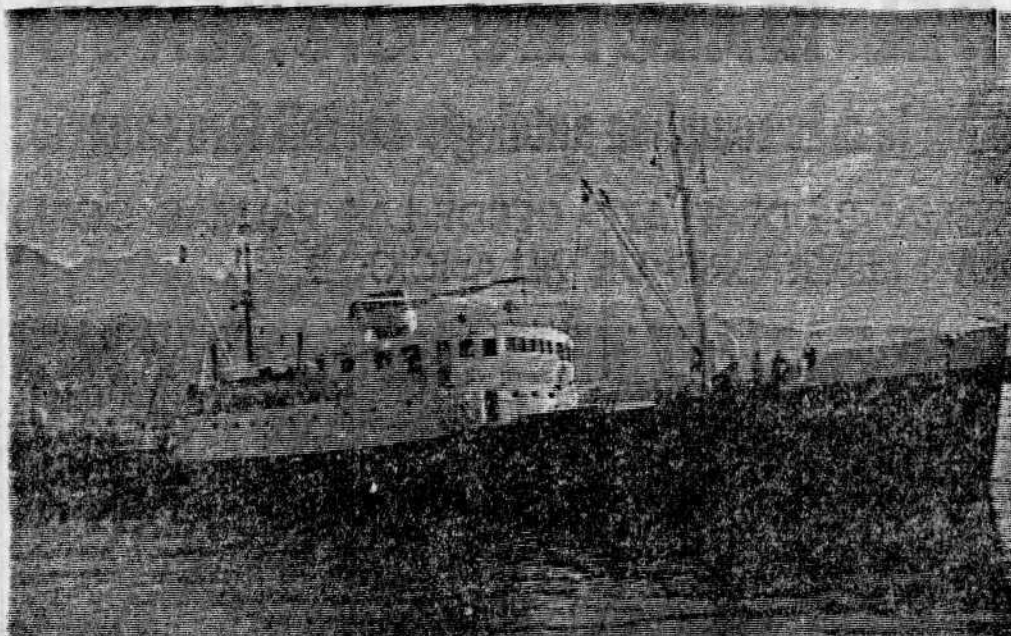


Marítimos, navega sus últimas singladuras

Fue anteriormente la corbeta H.M.S. "Violet", de la Royal Navy, y tuvo destacada actuación durante la pasada guerra

En junio de 1941 hundió al submarino alemán "U 651" y, en enero del año siguiente, al "U 641", gemelo del anterior

Transformada en mercante en 1947, antes de navegar bajo su actual contraseña lo hizo con las de la Empresa Nacional Eleano e IPASA



El "Claudio Sabadell", de Fletamentos Marítimos, antigua "Violet".— (Foto del autor).

Su gemelo, el "Villa Bens", antigua corbeta H.M.S. "Calendula", ha sido subastada en Las Palmas y también destinada al desguace

En las primeras horas de la mañana del 13 de mayo de 1963, la "Gorch Fock" hizo su espectacular entrada en el puerto de Santa Cruz. Con el aparejo cargado, la bricharca alemana llegaba lentamente, en ese "avante poca" de las recaladas, de las entradas en puerto y marchas hacia los puntos señalados de antemano para posterior atraque.

En la toldilla de la "Gorch Fock", junto a la triple rueda del timón, el capitán de navío Peter Lohmeyer, comandante de la flamante bricharca que, como buque-escuela de la Marina de guerra de Alemania Federal, era conocida en nuestro puerto desde aquel su viaje inaugural desde Kiel a nuestras aguas en 1959. A la sombra de los altos palos adornados con 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 mundial el submarino "U-651" 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 tonelajes, todos los pabellones que ondean en los océanos, formaban —forman— la teoría que, a la sombra de Anaga, es tónica del puerto santacrucero.

El capitán de navío Peter Lohmeyer cayó prisionero de los singlases un triste día de 1941. Y con él su dotación completa mientras, acribillado, el "U-651" se hundía para siempre en las frías aguas del Sur de Islandia.

Y mientras la "Gorch Fock" entraba lentamente hacia el 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.

