

El «U-651», al mando del hoy comandante de la «Gorch Fock», fue hundido en junio de 1941

En el hundimiento intervino la corbeta «Violet»

Esta, transformada en el carguero español «Claudio Sabadell», se encuentra actualmente en puerto

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

En la mañana de ayer, la «Gorch Fock» hizo su espectacular entrada en el puerto de Santa Cruz. Con el aparejo cargado, la bricarca llegaba lentamente, en ese «avante poca» de las recaladas, de las marchas hacia los puntos señalados para posterior atraque.

En la toldilla, junto a la triple rueda del timón, el capitán de navío Peter Lohmeyer, comandante de la flamante bricarca. A la sombra de los altos palos adornados por la gracia del aparejo de cruz, entre el bosque de la jarcia de labor, el hombre que tuvo a su cargo durante la pasada guerra el submarino «U-561» llegaba al mando del blanco, silencioso velero.

En los muelles de Santa Cruz, la mar, como siempre, pintada de barcos. Todos los tipos, todos los pabellones que ondean en los océanos, forman la teoría que, a la sombra de Anaga, es tónica del puerto santacrucero.

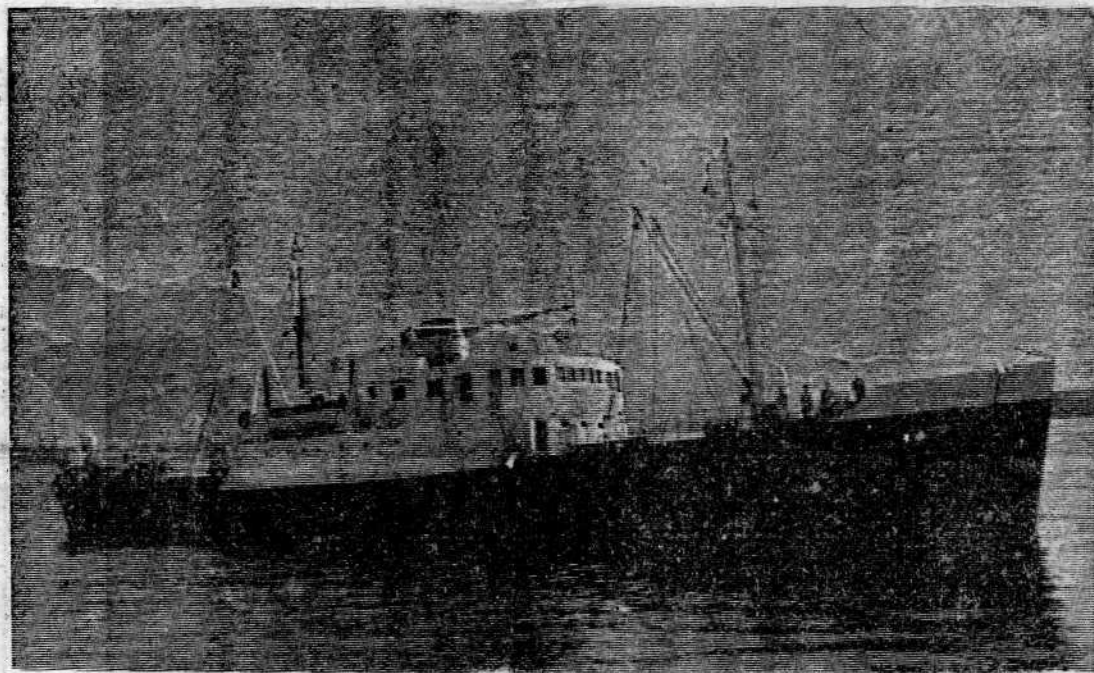
El capitán de navío Peter Lohmeyer, cayó prisionero de los ingleses un triste día de junio de 1941. Y con él su dotación completa, mientras, acibillado, el «U-651» se hundía para siempre en las frías aguas al Sur de Islandia. Y, mientras la «Gorch Fock» entraba lentamente hacia su lugar de atraque, en el Muelle de Ribera, tranquilo y pacífico en su papel de mercante, estaba el barco que tuvo a su cargo el rematar al «U-651» en aquel 29 de junio de 1941.

