

U-47:

SCAPA FLOW

Benjamín Riquelme Oyarzún*

Luego del exitoso ataque del U-47, bajo el mando del Capitán de Corbeta Günther Prien a parte de la flota de la Royal Navy en Scapa Flow, los británicos insistían en que el comandante alemán debía haber recibido ayuda desde el interior de la base para poder ingresar. ¡Nadie podía hundir al orgullo de la flota británica sin ayuda!



Durante siglos, el Reino Unido había hecho frente a las amenazas navales procedentes del sur, de España, Francia o incluso Holanda. Por ese motivo, las bases navales británicas solían estar situadas en la costa sur, en Plymouth, Portland y Portsmouth. Los astilleros navales y muelles situados en el Támesis y en Chatham eran excelentes pero demasiado al sur para hacer frente a la amenaza alemana procedente del Mar del Norte. A principios de 1913 se empezó a pensar en habilitar dos nuevos puertos: Cromarty y Scapa

Flow.¹ Este último se sitúa en las Islas Orcadas, al norte de Escocia.

El ataque al fondeadero británico de Scapa Flow había sido un objetivo alemán durante la Primera Guerra Mundial. En aquellos años, los submarinos alemanes fracasaron en dos intentos, el primero comandado por el Capitán de Fragata von Henning y el segundo bajo las órdenes del Teniente de Navío Emsmann.

Iniciada la Segunda Guerra Mundial, la idea de realizar un nuevo ataque a este puerto rondaba

* Capitán de Fragata AB. Magíster en Gestión mención Control de la P.U.C.V. Magíster en Historia de la P.U.C.V. y Magíster en Ingeniería de Sistemas Logísticos P.U.C.V./ACAPOMIL. Destacado Colaborador de Revista de Marina, desde 2012.

1. Regan, Geoffrey. Historia de la incompetencia militar. Crítica, Barcelona, 2004, p.151.

en la mente del Comandante en Jefe de la Fuerza de Submarinos alemana, Comodoro Karl Dönitz.² Para este oficial, las dificultades para la operación de los submarinos consistían, sobre todo, en la extraordinaria convergencia de corrientes en la zona de Scapa Flow. En Pentland Firth, por ejemplo, la corriente alcanza una fuerza de 10 millas por hora. Como la mayor velocidad bajo el agua de un submarino, y eso durante un tiempo limitado, sólo era de 7 millas por hora, estaba claro que el sumergible podía allí ser arrastrado bajo el agua por la corriente si caía dentro de ella.³

Otro punto a considerar para planificar el ataque, eran las medidas de seguridad que el experimentado almirantazgo inglés adoptaría para proteger la estancia segura de los navíos surtos en Scapa Flow, lo que llevaba a suponer que los accesos a la base de la flota británica estarían interceptados con redes, minas, puntales de bloqueo y una vigilancia extrema.

La operación Baldur

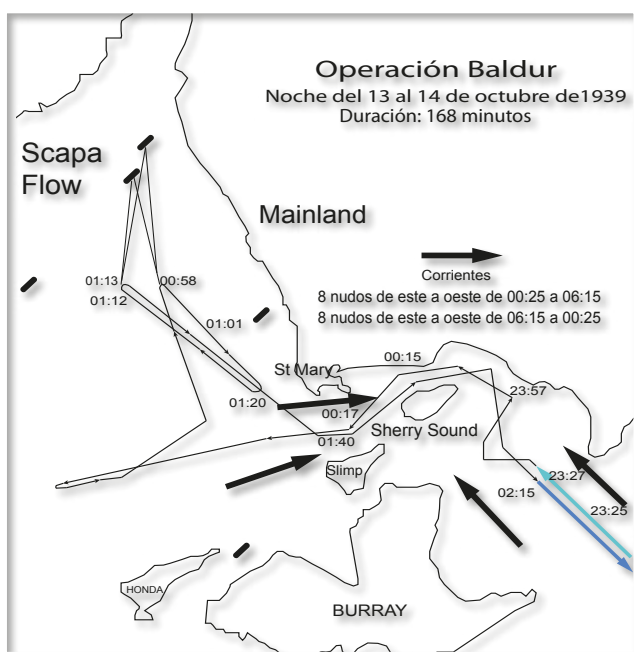
El Comodoro Dönitz, al poco tiempo del ingreso de Gran Bretaña a la guerra (3 de septiembre de 1939), inició el estudio de antecedentes para planificar el ataque a Scapa Flow. Recopiló información de la Dirección de la Guerra Marítima y de las operaciones navales realizadas en la Primera Guerra Mundial, analizó fotografías aéreas tomadas por la Luftwaffe en las que aparecían las unidades fondeadas y, prestó atención sobre la vigilancia allí existente, plan de fuego y corrientes, información proporcionada por el Capitán de Fragata Horst Wellner, Comandante del U-16, que había estado destacado cerca de las Orcadas. Así comenzó a planificarse la operación Baldur.

