HISTORIA DE LOS "CASI PRIMEROS" SUBMARINOS CHILENOS

"IQUIQUE" Y "ANTOFAGASTA"

Por

Pedro SAPUNAR Peric
Ingeniero Civil
Dirección de Obras Portuarias

La hermandad submarina chileno-canadiense

HE AQUI la historia del comun nacimiento de las armas submarinas de las Marinas de Chile y del Canada, y de los hechos posteriores, que al encadenarse casualmente a lo largo del tiempo hicieron que esta hermandad de nacimiento continuara y se reforzara aun mas, incluso hasta el día de hoy, como veremos en el desarrollo de este relato.

Los submarinos "Iquique" y "Antofagasta", CC-1 y CC-2

Al comenzar el siglo XX el desarrollo técnico del submarino era ya apreciable y dejando de ser un novedoso juguete de experimentacion mecanica y científica, pasaba a ser una realidad práctica en la que se vislumbraba una nueva y mortal arma val. Por ello es que las grandes potencias del mundo emprendieron, en aquel entonces, una política de decisivo incremento en la construccion de submarinos para sus marinas de guerra.

La Marina chilena no era ajena a estas inquietudes y por ello en 1911 había firmado un contrato con la Electric Boat Company de Nueva Jersey, poseedora de las patentes Holland, para la construcción de dos submarinos. Con esto, la Marina chilena iba a ser la segunda de América en poseer este tipo de buques, siendo logicamente primero, Estados Unidos; sin embargo, estas intenciones, como veremos más adelante, no se concretaron.

La Electric Boat Company arregló con la Seattle Construction and Drydock Company

la construccion de los dos submarinos chilenos en los astilleros que esta ultima empresa tenía en el puerto de Seattle, en la costa oeste de Estados Unidos, casi en el límite con Canadá.

Los dos submarinos fueron denominados por la Marina chilena, "Iquique" y "Antofagasta". Se les designó como comandantes a los capitanes de corbeta, Edgardo von Schroeders y Luis A Concha.

Eran casi identicos. Las principales características del "Iquique" eran:

-Desplazamiento: 313 tons. en superficie y 373 tons. sumergido.

-Dimensiones: 43.98 m. de eslora; 4.27 m. de manga y 3.51 m. de puntal.

-Armamento: 5 tubos lanzatorpedos de 18" y podía almacenar 5 torpedos.

-Motores y velocidad: en superficie 13 nudos con 600 HP, sumergidos 10,5 nudos con 260 HP.

Por su parte, los del "Antofagasta" eran:

-Desplazamiento: 310 tons. en superficie y 373 tons. sumergido.

-Dimensiones: eslora, 48,02 m., manga 4,56; puntal, 3,51.

-Armamento: 3 tubos lanzatorpedos y podía almacenar 6 torpedos.

-Motores y velocidad: en superficie, 13 nudos con 600 HP.; sumergido, 10.25 nudos con 260 HP.

Uno de los tubos lanzatorpedos en cada submarino estaba montado a popa. Ninguno de los dos poseía armamento artillero.

El gobierno chileno había convenido pagar $ 818.000 (dólares) por el par; había cancelado $ 714.000 (dolares), pero los pagos estaban ligeramente atrasados cuando comenzaron las dificultades. Los expertos navales chilenos habían recomendado que los submarinos no deberían ser aceptados por cuanto en tierra ellos pesaban más de lo planeado y su resistencia en el mar estaba consecuentemente fuera de las especificaciones. Los constructores se hallaban ansiosos y querían vender los submarinos a algún otro interesado, porque sus relaciones con los chilenos se ponían tirantes y también porque por este camino ellos podrían probablemente obtener un mayor precio.

Cuando el Imperio Británico entró en la guerra el 4 de agosto de 1914, la costa oeste (costa del Pacífico) del Canada, o sea, las costas del territorio de la Columbia Britanica y su correspondiente trafico marítimo mercante, estaban casi desprotegidos contra un ataque de los cruceros alemanes "Leipzig" y "Nurenberg" que se suponía estaban en la costa oeste de Norteamerica. El "Leipzig" se hallaba, en efecto, en un puerto mexicano, y un escuadron de cruceros alemanes era sabido que operaba en el Pacífico Occidental. Había algunas baterías de costa en Esquimalt; pero el unico buque de guerra de algun valor militar estacionado en estas costas era el HMCS "Rainbow", un crucero obsoleto con tripulacion incompleta y amunicionamiento defectuoso. Los únicos buques cercanos de la Royal Navy eran los escampavías "Shearwater" y "Algerine". Desde el punto de vista naval, en consecuencia, el área noroccidental del Pacífico ofrecía unas posibilidades muy poco agradables.

