

LA ESCUADRA DE LOS ESPANTAJOS

Por
Henri LE MASSON



.C. SQUADRON significa Special Coastal Squadron, pero se ha interpretado también Scare Scrow Squadron, o sea, Escuadra de los Espantajos. Tal fue el sobrenombre o calificativo humorístico que dieron los marinos ingleses a esa escuadra fantasma que, hacia fines de 1914, apareció en las aguas de Escocia e Irlanda y cuyas unidades desaparecieron un año más tarde.

La idea nació en el fértil cerebro de Winston Churchill, entonces Primer Lord del Almirantazgo. En efecto, en una de esas pequeñas notas en que condensaba sugerencias o elementos de instrucciones u órdenes para el servicio del Estado Mayor Naval, el 21 de octubre de 1914 se halla la primera manifestación:

"Es indispensable construir sin demora una flota de falsos buques de línea. Hay que escoger inmediatamente diez barcos mercantes, ya sean ingleses o de los tomados a los alemanes. Distribuirlos entre los astilleros navales particulares, que no estén excesivamente cargados de construcciones nuevas para la Marina de Guerra. Darles las siluetas de las unidades de

la 1ª y de la 2ª Escuadra. Tengo esta idea desde hace ya tres años; siento vivamente haber tardado tanto en ponerla en práctica. Creo que en tres semanas se debe poder transformarlos y que deben estar disponibles para fines tácticos".

La idea no tardó en materializarse. El 20 de octubre el almirante Battenberg, Primer Lord Naval, había pedido se le relevara de sus funciones; Lord Fisher, llamado al servicio activo, lo reemplazó inmediatamente. Dejó anotado en sus memorias que el día 30 llamó al capitán Haddock, comandante del paquebote "Olympic", para que tomase el mando de la futura flota fantasma. El almirante Percy Scott, que acababa de regresar al servicio, cuenta en sus memorias que el 3 de noviembre, Winston Churchill le había pedido que vigilara personalmente los trabajos de transformación. Según las memorias de Percy Scott, el gran astillero de Belfast Harland and Wolff, desde el día 4 tuvo dos mil obreros ocupados en esta tarea y el 6, el capitán Haddock recibió un nombramiento temporal de comodoro en la Reserva Naval. Como se ve, las oficinas no habían perdido tiempo. Efectivamente, las órdenes se habían da-

Nombre del buque requisado	Armador	Construido en	Tonelaje	Transformado para representar
1.—"City of Oxford"	Ellerman	1882	4.019	"St. Vincent"
2.—"Michigan"	White Diamond Co.	1887	4.935	"Collingwood"
3.—"Moctezuma"	Canadian Pacific	1899	8.360	"Iron Duke"
4.—"Ruthenia"	Canadian Pacific	1900	7.394	"King George V"
5.—"Tyrolia"	Canadian Pacific	1900	7.535	"Centurion"
6.—"Oruba"	Royal Mail ss.Co.	1899	5.971	"Orion"
7.—"Mount Royal"	Canadian Pacific	1898	7.998	"Marlborough"
8.—"Montealm"	Canadian Pacific	1897	5.505	"Audacious"
9.—"Kronp. Cecilie"	Hamburg-Amerika	1905	8.684	"Ajax"
10.—"Perthshire"	Turnbull Martin	1893	5.881	"Vanguard"
11.—"Manipur"	T.J. Brockeland	1906	7.654	"Inflexible"
12.—"Cevic"	White Star Line	1894	8.301	"Queen Mary"
13.—"Patrician"	T. & J. Harrison	1901	7.474	"Invincible"
14.—"Merion"	Intern. Navng. Co.	1902	11.621	"Tiger"

do el 27 de octubre y, en menos de una semana, siete de los catorce buques por transformar, habían sido requisados y se habían empezado los trabajos sin mayor tardanza.

No carece de interés el indicar cómo quedó constituida la "escuadra de los espantajos", cuyas unidades no se designaban más que por números.