Efectivamente. El carguero español "Claudio Sabadell", de la Fletamentos Marítimos, S. A., no era otro que la antigua corbeta inglesa "Violet" que, integrada en una fuerza naval "hunter killer", hundió al submarino que mandaba el comandante Peter Lohmeyer que llegaba entonces a Santa Cruz desconocedor de que, aquí, se encontraría al barco que —en los años tristes de la guerra— fue su enemigo.

Hoy, cargado de años, el "Claudio Sabadell" se prepara para llevar a cabo sus últimas singladuras y, terminadas sus operaciones en Santa Cruz, se hará a mar con rumbo a Santander y Bilbao, puerto este donde será desguazado después de una aventurera y singular vida marinera que, en guerra y paz, ha durado treinta largos años.

Y, por una de esas coincidencias que siempre ocurren en Las Palmas, donde hace algún tiempo se encontraba amarrado, su gemelo, el "Villa Bens", ha sido subastado y, también, se prepara para marchar a Bilbao donde, —como su "sister ship" en los tiempos de la dura lucha en el mar y en las pacíficas singladuras de la paz—, será víctima de la llama azul del soplete asesino de los desguazadores.

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 nacional que, desde hace muchos años, es asiduo, regular visitante de nuestro puerto. Y sí lo tuvo, precisamente en los días tristes en que Inglaterra luchaba por conservar las líneas de comunicación marítima, líneas vitales para su economía y esfuerzo de guerra que estaban seriamente ame-

"W" y "V" y dragaminas de la serie "Halcyon" — fueron el principal soporte en aquellos primeros meses en que el trueno del cañón llamaba de nuevo a la guerra.

Por entonces trataba la Royal Navy de, con estas unidades, proteger sus convoyes y, para ello, las dotó de un adecuado armamento antiaéreo, cargas de profundidad y detectores submarinos.

Estas unidades que daban al aire del Atlántico el pabellón

Por Juan Antonio Padrón Albornoz



El comandante Lohmeyer, en la toldilla de la "Gorch Fock". (Foto del autor).

nuevo tipo que, a sus condiciones muy marineras, debían añadir también los de baratura y rapidez en la entrega.

Y mientras los "sloops" construidos entre 1927 y 1939 continuaban escoltando los convoyes trasatlánticos —con ellos, cada vez en mayor número destructores desprovistos de tubos lanzatorpedos y equipados con morteros lanzacargas y varaderos a popa—, en astilleros ingleses se perfilaba, tomaba forma el tipo "Flower" del que, exactamente, se construyeron 280 unidades.

Las corbetas "Flower" eran capaces de soportar los mayores temporales y, perfectamente pertrechadas con armamento antisubmarino, disponían de suficiente velocidad para dar caza a los "U-boats" de aquellos años de guerra; las "Flower" nacieron feas desde el punto de vista estético, a pesar del parentesco con barcos tan airosos y estilizados como eran los "trawlers" y los "catchers" pero, —y esa era su principal virtud— eran unidades baratas y de rápida construcción.

las primeras se instaló el palo delante del puente, ya las últimas —con el castillo hasta media eslora— lo llevaban detrás, por la cara de proa de la chimenea y junto al radar que, con el "asdic", fue una de las muchas innovaciones que sufrieron en el transcurso del tiempo.

Las "Flower" estaban equipadas con máquina de vapor de cuádruple expansión que, tomando vapor de una caldera que consumía carbón, les daban 2.750 H. P. sobre una hélice y máxima de 16 nudos, velocidad entonces suficiente para medirse con submarinos navegando en superficie. Y también para los que, a sus pobres 6 ó 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. Posteriormente se les instalaron ametralladoras ligeras en los alerones del puente y, a proa del emplazamiento de la pieza de 76, un "erizo", el nuevo sistema de mortero lanzacargas que, con el "asdic" y "sonar", significó una revolución en la lucha antisubmarina.

Este complejo armamento se completaba con lanzacargas normales, varadero a popa, radar, hidrófonos —luego sustituidos por "asdic" y "sonar"— y dispositivos para tender cortinas de humo.