Volvamos un poco atras en la historia. El 29 de julio de 1914, el Almirantazgo Británico emitió telegramas de advertencia y fueron ordenados poner en practica los planes de alerta y defensa existentes. La Marina alemana se preparaba también para lo peor.

En el mismo día, un grupo de alrededor de media docena de hombres se reunía en el Unión Club en Victoria, B.C. Entre ellos se hallaba el capitan W.H. Logan, superintendente de London Salvage Association, y J.V. Paterson, presidente de la Seattle Construction and Drydock Co., quien estaba en la ciudad por negocios. Se discutía sobre las posibilidades de conflicto bélico. La adquisición de un buque de guerra chileno (Chile tenía entonces en construccion en Inglaterra dos acorazados y 4 grandes destructores tipo flotilla-leader) fue sugerida y dejada de lado como imposible. Paterson afirmó que su compañía tenía en Seattle dos submarinos los cuales podían ser obtenidos. Logan estaba enterado de su existencia. Esto fue el primer aviso, como quiera que sea, de la posibilidad de adquirirlos.

Durante los primeros dos días de agosto la situacion internacional empeoro rapidamente. El premier de la Columbia Britanica, Sir Richard Me Bride, tomó a su cargo el asunto de los submarinos, y así fue como se celebraron rapidamente varias conferencias entre Mc Bride, sus colaboradores y representantes de la empresa constructora de los submarinos. El honorable Martin Barrell, Ministro de Agricultura del Dominio, que pasaba sus vacaciones en la costa oes-

te a la fecha de estos acontecimientos, dio su consejo y su personal apoyo a Mc Bride pero Barrell no representaba al Gobierno Federal.

Nuevas reuniones se efectuaron el día 3 de agosto, en las mismas oficinas del astillero en Seattle. Logan se comunico telefonicamente con Paterson, y pregunto por el precio definitivo. La respuesta fue 575.000 dolares cada uno. Logan expreso su sorpresa ante esta cifra y paso el fono a Mr. Barrel para que lo confirmara. Como intentara un regateo, Paterson replico bruscamente: "Este no es tiempo para entregarse a conversaciones de este tipo, que yo no escucharía y si ellos se proponían conseguir submarinos podrían buscarlos en cualquier otra parte". Al día siguiente Logan nuevamente trato la cuestion precio, pero Paterson contestó que éste no estaba abierto a discusión en modo alguno. El precio incluía el costo de entregar los buques en el límite de las aguas territoriales canadienses. La "opinión naval" estimaba que la adquisición debía ser hecha, y Sir Richard Mc Bride asumió la responsabilidad de llevar a cabo las negociaciones.

El mismo 3 de agosto el Comandante en Jefe de Esquimalt telegrafio al Cuartel Geral del Servicio Naval en Ottawa:

"Dos submarinos actualmente terminados para Gobierno chileno Seattle, costo estimado £ 115.000 cada uno. Podrían probablemente adquirirse. Listos para accion torpedos a bordo. Gobierno chileno no puede tomar posesion. Yo considero lo mas importante adquirirlos inmediatamente. Barrell esta de acuerdo. Gobierno provincial adelantará remesa dinero pendiente".

Al día siguiente, habiendo estado esperando que los submarinos dejarían las aguas americanas en la medianoche, el envio otro mensaje al Cuartel General:

"Pueden conseguirse submarinos inmediatamente. Urgentemente sugiero hacer esto antes declaracion de guerra, despues de la cual constructores temerían complicaciones internacionales. No actuará autoridad"

Despues de recibir el primer mensaje del Comandante en Jefe local, el Cuartel General del Servicio Naval había enviado dos veces un cable al Almirantazgo-.

"He informado dos submarinos listos para entrega Seattle, ordenados por Chile. Chile incapaz tomar posesion. Gobierno desea informacion como opinion Almirantazgo de capacidades de submarinos chilenos en Seattle. Se entiende especialistas britanicos instruiran tripulaciones. ¿Le notifico compra?".

Como el tiempo apremiaba, Mc Bride, temeroso que ulteriores aplazamientos pudieran hacer imposible obtener los submarinos, continuo bajo su propia responsabilidad y negocio la compra de ellos con dinero provincial. Las negociaciones fueron completadas por el capitan Logan, quien había ido a Seattle con ese proposito. El Gobierno chileno objeto fuertemente perder los submarinos; pero no había cumplido parte del contrato. Durante el día 4 Logan se mantuvo en contacto con Victoria por telégrafo y teléfono. Paterson aceptó finalmente la seguridad de Me Bride que cualquiera cantidad acordada le sería pagada rápidamente, y el trato sería cerrado al precio que el había puesto en un comienzo y había rehusado discutir. La cantidad era de US$ 1.115.000 por los dos submarinos, lo cual era US$ 332.000 más de lo que los chilenos habían acordado pagar.