Para comprender bien las razones de tales transformaciones hay que recordar las preocupaciones del Almirantazgo británico a comienzos del otoño de 1914. Al revés de lo que pudiera creerse, los ingleses no tenían una superioridad aplastante en el Mar del Norte, su principal teatro de operaciones marítimas. Varios "dreadnoughts" de la Gran Flota habían tenido que ser enviados a reparar en los arsenales: el "Iron Duke" y el "Ajax" para arreglar sus condensadores; el "Orion" para consolidar la base de sus turbinas; el "Conqueror" estaba en reparación periódica; el "New Zealand" se hallaba en carenaje; tres cruceros de batalla, el "Princess Royal", el "Invincible" y el "Inflexible", iban a ser designados para comisiones lejanas; se les iba a lanzar en persecución de la escuadra de von Spee; otros buques, como los acorazados "Erin" y "Agincourt", el crucero de batalla "Tiger", acababan de ser armados y sus tripulaciones no tenían adiestramiento alguno; por último, el 27 de octubre, el "Audacious" se había ido a pique al chocar con una mina. En realidad, y a pe-

sar de una superioridad abrumadora en el papel, la escuadra de cruceros de batalla ingleses, durante varias semanas, no podría oponer más que cinco unidades a los cuatro buques similares de sus enemigos.

Por otra parte, los submarinos alemanes comenzaban a mostrarse activos y peligrosos; su amenaza había obligado a los ingleses a abandonar su base principal: Scapa Flow. En espera de hallarse equipadas convenientemente, las escuadras habían sido dispersadas en diferentes fondeaderos de la costa irlandesa o escocesa. En el curso de una de estas "tribulations", el "Audacious" cayó en un campo de minas, fondeadas pocas horas antes por un crucero auxiliar alemán.

Se esperaba que los acorazados fantasmas engañarían a los espías alemanes, que nunca podrían revisarlos más que de lejos y, por consiguiente, impedirían que el Almirantazgo alemán prestase fe a los informes que pudieran llegarle de la partida de unidades importantes para destinos lejanos o de la dispersión de la Gran Flota en "pequeños grupitos", con detrimento de su potencia. Por añadidura, se confiaba en que podrían desempeñar el papel de carnada y facilitarían la ejecución de proyectos de emboscadas, hacia los cuales se procuraría atraer la "Flota de Alta Mar". En efecto, el almirante Jellicoe cuenta en sus recuerdos que, en agosto de 1915, uno de los seudo acorazados zarpó de Scapa Flow para Rosyth,

inclinado a una banda, visiblemente desamparado, en la esperanza de que algún "U-boot" tratara de atacarlo, llegando a ser, a su vez, fácil presa de los dos torpederos que lo escoltaban.

Las transformaciones que se efectuaron fueron muy bien imitadas: toda la decoración era de madera y tela pintada; los puentes de mando y la superestructura, los mástiles, trípodes y sus cofas, las chimeneas suplementarias, las torres y los cañones en caramatas. Veamos lo que escribía a este respecto un oficial, a quien ni su orden de embarque ni sus superiores habían indicado la identidad del barco al cual lo habían destinado, ni el papel que éste debería desempeñar: "Dos hombres franquean ágilmente el portalón y llevan en sus hombros un cañón de 305 mms.; les sigue un operario que ni se agita cargando un ancla que, a juzgar por sus dimensiones, debía pesar bien sus cuatro toneladas; más atrás viene un aprendiz y bajo cada brazo se trae un cañón de 76 mms. Creí que me volvía loco. . .".

En las rodas de algunos hubo que adaptar un espolón o tajamar de acorazado; a todos fue preciso transformar totalmente la popa. Dificultad mucho más seria fue la que presentaron las bordas o cubiertas de los cascos, relativamente altas, en comparación con las de los buques de línea. Se resolvió más o menos este problema lastrando los fondos, de modo que se aumentase el calado.

