante la situación del "Seal" fue desesperada; su equipo de TSH comenzó a emitir un angustioso S.O.S. El agua entraba a torrentes a la sala de motores, la que no podía ser achicada por las bombas con la rapidez necesaria, por lo que el nivel del agua subía y subía inexorablemente hasta que llegó el momento en que el último Diesel, que aún funcionaba, terminó por detenerse, inmovilizando al afligido "Seal".

El comandante Lonsdale valoró la situación y llegó a la conclusión de que era insostenible, por lo que pidió a un miembro de la tripulación un trapo blanco cualquiera, el que, una vez en sus manos, procedió a agitar en alto.

Karl Schmidt no salía de su asombro al contemplar aquel trapo blanco que se agitaba en la torrecilla; aquello significaba nada menos que dos hidroaviones "Arado" habían capturado un submarino de gran tamaño. El teniente 2º Schmidt pensó: "Esto no se ha visto jamás, y si el submarino lograra sumergirse, ninguna persona creería lo sucedido"; el piloto decidió entonces obtener una prueba irrefutable de su hazaña, de su captura y, para ello, se le ocurrió que, ninguna

prueba era mejor que la presencia del propio comandante del HMS. "Seal".

Schmidt piloteó hábilmente su hidroavión "Arado" haciéndolo amarizar junto al submarino, y una vez al lado de él gritó: "¿Dónde está el capitán del submarino? ¡Que salte inmediatamente al agua y venga aquí!".

Al teniente de navío Lonsdale no le quedó más que sacarse los zapatos y tirarse a las frías aguas del Kattegat y, nadando, se dirigió al hidroavión que se mecía al compás del oleaje. Schmidt lo esperaba ansioso; saltó de la cabina y lo ayudó a salir del agua, terminando por subirlo en vilo; una vez de pie en el ala le ordenó meterse en el puesto del observador; a continuación se metió él mismo a la cabina, aceleró el motor, avanzó con el hidro velozmente sobre la superficie del mar, y se elevó raudamente ganando altura.

Lonsdale intentó protestar: ¡Son aguas territoriales suecas!, pero el piloto, moviendo la cabeza negativamente, le señaló con una mano la aún lejana costa sueca, dándole a entender su equivocación.

Schmidt enfiló rumbo a su base en Aalborg, feliz del resultado de su patrullaje. ¡Había hecho prisionero a un comandante de submarino inglés y lo traía a bordo!

Mientras tanto, el pesquero armado "Franken", al mando del teniente Llang, en misión de patrullaje antisubmarino, había sido localizado por el teniente 2º Mehrens, quien lo guió hasta el inmóvil "Seal". Llang ordenó abordar al submarino, aprisionar a los marinos británicos y luego de amarinear al sumergible procedió a remolcarlo hacia Frederikshaven adonde llegó sin dificultades.

Volvamos a Aalborg, al puesto de mando del Grupo Nº 706 de Aviación Costera. Allí, en medio de gran algazara de los pilotos alemanes, era festejado un hombre totalmente mojado, el comandante Lonsdale. Los pilotos alemanes festejaban su cumpleaños, el que había sido descubierto accidentalmente al leerse su placa de identificación. Amargos 35 años recién cumplidos.

Dejemos al comandante Lonsdale y su gran amargura y volvamos al "Seal". Una vez llegado a la base de Frederikshaven, el "Seal" fue sometido a una larga serie



de reparaciones hasta quedar nuevamente en plenas condiciones de navegar. Entonces el HMS. "Seal" perdió su nombre original y fue bautizado como "UB", pasando a formar parte de la Kriegsmarine (Marina de Guerra Alemana).

El submarino UB fue destinado a instrucción, pero como todos los submarinos capturados por los alemanes, su vida operacional fue breve, dadas las grandes dificultades con que se topó para su mantenimiento, no siempre subsanables, debido al equipo no standard (visto desde el punto de vista alemán). Así el UB, quedó muy pronto inmovilizado, amarrado a las bitas de un malecón de Kiel, donde le sorprendió el fin de la guerra.

La Marina británica no tendría la satisfacción de recuperarlo, porque el 3 de mayo de 1945 era barrenado y echado a pique por marinos alemanes de la Base Naval de Kiel.

La captura del submarino HMS. "Seal" fue un revés muy duro y amargo para la Real Armada Británica, durante la II Guerra Mundial, ya que aparte de dos embarcaciones costeras, que los alemanes capturaron más adelante (y de varios buques secundarios que repararon los enemigos de Inglaterra, después del abandono por parte de los británicos de ciertas bases en el extranjero, particularmente en el Lejano Oriente a principios de 1942), el HMS. "Seal" fue el único buque británico que cayó en manos del enemigo durante la II Guerra Mundial.

He aquí tres reacciones de tres británicos ante este hecho.

El comandante del submarino HMS. "Seal", teniente de navío Lonsdale, dijo al justificar su rendición: "Yo era el responsable de 60 vidas y el "Seal" no era más que algo muerto en situación desesperada".

El historiador naval capitán S.W. Roskill R.N. en su libro "La Insignia Blanca" (La Marina británica en la guerra 1939-1945) dice: "Los submarinos británicos todavía no tenían cargas de barrera" (con esto tratan de explicarse por qué Lonsdale no hundió su nave, permitiendo en cambio que fuera capturada, explicación que por lo demás me parece que no es muy satisfactoria), y continúa diciendo: "pero casi se puede asegurar que la principal responsabilidad del desastre la tuvieron los que enviaron a un navío tan grande y premioso a operar en aguas poco profundas, intensamente minadas y constantemente patrulladas, y no su tripulación, que hizo lo imposible para librar a su barco de una situación tan sumamente peligrosa".

El gran estadista y leader británico, Winston Churchill, en sus voluminosas Memorias sobre la II Guerra Mundial, opta por ignorar este suceso, y sólo al final del tomo I, en un cuadro resumen sobre "Pérdidas navales inglesas en la campaña de Noruega", aparece una lacónica línea que dice:

"Submarino "Seal" hundido por mina, 5 de Mayo".