La Seattle Construction and Drydock Co. había acordado sacar los dos submarinos de manera de alcanzar a la luz del día en la mañana del 5 de agosto una posición de cinco millas al sur de la isla Trial, donde, justo fuera de las aguas territoriales canadienses, el buque "Salvor" iba a encontrarlos. Se tomaron precauciones especiales para evitar que noticias del "traspaso" llegaran a oídos de oficiales americanos, de los alemanes del lugar, y también de los chilenos que se hallaban en Seattle en conexion con la esperada cesion de los submarinos a su Gobierno.

La salida de los submarinos iba a ser una escapada mas bien que un zarpe en regla, ya que los documentos de despacho no habían sido obtenidos. Paterson y el capitán Logan, subieron a bordo de uno de los buques y alrededor de las 10 de la noche los submarinos largaron amarras tripulados con dotaciones de la compania constructora. Cubiertos por la obscuridad y la neblina y navegando con sus relativamente silenciosos motores electricos llegaron así a salvo, sin ser descubiertos, a la boca del puerto. Ahí, a despecho del fuerte ruido que podían hacer los tubos de escape, fueron echados a andar los motores diesel a toda velocidad. Durante el crucero, o antes, uno de los submarinos debe haber rascado las planchas del casco con alguna obstrucción,

pero este hecho no fue sabido por sus nuevos propietarios sino tiempo después.

Entretanto, las autoridades canadienses se habían estado aprestando para recibir a los dos sumergibles. Se había logrado ubicar a un oficial en retiro especialista en submarinos, el teniente comandante Bertram Jones, R.N., al que se le ordeno rapidamente embarcar a bordo del "Salvor" para ir al rendezvous con los dos submarinos. A Jones se le dieron instrucciones escritas para inspeccionarlos cuidadosamente, tanto como las condiciones lo permitieran. Si la inspeccion era satisfactoria, los submarinos serían pagados y entonces él los traería a Esquimalt.

Jones llevaba un cheque por 1.115.000 dólares, extendido por la provincia de la Columbia Britanica contra el banco Canadian Bank of Commerce y rubricado por Me Bride. Acompañado por el teniente R. H. Wood, ingeniero jefe de Esquimalt, Jones encontro a los submarinos en el punto señalado. Allí los sumergibles procedieron a colocarse al costado del "Salvor". Alrededor de 4 horas se emplearon en inspeccionar los dos-buques y recién entonces se le entregó el "enorme" cheque al impaciente Paterson. Se izaron los colores británicos y no se perdio tiempo para dirigirse a Esquimalt, donde llegaron sin tropiezos en la mañana del 5 de agosto.

A las 12 de la noche del 4 de agosto de 1914, Inglaterra iniciaba oficialmente la guerra contra Alemania; se daba comienzo así a la Primera Guerra Mundial.

Interin, el Presidente Wilson de Estados Unidos firmaba una serie de Proclamaciones de Neutralidad de su país, y por las que se prohibía favorecer a uno u otro de los países en guerra, en cualquier forma, incluso lógicamente, en la venta de buques de guerra. Esto último habría hecho un delito la accion de sacar los dos submarinos fuera de las aguas de Estados Unidos y llevarlos a aguas canadienses.

La declaracion de neutralidad del Presidente Wilson que cubría las hostilidades entre Inglaterra y Alemania fue firmada el mismo 5 de agosto, y al día siguiente, a las 8 A.M. el crucero americano "Milwaukee" zarpaba de los Arsenales Navales de Bremerton con orden de interceptar a los dos submarinos, si aún estaban en aguas territoriales americanas y "prevenir la violación de la neutralidad".

El "Milwaukee" examinó la bahía de Port Townsend y habiendo navegado alguna distancia hacia New Dungeness sin encontrar los submarinos, retornó a Bremerton.

La no avisada arribada de los submarinos causó mucha conmoción. Mucha gente de Esquimalt creyó que el enemigo había llegado. La embarcacion de la policía marítima de patrulla fuera de la bahía, navegó hacia dentro del puerto haciendo sonar ininterrumpidamente la sirena. Las baterías de costa, cuyas dotaciones eran del Ejercito, y que aparentemente no habían sido avisadas, telefonearon a los Arsenales de la Marina antes de abrir fuego, para saber si eran o no esperados unos submarinos. Por fin, las causas de la conmocion entraron al puerto sin ser molestadas y se amarraron al arsenal. La base de Esquimalt estaba mal preparada para recibir a los recién llegados, y telegrafió a Ottawa:

"Se requiere todo mecanismo en conexión tubos torpederos sumergidos 18", incluso repuestos giróscopos, herramientas y manuales torpedos, mecanicos de torpedos, especialistas. No tenemos nada".