En el conjunto, se estimó que el pintarajeo y disfraz de los buques de la escuadra fantasma podía engañar desde cierta distancia, si no a un ojo muy experto, por lo menos a los profanos y aun a muchos profesionales; porque no es dado a todos los marinos el saber identificar a primera vista una silueta, divisada a unas cuantas millas o que vagamente se entreve a través de la bruma. A este respecto son interesantes las breves líneas siguientes, que extractamos de un "Diario a bordo de la expedición de los Dardanelos", que se publicó anónimamente en 1922; las reproducimos porque confirman que se necesitaba cierto tiempo para darse cuenta de que se trataba de falsos buques de guerra:

"Desde hace cierto tiempo, vemos aquí dos buques desconocidos, extraordinarios y que nos intrigan sobremanera; a tal

punto que la escuadra los ha bautizado con el apodo de "buques fantasmas". Enarbolan pabellón inglés, pabellón blanco, pabellón de guerra. Van y vienen sin cesar, uno detrás de otro, a pequeño andar entre Imbros y Tenedos. Nadie los ha visto de cerca, nunca. Vistos de lado, se les tomaría por el "Tiger" y el "Indefatigable" (el "Tiger" y el "Indefatigable", ambos cruceros de batalla de la clase más poderosa, se hallan actualmente en otra parte, en algún punto del Mar del Norte, si no me engaño). Por otra parte, la apariencia de estos dos sujetos presenta un "no se qué" que no es natural. Decir qué es, no lo sé; pero nuestros ojos de marinos no se engañan. Para no precisar lo todo, he aquí cinco particularidades harto extrañas: 1º, imposible identificar estos buques, aun consultando todo lo que existe como documentación en el mundo; 2º, dichos navíos fondean siempre muy lejos del resto de la escuadra; 3º, rondan siempre juntos, siempre a distancia, dedicándose no se sabe a qué; 4º vistos en "punta", se constata inmediatamente que no son buques de guerra; 5º, uno de ellos tiene tres chimeneas, y dos de éstas nunca echan humo. . . Después de largas discusiones en la cámara, hemos llegado a la conclusión de que deben ser barcos mercantes hábilmente disfrazados de buques de guerra".

Los primeros acorazados fantasmas se unieron a la Gran Flota a principios de diciembre de 1914; como es lógico suponerlo, suscitaron intensa curiosidad. Muy luego se les designó con el nombre de escuadra de los "suicidas". En efecto, en esa época no se hablaba entre las tripulaciones más que de cierto plan de operaciones de Lord Fisher, cuyos detalles nunca se conocieron, porque jamás se publicaron. Se comprende que no podía tratarse más que de buques llamados a desempeñar un papel importante, sin duda, una misión de sacrificio, y de aquí proviene ese calificativo.

Por desgracia, muy pronto hubo que rendirse a la evidencia: la escuadra fantasma flaqueaba terriblemente por falta de velocidad. A causa del enorme lastre, con que se les había hecho bajar la cubierta, se habían tornado lerdos y pesados; sus máquinas estaban bastante gastadas; algunos de estos barcos tenían más de veinte años de edad; los "espantajos"

se arrastraban a siete u ocho nudos, mientras que habrían debido mantener un andar por lo menos el doble más rápido. Por consiguiente, se procuró utilizarlos lo mejor que se pudiera y, en algunos meses, los acorazados disfrazados participaron en varias salidas de la Gran Flota.

Se les empleó únicamente en los mares del Norte.

En la primavera de 1915, por ejemplo, el N° 12, que había copiado la silueta del crucero de batalla "Queen Mary", fue enviado a cruzar frente a Nueva York. En esos parajes se había señalado la presencia de corsarios alemanes; era preciso tranquilizar el comercio aliado y se esperaba atemorizar así a los comandantes alemanes que, habiendo permanecido en el mar por tantos meses, no tendrían la menor duda acerca de la identidad falsificada del recién llegado y, por tanto, no querían arriesgarse hasta llegar al alcance de sus cañones de 343. La misión del N° 12 fue feliz y no duró mucho; al día siguiente de su llegada a mares norteamericanos, después de una travesía de 25 días, el comandante del crucero auxiliar "Kronprinz Wilhelm", entrado pocos días antes a Newport News, después de un crucero de nueve meses, tomó la decisión de dejar internar su buque.

Otros cuatro de estos fantasmas fueron enviados al Mediterráneo. Su travesía se hizo con el mayor misterio, pasando a cincuenta millas frente a las costas españolas y sin tocar en Gibraltar: eran los seudos "Tiger", "Inflexible" (los dos buques divisados por los oficiales franceses, cuyos recuerdos acabamos de citar), el "Orion" y el "Collingwood". La historia cuenta que un barco mercante neutral, en el mar Egeo, se acercó demasiado al "Tiger"; éste, por su poca velocidad, no lograba dejar atrás al importuno (el verdadero "Tiger" daba 30 nudos); así es que se vio obligado a amenazar al indiscreto con abrir fuego sobre él, si no se alejaba y, en efecto, le envió algunas granadas con su único cañón verdadero: una temible pieza de 47 milímetros.