Si el carguero español «Claudio Sabadell» no es otro que la vieja corbeta inglesa «Violet» que, integrada en una fuerza «hunter killer», hundió al submarino que mandaba el comandante Peter Lohmeyer, hoy al frente de la «Gorch Fock».

LA CORBETA H.M.S. «VIOLET»

Humilde en sus presentes colores de paz, difícil es sospechar un pasado bélico, con amplias resonancias, en el pequeño carguero de bandera española. Y si lo tuvo, precisamente en los días tristes en que Inglaterra luchaba por conservar las líneas de comunicación marítimas, vitales para su economía y esfuerzo de guerra, seriamente amenazadas por la campaña submarina del Eje.

Por entonces trataban los ingleses de proteger sus convoyes con pequeñas, inadecuadas corbetas, dotadas de armamento antiaéreo, cargas de profundidad y detecto-



La estampa moderna del «Claudio Sabadell» esconde aquella su bélica silueta de los años de guerra. El carguero de Fletamentos Marítimos, autor del hundimiento de los submarinos «U-651» y «U-641», fue en su tiempo la corbeta «Violet», de la Marina de guerra inglesa.—(Foto del autor).

La H.M.S. «Violet» fue botada en 30 de diciembre de 1940 en los astilleros de la Simons, precisamente en la misma grada donde meses antes habían tomado forma las «Gardenia», «Geranium», «Primrose», «Primula», «Ranunculus», «Rose» y «Salvia».

Remolcada al muelle de armamento, se procedió entonces a su rápida terminación y, una vez lista, se le dio de alta en las listas del Almirantazgo con el distintivo de amura «K-35».

En Harwich estaba basada entonces la primera flotilla de corbetas, compuesta por las pequeñas «Kingfisher», mientras que en Derry, Belfast, Liverpool y Greenock estaban apostados los grupos de escoltas encargados de la defensa de los vitales Western Approaches.

Y allí marchó la flamante «Violet» que, con el pabellón de San Jorge ondeando a popa, se integró en uno de los grupos «hunter killer» recién formados.

EL SUBMARINO «U-651»

VII-C que, con diversas variantes, constituyó durante mucho tiempo un porcentaje muy elevado de la fuerza submarina de Alemania.

El «U-651» era un VII-C clásico, botado el 21 de diciembre de 1940 en los astilleros hamburgueses de la Howaldts Werke, precisamente unos días antes de que, en Inglaterra, lo fuese la «Violet», que meses más tarde, lo hundiría. El casco resistente del «U-651», excepto la parte que iba encima de los motores principales, era completamente soldado y de sección circular, de proa a popa. Las planchas eran de acero de 22 milímetros de espesor a media eslora, espesor que disminuía algo cerca de las extremidades.

La velocidad máxima era de 17,7 nudos en superficie, sin combustible en los lastres principales. La máxima en inmersión era de 7,3 nudos y podía mantenerla durante, aproximadamente, una hora.

A proa llevaba cuatro tubos lanzatorpedos, con seis torpedos de recarga y, a popa, otro tubo con sólo un torpedo para la recarga.

submarino «U-641», gemelo de su anterior víctima.

Cuando llegó la paz, las corbetas se amarraron en los arsenales ingleses. Eran ya innecesarios sus servicios y, una vez cumplida la misión asignada, se les puso en venta. El «Malcolm» fue remolcado a Barrow el 25 de julio de 1945, para allí ser desguazado. En 1947, el «Scimitar» corrió igual suerte en los astilleros de Briton Ferry, mientras que el «Speedwell» tras una fugaz etapa como mercante, terminó sus días de mar en Dordrecht, en junio de 1947.

La «Arabis» se transformó en el carguero «Katina» en 1947 y, tres años más tarde, fue rebautizado «Tewfik».