El Comandante Wellner sostenía que era posible ingresar a Scapa Flow por el estrecho Hoxa-Sound, por tal motivo el Almirante Dönitz, solicitó nuevas

fotografías aéreas del lugar, las analizó y llegó a la siguiente conclusión:

“a) Considero que el acceso entre las barreras existentes en Hoxa-Sound resulta apenas practicable, y que los que hay por el Swita-Sound y el Clesstrom-Sound no pueden tomarse en consideración a causa de las barreras allí existentes.

b) El Holm-Sound está bloqueado exclusivamente por, al parecer, dos vapores hundidos que yacen transversalmente a la corriente del Kirk-Sound y por uno que está por el flanco norte. Al sur del mismo, hasta Lamb-Holm, hay, a una profundidad de 7 metros, un pasaje de 17 metros de ancho que conduce hasta el agua remansada. También al norte del vapor hay un pequeño hueco. En ambas partes la orilla está casi deshabitada. Considero que por aquí es posible penetrar, de noche, en superficie y estando el agua remansada. La dificultad principal estriba en lo que se refiere a la navegación por tales lugares.”⁴



■ Operación Baldur, Escocia, Reino Unido. 13 y 14 de octubre de 1939.

2. Asciede a: Contraalmirante el 01/10/1939, Vicealmirante el 01/09/1940, Almirante el 14/03/1942 y a Gran Almirante el 31/01/1943. Adolf Hitler deja en su testamento a Karl Dönitz como heredero del Tercer Reich, asumiendo el mando de Alemania luego del suicidio de Hitler.

3. Dönitz, Karl. Diez años y veinte días. Luis de Caralt, Barcelona, 1965, p.72.

4. Diario de Guerra del Jefe de los Submarinos, de fecha 15 de octubre de 1939. En Dönitz, Karl, p. 73.



■ Maqueta submarino U-47, 1939.

Finalmente, la responsabilidad de ejecutar esta incursión recayó en el Capitán de Corbeta Günther Prien, quien era el Comandante del U-47. La operación debía realizarse en la noche del 13 al 14 de octubre, porque en dichas fechas y horas eran favorables las corrientes y la luz lunar. La operación era de gran importancia y secreta, incluso ni el Primer Oficial del U-47, Teniente Engelbert Endrass estaba enterado de la misión. El submarino zarpó del puerto de Kiel en la mañana del 8 de octubre de 1939, y recién el día 12 del mismo mes el Comandante Prien revela a la tripulación el verdadero objetivo de la navegación.

El día 13 de octubre a las 23:25 horas, el U-47 inicia el ingreso a Scapa Flow navegando en superficie y maniobrando por el estrecho Kirk con gran habilidad entre la costa rocosa y el casco de uno de los buques hundidos como obstáculo, y en menos de media hora logró completar el paso.

Primero navegan rumbo al sudoeste, donde de acuerdo con los informes de inteligencia se hallaba fondeada la mayor parte de las unidades británicas. Sin embargo, no se avistó ningún buque, puesto que la flota inglesa había zarpado el día anterior. Entonces, el U-47 enfila hacia el norte donde se avistaron dos grandes navíos, escogiéndose atacar el acorazado "Royal Oak". Hacia las 00:58 horas del día 14 de octubre, el Comandante Prien ordena disparar los torpedos y dar la media vuelta, pero solamente escuchó una explosión. Se da cuenta que el navío enemigo no había sufrido daños considerables, ya que no nota escora, ni humo. Además la dotación del buque atacado no reaccionaba, puesto que convencidos

de la imposibilidad que tenían los submarinos alemanes para penetrar la inexpugnable base, no sabían qué podía estar sucediendo, creyeron que era una explosión interna o un posible ataque aéreo. De allí que el U-47 se decidiera atacar nuevamente, lanzando torpedos que impactaron en el acorazado "Royal Oak", de 29.000 toneladas, el que se hunde rápidamente, llevándose la vida de cerca de 800 hombres.