Tambieín se pidieron oficiales submarinistas y marineros que pudieran estar disponibles.

La respuesta del Almirantazgo a la demanda de Ottawa pidiendo consejo, fue favorable a la compra y ofrecio que Canada marinerara los submarinos. Esta respuesta estaba basada principalmente en la opinión de Sir Philip Watts, quien había sido por muchos años Director de Construcción Naval del Almirantazgo. El era ademas Consejero del Gobierno chileno, y sabía todo cuanto podía saberse acerca de los dos sumergibles. Opino que era muy buena compra, siendo esta opinión apoyada por el comodoro del Servicio de Submarinos Británico. El gobierno canadiense había sido así aconsejado de comprar los sumergibles por las autoridades mejor informadas en la materia.

Tan pronto como hubo decidido comprar los submarinos con fondos provinciales, sir Richard Mc Bride envio el siguiente telegrama a sir Robert Borden:

"Después consulta con Barrell y oficiales navales he adelantado esta noche un millón cincuenta mil dólares... para adquirir dos modernos submarinos que están puerto Seattle y construidos para Chile. Todos arreglos completos para su arribada Esquimalt mana-

na a menos que desgraciados incidentes ocurran. Felicite Canada si esta operacion tiene exito en adquisicion de tan utiles auxiliares defensa del país'".

Borden contestó:

"Ayer en la mañana comunicamos con Almirantazgo sobre conveniencia adquirir dos submarinos mencionados y sobre posibilidad de tripularlos, ya que sin tripulaciones serían inutiles. Ellos aconsejan comprar, tripulaciones ofrecidas podrían ser aseguradas. Como esto ha sido conseguido apreciamos muy calurosamente su accion, la cual tendera grandemente a incrementar seguridad costa Pacífico y envío sinceros agradecimientos. Por favor notifíquenos su llegada".

Los mensajes navales que apuntalaron la compra de los submarinos fue muy breve. El 5 de agosto el Cuartel General Naval envio el siguiente mensaje a Esquimalt: "Preparese adquirir submarinos. Precio telegrafo". La respuesta fue: "Hemos adquirido submarinos". Así la Columbia Britanica llego a ser unica Provincia que desde la Confederacion, tuvo sus propios buques de guerra. El 7 de agosto de 1914 el Gobierno del Dominio asumió la responsabilidad por la compra, y los sumergibles fueron colocados a disposicion del Almirantazgo por orden del Consejo en el mismo día.

Si bien los chilenos habían llamado a los submarinos "Iquique" y "Antofagasta", el oficial naval superior de Esquimalt, sujeto a la aprobación del Cuartel General, llamó a los recien llegados "Paterson" y "Mc Bride" recordando a su constructor y su comprador. Esta acción, sin embargo, no fue aprobada y se siguio en cambio un precedente australiano. Algún tiempo atrás la Real Marina Australiana había adquirido dos submarinos de la Marina Real (inglesa) de la clase E, y los había bautizado AE-1 y AE-2. Los submarinos canadienses eran aproximadamente de la clase C del Almirantazgo inglés, así que el "Iquique" llegó a ser el CC-1 y el "Antofagasta" el CC-2. Con todo, Paterson no quedó enteramente sin "premio", ya que la Electric Boat Co. le dio US$ 40.000 de comisión; ello resultó de que si bien la Compañía había cotizado a Paterson el precio de US$ 555.000 para cada submarino, él había subido dicho valor a US$ 575.000, llegando a su bolsillo la diferencia.

Estos eran submarinos pequeños de un tipo adaptado para operar en aguas costeras. Los accesos a Victoria y Vancouver a traves del estrecho de Juan de Fuca y las islas interiores estaban admirablemente favorecidos para ser defendidos por medio de submarinos, porque un buque entrando a estas aguas estrechas tendría que seguir un curso mas o menos predecible. Tambien el conocimiento de que había submarinos presentes debería pesar fuertemente en las decisiones de un comandante de un incursionista (corsario) que estuviera muy lejos de bases amigas a quienes recurrir, por lo que averías graves le harían imposible su retorno a casa.

Ademas de lo dicho, la presencia de los submarinos sirvio en gran medida para dar tranquilidad a la poblacion costera presa de nerviosismo por la falta de elementos de defensa ante el posible ataque de cruceros alemanes que se sabía se encontraban en aguas del Oceano Pacífico. La prensa local inicio una campana en sentido de la confianza y tranquilidad que traía el hecho de la adquisicion de los dos submarinos. Así el "Victoria Daily Times" al comentar el acontecimiento de la arribada del 5 de agosto, agregaba:

"El "Iquique" y el "Antofagasta" son submarinos modernos de alta velocidad y gran radio de accion. Ellos podrían contender contra una flota hostil de considerables proporciones".