Varias veces, cuando a título de diversión se decidía bombardear alguno de los puertos de Asia Menor, la escuadra fantasma de los Dardanelos se mostraba en

el horizonte; era el "sostén"; bastaba su vista para desalentar a los turcos. En las memorias de un oficial de marina alemán, destacado para dirigir las baterías de la costa turca, se hace mención repetidas veces de estas apariciones.

En el curso de una de estas "operaciones", desapareció el N° 14, la reproducción del "Tiger"; fue torpedeado el 30 de mayo a las 20.10 por uno de los submarinos alemanes, que acababan de manifestar su presencia en los parajes de los Dardanelos y de echar a pique los viejos acorazados "Majestic" y "Triumph". A pesar de que el seudo "Tiger" navegaba en zig-zag a 8 nudos, fue alcanzado por un torpedo frente a sus calderas y se hundió en breves instantes, arrastrando a cuatro hombres y dejando en la superficie un centenar de marineros aferrados a los restos flotantes del naufragio. Si la noche no hubiese estado tan oscura, el comandante del "UB-8", por su periscopio habría mirado con estupefacción cómo flotaban torres y cañones de 343 al capricho de las olas... De aquí también nació una leyenda: se cuenta que el teniente alemán, ante el resultado inesperado del desastre que había provocado, se había vuelto loco... En realidad no había sino divisado más o menos la silueta del buque torpedeado, sin poder identificarlo, y el comunicado alemán publicado algunos días más tarde, a propósito de esta hazaña, anunció que se trataba de un acorazado tipo "Lord Nelson". Hasta cierto punto se puede admitir que, engañado por la obscuridad y distinguiendo mal el número de chimeneas, el comandante alemán haya podido confundir el seudo "Tiger" con el "Lord Nelson" y su "sister ship" el "Agamemnon", que eran los únicos buques ingleses de silueta moderna en la Escuadra de los Dardanelos, cuyas chimeneas y mástil de proa sin trípode estaban agrupadas y bien cerca del puente de mando a proa.

En una última ocasión, se pretendió dar una utilización militar a algunas unidades de la escuadra de "espantajos", cuando Sir Roger Keyes propuso su plan de forzar los Dardanelos con una flota que, precedida por barcos que habría que sacrificar, arremetería a través de las barreras y de los campos de minas (otoño

de 1915); en esa oportunidad la escuadra de los "espantajos" habría justificado su calificativo de escuadra de los "suicidas". Se sabe que el Almirantazgo no quiso llevar adelante ese atrevido proyecto. Por otra parte, ya varios habían desaparecido: el "Tiger", en las condiciones que dejamos indicadas; dos se habían utilizado como "pontones" de desembarco en las playas de los Dardanelos; otros habían sido devueltos a su destino primitivo, porque las pérdidas de naves mercantes se hacían cada día más sensibles y se trataba de recuperar todo el tonelaje mercante posible. A bordo de los que aún subsistían, el "maquillaje" o disfraz casi no se sostenía: mástiles, chimeneas, torres, todo se había soltado y oscilaba; para sostenerlos, habría que proyectar importantes reparaciones. Unos en pos de

otros, fueron llegando a los astilleros de construcción naval, para volver a tomar su estado primitivo.

Para terminar estas páginas sobre el papel de estas "ovejas" que se habían disfrazado de "lobos" citaremos algunas líneas de las memorias de uno de sus oficiales. "En una hermosa tarde de un domingo, el "Perthire" (el N° 10, alias el "Vanguard") remontaba la corriente del Clyde; los muchachos de la ribera nos aclamaban al pasar; algunos agitaban sus pañuelos. Evidentemente, para el gran público éramos un poderoso acorazado, pero no podíamos menos de escondernos para disimular nuestra confusión. Al otro día por la mañana, comenzó el trabajo de demolición".

"Revue Maritime" - Octubre 1937.