La «Violet» fue adquirida, con la «Calendula», por la firma Industrias Pesqueras Africanas S.A., y debidamente transformadas, quedaron convertidas en dos eficientes mercantes. Se les desmontó la alternativa y se les instalaron motores N.V. Werskpoor, de ocho cilindros. Y con los nuevos nombres de «La Güera» y «Villa Bens», enarbolaron el pabellón nacional.

En 1958, el «La Güera» fue adquirido por la naviera Fletamentos Marítimos y, rebautizado «Claudio Sabadell», navega desde entonces entre nuestro puerto y los de Ceuta y Melilla.

Hoy el «Claudio Sabadell» se encuentra en puerto, en el mismo puerto en que, al mando de un blauco velero, viene el comandante del submarino que hundió, en los ya lejanos años de la guerra, en las frías aguas de Islandia.

ción naval por las siguientes unidades: destructores «Malcolm» y «Scimitar»; corbetas «Violet» y «Arabis», y cañonero «Speedwell». El «Malcolm» era un viejo destructor perteneciente a la flotilla «Scott» y, por tanto, gemelo de nuestros célebres «Ferrándiz». Había sido botado el 29 de mayo de 1919 en los astilleros de Cammell Laird y estaba artillado con cuatro piezas de 120 milímetros y varios antiaéreos de menor calibre. Conservaba sólo tres tubos lanzatorpedos, pero se le había incrementado notablemente el armamento antisubmarino.

El «Scimitar» era otro veterano de las construcciones de la primera guerra mundial. Lo construyó Hamilton en sus astilleros de Beardmore y, poco antes de comenzar la guerra, había sido totalmente transformado como unidad para la lucha antisubmarina. Sólo poseía una pieza de artillería a proa, mientras que el resto estaba compuesto por ametralladores pesados y lanzacargas.

La «Arabis» era exactamente

dotadas de armamento antiaéreo, cargas de profundidad y detectores submarinos.

Estas unidades, no obstante el indudable refuerzo que representaban, eran solamente un paliativo hasta que las flotillas de destructores se recuperasen de las gravísimas pérdidas sufridas en los primeros meses de la guerra. Aquellas "Kingfisher" eran totalmente inadecuadas para travesías de altura y, ante ello, se decidió ir a la rápida construcción de unidades de un nuevo tipo que, a sus condiciones de muy marineras, debían reunir también las de baratura y rapidez en la entrega.

Y así nació el tipo "Flower", del cual se construyeron, exactamente, 280 unidades. Los astilleros de Inglaterra y Canadá se lanzaron a una lucha contra reloj y, poco a poco, la mar se fue poblando de aquellas pequeñas y valientes unidades que, construidas de acuerdo con las líneas de los "whale catchers" noruegos, resultaban muy eficientes en todo tipo de tiempo en la mar abierta.

De 925 toneladas, eran sus principales dimensiones 62 metros de eslora por 10 de manga. Se adoptó para ellas la clásica alternativa triple que, con 2.750 I.H.P., de potencia total, les daba sobre una hélice máxima de 16 nudos, velocidad entonces suficiente para medirse con submarinos navegando en superficie. Y también para los que, a sus pobres 6 o 7 nudos de máxima, procuraban alejarse haciéndolo en inmersión.

A proa se les instaló una pieza de 76 milímetros, de tiro rápido, y, a popa de la chimenea, una ametralladora pesada de 40, y dos montajes dobles de 20.

Contaban también con varios lanzacargas, varadero a popa, radar, hidrófonos y dispositivo para tender cortinas de humo.

EL SUBMARINO "U-651"

Los alemanes no comenzaron oficialmente a proyectar sus submarinos hasta después de 1930. Pero esto no quiere decir de ningún modo que antes de esta fecha hubiesen abandonado el estudio de tales unidades. Tenían intereses y expertos en varias sociedades que proyectaban y construían submarinos en países extranjeros. En astilleros holandeses construyeron dos unidades para Turquía; en Finlandia, varias unidades para dicha nación y, en Echevarrieta y Larriaga, en Cádiz, otro submarino de proyecto alemán y construcción española se terminó en 1932, con destino también a la Armada turca.