Al día siguiente, el "Colonist", de la misma ciudad, aludio a la llegada de los submarinos en un editorial:

"Estos buques son una muy importante adicion a la defensa de la costa, y afortunadamente uno de los mejores expertos en navegacion submarina esta a mano para hacerse cargo de ellos...

"La parte sureste de las costas de la Columbia Britanica esta ahora muy bien provista en materia de defensa. Por deferencia a los deseos de Ottawa no entraremos en detalles relativos a la naturaleza de estos preparativos, pero podemos asegurar a los ciudadanos que nada ha sido dejado por hacerse de acuerdo a las disponibilidades, y que estos buques son completamente suficientes para la defensa contra cualquier posible enemigo".

Durante los primeros días de la guerra las disposiciones navales en Esquimalt recuerdan las tomadas a bordo del HMS "Pinafore". El oficial naval superior, recargado de trabajo, tuvo un acceso nervioso, y sus actuaciones mostraron que él sospechaba

directamente que el enemigo estaba vagando a lo largo de los estrechos del lugar. Fn consecuencia, su cargo fue ocupado provisionalmente, por orden del Premier Provincial, por el teniente Bertram Jones, hasta la llegada desde Ottawa del almirante W. O. Storey, quien asumió sus deberes el 20 de octubre.

Comenzaron los preparativos para tripular los submarinos y mandarlos al mar; mucho del crédito de esta hazaña pertenece al teniente Adrián Keyes R.N. (retirado). Era un experimentado oficial submarinista de gran habilidad; estaba trabajando en foronto para el Canadian Northern Railway cuando estalló la guerra. El almirante Kingsmill se hallaba en apuros para encontrar un oficial submarinista cuando oyó hablar de Keyes; inmediatamente le pidió presentarse en Ottawa. Después de una entrevista, Keyes fue enviado en el acto a Esquimalt para hacerse cargo de los submarinos. Sus recursos consistían en un arsenal malameme equipado, dos extrañas embarcaciones y alrededor de cien voluntarios. A estos últimos, Keyes les ordenó alinearse diciéndoles luego que cualquier hombre que no quisiera servir en un submarino diera un paso al frente. Ni un solo hombre se movió. De este grupo fueron elegidas las tripulaciones y el trabajo de aprender a maniobrar los sumergibles comenzó con toda energía.

No se habían suministrado torpedos para los submarinos en Seattle, y ninguno de 18 pulgadas, los que precisamente se necesitaban, había disponible en Esquimalt; los del "Rainbow" eran de 14 pulgadas. El "Niobe", que estaba en Halifax, usaba torpedos de 18 pulgadas. De todas maneras, un suministro de ellos fue enviado a Vancouver tan pronto como fue posible.

A menos de dos semanas después que los submarinos habían alcanzado Esquimalt se habían dado largos pasos para dejarlos listos para operaciones en servicio activo. Keyes en persona comandaba el CC-1, y con él estaba el teniente Wilfrid T. Walker, R.N. (retirado), y el guardiamarina Maitland Dougall, un graduado del Real Colegio Naval de Canadá. La tripulación consistía en tres instructores especialistas navales y trece voluntarios que se habían enrolado en la localidad. El CC-1 tenía a bordo cinco torpedos del "Niobe" y estaba equipado con TSH; informó estar listo para el servicio activo. El CC-2 tenia su dotación completa en entrenamiento bajo el c omando del teniente Bertram Jones; su primer oficial era el teniente B. L. Johnson RNR. La tripulación estaba compuesta por seis activos especialistas navales y diez voluntarios locales. El CC-2 tema tres torpedos y se esperaba estaría listo para servicio antes de fin de mes.

El 8 de septiembre el HMS "Shearwater". uno de los dos escampavías de la Royal Navy de estación en aquellas costas, fue comisionado como tender de los submarinos, habiendo sido prestado por el almirante (inglés) para ese propósito. Talleres y otras comodidades fueron instaladas en el HMS "Shearwater"; así aumentaría en gran medida la resistencia de los submarinos al hacer cruceros en compañía de su tender. La tripulacion habitual del "Shearwater" había sido enviada al este para unirse al "Niobe", y los oficiales y marineros del CC-1 y CC-2 vivían en la escampavía cuando estaban en puerto. El "Shearwater" tambien acompanaba a los submarinos en sus ejercicios de ataque dondequiera que ellos fueran, y actuaba como blanco para sus torpedos.

Un submarino es desde luego el menos confortable y el mas peligroso de todos los buques de una marina de guerra; sin embargo, la especial camaradería que allí reina, hace llevaderos todos los peligros e incomodidades de este tipo de embarcación.