El U-47 entra a Wilhelmshaven el 17 de octubre, y comunicó sus impresiones:

"Entrada y salida por el Holm-Sound con grandes dificultades. Muy poco espacio entre barcos hundidos, fuertes atados de cables, teniendo que remontar la corriente de 10 millas por hora. Ninguna vigilancia en el Holm-Sound. De la flota, sólo el "Repulse" y el "Royal Oak" delante de Scapa. [...] Tres blancos en el "Royal Oak". El barco vuela por los aires al cabo de pocos segundos. Retirada inmediata. Después de abandonar el Holm-Sound, fuerte búsqueda en el golfo de Scapa..."⁵

La perspectiva británica

En la historia británica se reconoce el valor y la decisión con la que el Comandante del U-47, Günther Prien, ejecutó el plan ideado por el Almirante Dönitz. El historiador Stephen W. Roskill, en su obra *The war at Sea*, menciona que después del ataque a Scapa Flow surgieron dudas sobre el camino que había seguido el submarino alemán para ingresar a la base, pero que independiente de la ruta de acceso utilizada, sólo una cosa era segura, que todos los pasos estaban asegurados de la mejor forma humanamente posible, teniendo

5. Diario de Guerra del Jefe de los Submarinos, de fecha 15 de octubre de 1939. En Dönitz, Karl, p. 74.



■ Bahía de ScapaFlow, Escocia, Reino Unido.

en cuenta los escasos elementos que se disponía. Incluso, resultó irónico que uno de los buques que estaba destinado a hundirse en el estrecho Kirk que fue el camino empleado por el U-47, llegara a Scapa Flow al día siguiente del hundimiento del "Royal Oak".

Por su parte, el historiador británico Richard Hough, plantea que las deficiencias en la seguridad de Scapa Flow se remontan hacia la Primera Guerra Mundial, y explica que uno de los motivos fue que el almirantazgo británico en su momento, consideró que era demasiado costoso construir defensas permanentes en Scapa Flow, se calculaba alrededor de 400.000 libras esterlinas. Aunque este valor representaba la quinta parte del costo de un acorazado, influyó de sobremanera la doctrina ofensiva que dominaba la mentalidad del alto mando naval británico, el que consideraba que solo en la construcción y el armamento de acorazados dependía la seguridad del Estado.⁶

Después del hundimiento del "Royal Oak", el alto mando de la Royal Navy consideró completamente inadecuada a Scapa Flow como base de la flota, y se decidió utilizar temporalmente otras bases, como Loch Ewe, mientras se llevaba a cabo las

obras necesarias para el mejoramiento de las defensas de Scapa Flow.

La leyenda del relojero

En algunos libros y sitios de internet, aparece la historia de un espía alemán que prestó invaluable información para el ataque a Scapa Flow. No obstante, en los libros de historiadores británicos y en el libro del Almirante Dönitz consultados, no se hace mención en ningún momento al trabajo de un espía alemán. Según Ladislav Farago, la historia de este personaje fue publicada en el Saturday Evening, convirtiéndose en la "verdad de Scapa Flow."⁷

Se dice que el ex oficial de la marina alemana Alfred Wehring, ingresó el año 1921 al servicio secreto alemán, donde después de trabajar en varias ciudades europeas, llegó en 1929 a Suiza con el nombre de Albert Oertel.