La H. M. S. "Violet" fue botada el 30 de diciembre de 1940 en los astilleros de la William Simons and Co., de Renfrew, —en el Clyde— 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 de la Royal Navy con el distintivo de amura "K 35".

En Harwich estaba entonces basada la Primera Flotilla de corbetas, compuesta por las pequeñas "Kingfisher", mientras que en Derry, Belfast, Liver-

queno carguero de bandera nacional que, desde hace muchos años, es asiduo, regular visitante de nuestro puerto. Y sí lo tuvo, precisamente en los días tristes en que Inglaterra luchaba por conservar las líneas de comunicación marítima, líneas vitales para su economía y esfuerzo de guerra que estaban seriamente amenazadas por la campaña que llevaban a cabo los submarinos del Eje.

Cuando estalló la guerra, la Royal Navy contaba con muy pocas unidades apropiadas para la escolta de convoyes; estaban, sí, las series "Egret", "Hastings", "Soreham", "Grimsby" y "Bitterw" que, con las pequeñas corbetas del tipo "Kingfisher", —así como los

no del canon llamada de nuevo a la guerra.

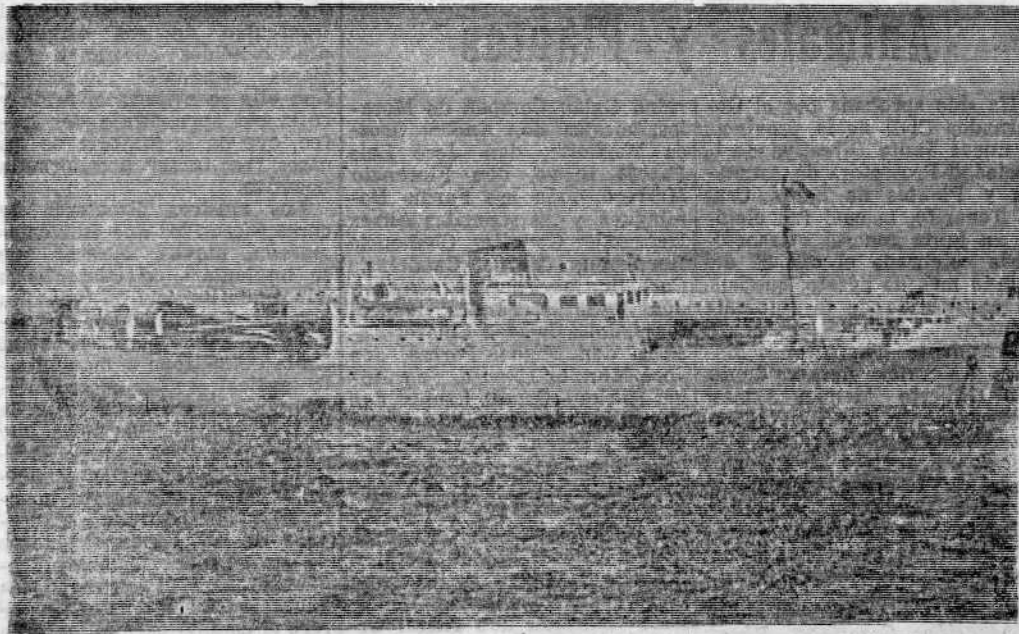
Por entonces trataba la Royal Navy de, con estas unidades, proteger sus convoyes y, para ello, las dotó de un adecuado armamento antiaéreo, cargas de profundidad y detectores submarinos.

Estas unidades que daban al aire del Atlántico el pabellón blanquirrojo de San Jorge, no obstante el refuerzo que representaban, eran solamente un paliativo hasta que las flotillas de destructores se recuperasen de las gravísimas pérdidas sufridas en aquellos primeros meses de la guerra.

Las "Kingfisher" era notablemente inadecuadas para travesías de altura y, ante ello, se decidió ir a la rápida construcción de unidades de un

través entre 1927 y 1933 continuaban escoltando los convoyes trasatlánticos —con ellos, cada vez en mayor número destructores desprovistos de tubos lanzatorpedos y equipados con morteros lanzacargas y varaderos a popa—, en astilleros ingleses se perfilaba, tomaba forma el tipo "Flower" del que, exactamente, se construyeron 280 unidades.