Las tripulaciones de los dos submarinos canadienses fueron sometidas a un exigente aprendizaje, el cual era mas molesto (aunque no menos peligroso) porque, excepto durante las primeras semanas de la guerra, no hubo probabilidad de avistar al enemigo. Estas tripulaciones estaban principalmente compuestas por hombres de tierra, civiles, la mayoría de los cuales no había visto nunca antes un submarino, por lo que su entrenamiento fue más peligroso aún que lo normal.

Una experiencia, sobremanera desagradable le sucedio en los comienzos a la tripulacion del CC-1. Durante su primer crucero, con un experto del astillero de Seattle a bordo, alguien accidentalmente empujo y acciono la palanca que controla los timones de profundidad. De la tremenda accion hacia abajo que el sumergible recibio de los timones, resulto una escarpada y repentina picada hacia el fondo. El experto de Seattle ordenó instantáneamente toda velocidad avante mientras que el te-

niente Keyes mandó toda velocidad atrás. Afortunadamente fue la orden de Keyes la obedecida y el submarino se enderezó por sí mismo.

Después que la derrota de una escuadra de cruceros ingleses a manos de la escuadra de cruceros alemanes del Extremo Oriente, en la batalla de Coronel, fue vengada en la batalla de las islas Malvinas, no hubo ya amenaza para las costas de la Columbia Británica y por dos años fue observada la rutina de paz de la Royal Navy para submarinos, que consistía en aproximadamente dos semanas en la mar por mes, empleándose las dos restantes semanas de permanencia en el puerto en trabajos de mantención rutinaria de los motores, torpedos, etc.

Durante estos años de prácticas de inmersión y lanzamiento de torpedos, los sumergibles alcanzaron un alto grado de eficiencia y tuvieron la oportunidad de mostrar la Insignia Blanca (pabellón de guerra de ia Royal Navy) en muchas partes de la Columbia Británica donde no se había visto nunca desde hacía mucho tiempo. Muchas interesantes prácticas de ataques con torpedos se hicieron, no sólo contra el "Shearwater" sino también contra el crucero auxiliar HMS "Orbita", el que en tiempos de paz había sido un moderno barco de pasajeros de 15.486 toneladas gruesas, de la PSNC.

En la primavera de 1915 ambos submarinos entraron a dique para revisión. En diciembre de 1915 el CC-1 fue nuevamente á dique para cambiarle alrededor de 700 remaches de su casco. Esta falla de los remaches se supone que fue debida a acción electrostática resultante del contacto entre los cascos de acero de los submarinos y el forro de cobre de su buque ténder, el HMS "Shearwater".

Por cerca de tres años los submarinos permanecieron on la costa oeste, basados en Esquimalt y empeñados en entrenamientos y cortos cruceros, no realizando maniobras combinadas con buques extranjeros durante esto período.

Finalmente el CC-1 y el CC-2 recibieron orden del Almirantazgo de dejar la costa oeste y dirigirse al puerto de Halifax en la costa este, para luego desde allí cruzar el Atlántico Norte rumbo al teatro de guerra europeo. Iniciaron el largo viaje zarpando por última vez de Esquimalt tranquilamente en la manana del 21 de junio de 1917, acompañados por su buque madre, el HMS "Shearwater". Durante este crucero los problemas de máquinas serían casi crónicos.

Dos días más tarde comenzó el mal tiempo y los submarinos, con sus cubiertas casi a ras de agua, tuvieron que cerrar sus escotillas de ventilacion. La temperatura en las salas de maquinas de estos buques, en los tropicos, alcanzo a veces hasta 140° F, aumentando considerablemente las incomodidades de las tripulaciones el hecho de que los submarinos estuvieran navegando largo tiempo con las escotillas cerradas debido al continuo mal tiempo. La unica ventilacion obtenible era a traves de la marcha de los motores diesel, los que durante diez minutos tiraban aire fresco al interior de los sumergibles, parando la operacion en los diez minutos siguientes y así sucesivamente.

No era a menudo posible mantener ambos motores funcionando al mismo tiempo. Muchas veces, mientras un motor propulsaba el submarino, la dotacion de la sala de maquinas trabajaba febrilmente en reparar el otro. Cuando el motor que estaba andando daba muestras de comenzar a resentirse, entonces, inmediatamente se desconectaba y se echaba a andar el otro.

Entonces llego otra pesadilla. Durante un fuerte temporal en las afueras de Cabo Blanco, en la costa de Oregon (y tambien otra vez frente a Salina Cruz, Mexico) el banco de baterías, por su debil construccion, sufrio varios cortocircuitos y agarro fuego produciendo gas clorhídrico que tumbó a la mayor parte de la tripulación del CC-2. Por una noche, el submarino fue maniobrado solo por el timonel y uno o dos mas que se hallaban aptos para faenas; los otros yacían inconscientes por todas partes.