En 1930, después de especializarse en relojería viajó a Londres, donde pidió la nacionalidad inglesa, la que le fue concedida. Posteriormente se trasladó a Kirkwall, ciudad al norte de Scapa Flow, donde instaló un negocio de relojería

6. Reagan, op. cit., p. 151.

7. Farago, Ladislav. The game of the foxes: British and German intelligence operation and personalities which changed the course of the Second World War. En: <http://www.exordio.com/1939-1945/militaris/espionaje/oertel.html>

y recuerdos para turistas. En aquel lugar, estableció amistad con pescadores, marineros y contrabandistas, que le proporcionaban información de las corrientes, mareas, formas para burlar la vigilancia militar y de la policía, movimiento de tropas, sitios minados, incluso datos de recalada y zarpe de buques. Toda la información que recopilaba Oertel, la mandaba a Alemania en forma de inocentes cartas en las que hablaba de la compra y venta de relojes.

Se dice que este espía abandonó Gran Bretaña inmediatamente después del ataque a Scapa Flow, sin que nadie sospechara del relojero suizo llamado Albert Oertel.

Operaciones inmediatamente posteriores

El Almirante Dönitz, supuso que el éxito del ataque a Scapa Flow llevaría a la flota británica a desalojar este fondeadero y situarla en otras bases, como las de Loch Ewe, Firth of Forth y Firth of Clyde. La planificación de las operaciones contra dichos puntos, consideró que los submarinos



■ Capitán Günther Prien, comandante del U-47, 1939.

8. Dönitz, p. 74.

9. En Dönitz, Karl, p. 76.

irían provistos de minas, porque debido a las medidas de seguridad y estado de alerta que adoptaría la marina inglesa, “no era seguro que pudiesen llegar a distancia de tiro para lanzar sus torpedos”⁸, siendo lo más factible y seguro minar los accesos y cercanías de estos emplazamientos.

Para las operaciones de siembra de minas en el Mar del Norte y Mar de Irlanda, se escogieron los submarinos del tipo II, de 250 toneladas; pequeño y de gran maniobrabilidad, características esenciales para estas labores de infiltración.

El cálculo del Almirante Dönitz fue acertado, ya que el 21 de noviembre de 1939 el crucero “Belfast” resultó con la quilla rota, por la explosión de una mina submarina en la zona de Firth of Forth. Posteriormente, en Loch Ewe el acorazado “Nelson” resultó gravemente dañado el 4 de diciembre de 1939, por la explosión de una mina puesta en la entrada de esta base; en enero de 1940 entró a reparaciones en Portsmouth y volvió al servicio el 18 de agosto del mismo año. Pese a estos éxitos obtenidos por los submarinos alemanes, la operación de sembrado de minas en Firth of Clyde produjo la pérdida del U-33 y de toda su tripulación.

Estas operaciones submarinas, demandaron a Gran Bretaña esfuerzos y precauciones ingentes, tal como lo señala Stephen Roskill:

“No antes del 4 de enero [de 1940], hasta cuya fecha se produjeron cinco explosiones más de las 18 minas colocadas en la embocadura, se consideró la situación bastante segura para poder mandar al “Nelson” a Portsmouth a ser reparado. Lo sucedido se mantuvo en un riguroso secreto para que no llegase a saberlo el mando alemán, pero los acontecimientos eran lo bastante serios como para demostrar, al fin, la necesidad de cerrar durante unas semanas nuestros puertos y bases hasta que no se encontrara un medio de protección contra las minas magnéticas.”⁹

Misión cumplida

El ataque a Scapa Flow tuvo un héroe, el Comandante Prien, quien cumplió la misión

con total exactitud, sobresaliente capacidad y ejemplar prudencia. No obstante, producto de esta operación y las posteriores, como las acciones de minado en los accesos a los puertos británicos y ataque a los convoyes aliados que llevaban provisiones y municiones a Inglaterra,

surge la figura de un gran estratega, como lo fue el Almirante Karl Dönitz, quien tuvo la visión de preparar una fuerza de submarinos, dirigirla en forma eficiente y tener la capacidad de anticiparse a las acciones que tomaría la Royal Navy al inicio de la Segunda Guerra Mundial.



BIBLIOGRAFÍA

1. *Dönitz, Karl. Diez años y veinte días. Luis de Caralt, Barcelona, 1965.*
2. *Historia del Hombre, tomo 4. Editorial Lord Cochrane.*
3. *Regan, Geoffrey. Historia de la incompetencia militar. Crítica, Barcelona, 2004.*
4. *Revista de la Historia de la Segunda Guerra Mundial, Editorial Codex, Argentina, Tomo 36 y Tomo 55.*