El adelanto a partir de 1931 fue gradual en lo que respecta a los tipos que en Alemania se proyectaron seriamente con vistas a dar nueva vida al arma submarina. Los primeros tipos no eran muy diferentes en principio de los que operaron hacia el final de la primera guerra mundial. Eran, por tanto, unidades con poca velocidad y radio de acción en superficie; podían mantener durante una hora la velocidad máxima en inmersión, de unos nueve nudos, como era lo normal entonces. El submarino estaba proyectado para operar sumergido de día y en superficie por la noche.

Al ir en aumento sus proyectos, los alemanes incrementaron también el radio de acción en superficie de sus submarinos. Al mismo tiempo, la concepción del método de acercarse y atacar a los convoyes en superficie durante la noche trajo consigo el aumento de la velocidad. Esta tendencia culminó en el tipo IX-D-2, que tenía una máxima de 19'5 nudos en superficie.

Pero el submarino que más destacó y se construyó fue el célebre

sólo un torpedo para la recarga. Además llevaba dos torpedos en envueltas estancas en la libre circulación. Para cargar estos últimos torpedos era preciso que la dotación saliera a la superestructura y abriese, en plena mar, una escotilla, cosa totalmente indeseable desde todos los puntos de vista.

En lugar de torpedos, podía llevar minas, en caso de necesidad, las cuales eran lanzadas por los tubos estando el submarino en inmersión. Inicialmente estaba artillado con una pieza de 88 milímetros y, a popa de la torreta, con una ametralladora pesada de 20. Pero al poco tiempo, como el resto de los submarinos, se le aumentó considerablemente el armamento antiaéreo, con objeto de hacer frente, en superficie, a los aviones aliados encargados de la lucha contra ellos en los puntos de recalada.

Estos VII-C eran barcos con muy buenas condiciones marineras. Disponían de dos periscopios y la propulsión era diesel, con embrague directo en superficie, y motores eléctricos para navegar en inmersión, con la batería dividida en dos secciones.

De los centenares de submarinos de este tipo que se construyeron durante los años de la guerra, sólo queda a flote el "U-573" que, averiado, buscó refugio en Cartagena. Allí fue internado y posteriormente fue adquirido por la Marina de guerra española, que lo rebautizó "G-7".

EL HUNDIMIENTO DEL "U-651"

A fines de junio de 1941, una heterogénea flotilla británica operaba en las aguas al Sur de Islandia. Iba en misión antisubmarina y estaba formada dicha agrupación

sadas y lanzacargas.

La "Arabis" era exactamente igual a la "Violet" y había sido botada en los astilleros de Harland and Wolff el 14 de febrero de 1940.

Por su parte, el "Speedwell" era el clásico "sloop", tan llevado y traído por la Royal Navy. Construido en 1935, contaba con una moderna artillería y su velocidad le permitía operar con agrupaciones de altura.

Y esta fuerza naval fue la que, el 29 de junio de 1941, localizó al "U-561" que, al mando del comandante Peter Lohmeyer, realizaba uno de sus cruces contra la navegación aliada.

Y comenzó la lucha. Los destructores—la caballería de la mar—pusieron sobre las olas sus alborotadas estelas mientras, con meticulosidad, iban siguiendo el rastro al submarino de trataba de escapar en inmersión. Las cargas de profundidad se sucedieron con matemática precisión. Sus explosiones rompieron la mar una y otra vez hasta que, con graves averías el "U-651" no tuvo más remedio que soplar tanques y salir a la superficie.

Pero no fue completa la victoria. Antes de abandonar su barco, la tripulación abrió las válvulas de inundación y, mientras ellos se lanzaban al agua, el "U-651" emprendió su última inmersión.

Así terminó la guerra para el capitán Peter Lohmeyer que, internado, permaneció hasta 1947, fecha en que repatriado.

La guerra no había terminado para la "Violet" que parte tan activa había tenido en el hundimiento del submarino. Y el 19 de enero de 1941, al sureste de Irlanda, logra localizar y hundir, también mediante cargas de profundidad, al