Emplearon 12 días hasta Balboa, donde hicieron revision y reparacion de motores, despues de lo cual, el 12 de agosto, la pequena escuadrilla y su buque madre tuvieron la distincion de ser los primeros buques de guerra que enarbolaron la Insignia Blanca al cruzar el Canal de Panama. Las autoridades navales estadounidenses celebraron el acontecimiento dandoles la bienvenida en Balboa y Colon; el embajador ingles en Panama los acompano en el paso del Canal.

El 14 de octubre de 1917 el HMS "Shearwater" y los submarinos CC-1 y CC-2 arribaron finalmente a Halifax. A los sumergi-

bles se les ordeno prontamente reabastecerse de petroleo para proceder al cruce del Atlantico para arrumbar por ultimo al Mediterraneo. Esto era imposible, a menos que hubieran sido reequipados con nuevos motores, por lo que la orden fue cancelada.

El CC-1 y el CC-2 habían sido forzados malamente y sus maquinas estaban desgastadas y casi inutilizadas. Un monton de pistones agrietados y otras piezas averiadas y reemplazadas eran un pesado testimonio de las dificultades del largo viaje de 7.000 millas, además de las otras 5.000 millas más ya navegadas por cada uno durante sus servicios en la costa oeste del Canadá. El CC-2 resultó ser el más confiable de los dos submarinos, siendo su jefe de maquinas repetidamente cumplimentado por el comandante del "Shearwater". Al momento de la arribada a Halifax, la pequena flotilla recibió un mensaje altamente congratulatorio de Sir W. Browning, Comandante en Jefe de la Estación de Norteamérica e Indias Occidentales.

Vista la imposibilidad de que los submarinos cruzaran el Atlántico, el Almirantazgo telegrafió:

"Considere submarinos serían reparados y permanecerían en Halifax donde ellos pueden ser útiles si submarinos enemigos cruzan Atlántico".

Los dos submarinos permanecieron en Halifax hasta el fin de la guerra, donde desarrollaron solo patrullas aisladas. Ellos fueron llevados al dique para reparaciones durante el verano (del hemisferio norte) de 1917 y el comienzo de 1918, y fue durante este tiempo que submarinos alemanes aparecieron en estas aguas.

En 1920, el CC-1 y el CC-2, ex "Iquique" y ex "Antofagasta", los primeros submarinos canadienses y casi primeros submarinos chilenos finalizaron oficialmente sus actividades del servicio activo y fueron vendidos para desguace.

LOS SUBMARINOS "H" - LOS OCHO HERMANOS CHILENO-CANADIENSES

Hemos-visto el singular comun nacimiento de las armas submarinas de Chile y Canada, pese a quien pese, por buenas o malas artes. El destino, con caprichosa fantasía, hizo que esta hermandad tan casual se reforzara con nuevos hechos, como para que no quedara duda alguna de ello.

El siguiente comun episodio historico de esta hermandad sucedio cuando estaba en plena actividad la primera camada de lobatos, los CC-1 y CC-2; ello fue el nacimiento de la segunda c amada de estos, los submarinos H. Veamos su historia.

Para apurar la construccion de submarinos durante la Primera Guerra Mundial, Inglaterra llego a un acuerdo con la firma estadounidense Electric Boat Co., disenadora de submarinos, y propietaria del diseno tipo Holland, para la construccion de 20 submarinos, de los cuales, 10 se construirían en Estados Unidos, en los astilleros de Fore River, pertenecientes a la Fore River Shipbuilding Co., y los 10 restantes en Canada en los astilleros de la Canadian Vickers. Los submarinos "americanos" se denominarían H-11 al H-20 y los "canadienses", H-1 al H-10.

Los sumergibles ordenados en Estados Unidos iban a ser entregados desarmados a la Canadian Vickers, la cual iba a terminar de equiparlos; sin embargo, al declarar el gobierno de Estados Unidos la neutralidad, quedaron internados, por lo que no estuvieron disponibles sino hasta que EE.UU. entro en guerra en 1917. Solo dos de estas unidades "americanas", el H-11 y el H-12, finalmente sirvieron con la Royal Navy, mientras que otros dos, el H-14 y el H-l5 fueron transferidos a la Real Marina Canadiense; el resto, o sea el H-13 y del H-16 al H-20 fueron transferidos a la Marina chilena en compensacion por la requisicion de dos acorazados y cuatro destructores en construccion en astilleros ingleses y que fueron destinados a la Royal Navy.

Así fue como de este grupo de ocho submarinos, dos pasaron a la Marina canadiense, donde se denominaron CH-14 y CH-15, y los seis restantes a la Marina chilena con las denominaciones de: H-l "Guacolda", H-2 "Tegualda", H-3 "Rucumilla", H-4 "Quidora", H-5 "Fresia" y H-6 "Guale", izándose por primera vez la bandera de Chile a bordo de ellos, el 4 de julio de 1917, fecha que ha pasado a ser el día de Servicio de Submarinos chilenos. De estos ocho hermanos, mientras los 6 chilenos tuvieron muy larga vida en servicio activo, los dos canadienses la tuvieron corta. En efecto ellos estaban en camino a Inglaterra cuando la guerra termino, y en consecuencia, se les ordeno dirigirse a las Bermudas, donde permanecieron hasta junio de 1919 para arribar despues a Halifax, donde fueron obsequiados al Canadá y rebautizados CH-14 y Ch-15. Por problemas economicos de la nacion permanecieron muy poco tiempo en

servicio activo, siendo finalmente retirados en 1922 y vendidos para desguace.

Todos estos submarinos tipo H eran de 355 tons. de desplazamiento en superficie y 467 tons. sumergidos. Estaban armados con 4 tubos lanzatorpedos de 18 pulgadas. Su tripulación era de 20 hombres.

Posteriormente la Electric Boat recibió ordenes de construccion para la Real Marina italiana (8 unidades) y para la Marina Imperial rusa (6 unidades). Al estallido de la Segunda Guerra Mundial todos los chilenos, 5 italianos y 4 rusos estaban aún en actividad.

La clase logró pleno éxito en servicio (fueron los mas populares dentro del Servicio Submarino ingles). El diseno fue ligeramente modificado por el Almirantazgo Británico para incorporar un armamento torpedero más pesado (tubos de 21“ en vez de 18") y una más poderosa instalación de telegrafía, con sólo un pequeño aumento de tamaño. Fueron colocadas órdenes por 33 unidades (H-21 al H-53) de esta segunda serie para la Royal Navy, pero sólo 9 permanecían en servicio al estallar la Segunda Guerra Mundial.

los últimos submarinos H del mundo, los chilenos H-5 y H-6 fueron desguazados en 1953-1954.

LA HERMANDAD HISTORICA CONTINUA HASTA EL DIA DE HOY

Si bien el tercer grupo de submarinos de esta historia, los 3 tipo "O": "Simpson", "Thompson" y "O'Brien" construidos en 1928 para Chile en astilleros ingleses, no tuvo su contrapartida canadiense, el destino corrigió su descuido y remachó esta exótica hermandad histórica submarina de Chile y Canadá en los cuartos y quintos grupos de submarinos que aparecerán a continuación en este relato.

En efecto, la cuarta manada de lobatos fue la de los "americanos" de 1961. Ese ano la Marina chilena recibía los submarinos "Simpson" (ex US$ "Spot", SS-413) y "Thomson" (ex USS "Springer", SS-414) y la Marina canadiense el "Grilse" (ex USS "Burrfish", SS-312), todos construidos en astilleros americanos durante la II Guerra Mundial, hermanos, además, de un mismo diseño, el probado y muy exitoso tipo "Balao".

De los submarinos chilenos permanece actualmente uno en servicio activo. El "hermano" canadiense, el "Grilse", fue basado en Esquimalt, en la costa canadiense del Pacífico, para entrenamiento antisubmarino con aviones y buques del Comando Marítimo del Pacífico, siendo devuelto a USA en diciembre de 1968. Para reemplazar al "Grilse" la Marina canadiense adquirió ese mismo ano otro lobato hermano americano, el "Raínbow" (ex USS "Argonaut", SS-475), de la clase Tench. También su diseño y características principales eran idénticas a los anteriores. El "Rainbow" fue retirado del servicio en 1974.

La quinta y última manada de lobatos que cierra esta historia es la formada por los excelentes submarinos tipo Oberon, construidos todos en astilleros ingleses.

Esta actual etapa historica fue comenzada per la Marina canadiense al poner en servicio a los 3 submarinos clase Oberon: "Ojibwa", "Okanagan" y "Onondaga" en 1965, 1968 y 1967 respectivamente. Sus nombres corresponden a nombres de tribus de indios canadienses. Estos submarinos estan basados en Halifax, en la costa atlantica.

Pocos años después, la Marina chilena recibía sus correspondientes unidades hermanas: los submarinos "O'Brien" y "Hyatt", orgullo del arma submarina nacional.

Bibliograf a y Fuentes Historicas:

1) Historiador naval canadiense, Comandante J.M. Thornton (RCN).
2) W.A.B. Douglas, Director of Directorate Naval History, Canada.
3) Navies of the Second World War, British Submarines.
4) Navies of the Second World War, American Submarines.
5) Historia de la Marina de Chile, por Carlos Lopez Urrutia.
6) Manual de Historial Naval de Chile, por H. Vio Valdivieso.
7) Jane’s Fighting Ships (varios volumenes).
8) Brassey’s Naval Annual (varios volumenes).