En las gradas de los astilleros de Albión y Canadá se comenzó una lucha contra reloj y, con rapidez, la mar se fue poblando de aquellas pequeñas y valientes unidades que —construidas de acuerdo con las líneas marineras de los "whale catchers" noruegos— resultaban muy eficientes con todo tipo de tiempo en la mar abierta.



El "Villa Bens", antigua corbeta "Calendula", que también ha sido vendida para desguazar. (Foto del autor).

caza a los "U-boats" de aquellos años de guerra; las "Flower" nacieron feas desde el punto de vista estético, a pesar del parentesco con barcos tan airosos y estilizados como eran los "trawlers" y los "catchers" pero, —y esa era su principal virtud— eran unidades baratas y de rápida construcción.

De 925 toneladas, eran sus principales dimensiones 62 metros de eslora por 10 de manga. El casco era sencillo y alteroso, con popa redonda y proa que, con ligero lanzamiento, fue modificándose en tipos sucesivos y ganando espacio hacia el alcázar. La chimenea era única y en caída y, si bien en

Remolcada al muelle de armamento se procedió entonces a su rápida terminación y, una vez lista, se le dio de alta en las listas de la Royal Navy con el distintivo de amura "K 35".

En Harwich estaba entonces basada 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 H. M. S. "Violet" que, con el pabellón de San Jorge a popa, se integró en uno de los grupos "hunter killers" recién formados.

Las "Flowers" en la guerra

González-Echegaray, con su prosa viva e impresionante, narra así aquella rutinaria lucha de las "Flowers" que, en el Atlántico, luchaban con las sombras grises, estilizadas y rápidas, de los "U-boats" que se lanzaban sobre los convoyes:

"Las corbetas de barlofuego cruzaban las señales de reconocimiento y volvían dando tumbos hacia el redil, levantando a cada pantocazo rociadas de nieve o enterrándose en las arfadas con el agua verde hasta el combés.

Era impresionante el baile diabólico de aquellos enanos, medio pesqueros, medio militares, "pitching and rolling", encapillando agua a montañas, escupiendo siempre espumas por los imbornales, con las cubiertas permanentemente desiertas y apenas unos puntos confundidos en sus tabardos pardos tras el quitavientos de la cenefa del puente alto.

Cuando la mar pasaba del siete Beaufort, las corbetas,

auténticos botes, se perdían de vista en el seno de las mares y solo saltaban de repente al coincidir por milagro en dos crestas seguidas, como juguetes zarandeados en una pirueta impresionante. En medio de cangallazos horribles, con los fondos al aire y el pie de roda llorando, en cada machetazo se sepultaban materialmente entre los rociones desde el puente a proa, para volver a resurgir chorreando agua y roña como submarinos, y así, machacando esparto, embarcando cáncamos por las regallas, barridos implacablemente por la mar, más tiempo por debajo que por encima de ella, las corbetas pasaban y repasaban convoyes hasta los puertos ingleses, en donde quedaban mansamente unas horas tomando aliento para volver, luego, a la infernal pesadilla del Mar de Irlanda o del Canal.

A la media luz de la tarde,

(Pasa a la página 19)

El carguero "Claudio Sabadell" en sus últimas singladuras

(Viene de la página 6)

Las corbetas de escolta, maltruchas, empapadas, purullantas de orín y salitre, con sus superestructuras maltratadas por la mar, las batayolas dobladas como papel, los candeleros retorcidos y el gris Almirantazgo —aquella pintura azulina inglesa, tan delicada— reducido a un recuerdo lejano, esperaban la hora de volver a la brega: la guerra de los convoyes, la batalla del Atlántico, que se ventilaba a vida o muerte en medio de un escenario inmenso y de pesadilla".

Esta era la escena diaria, el patrón sobre el que se calcaba el diario acontecer, el duro bregar de las pequeñas corbetas en que Inglaterra, la nación marinera, confiaba en aquellos días de, en frase de Sir Winston Churchill, sangre, sudor y lágrimas.

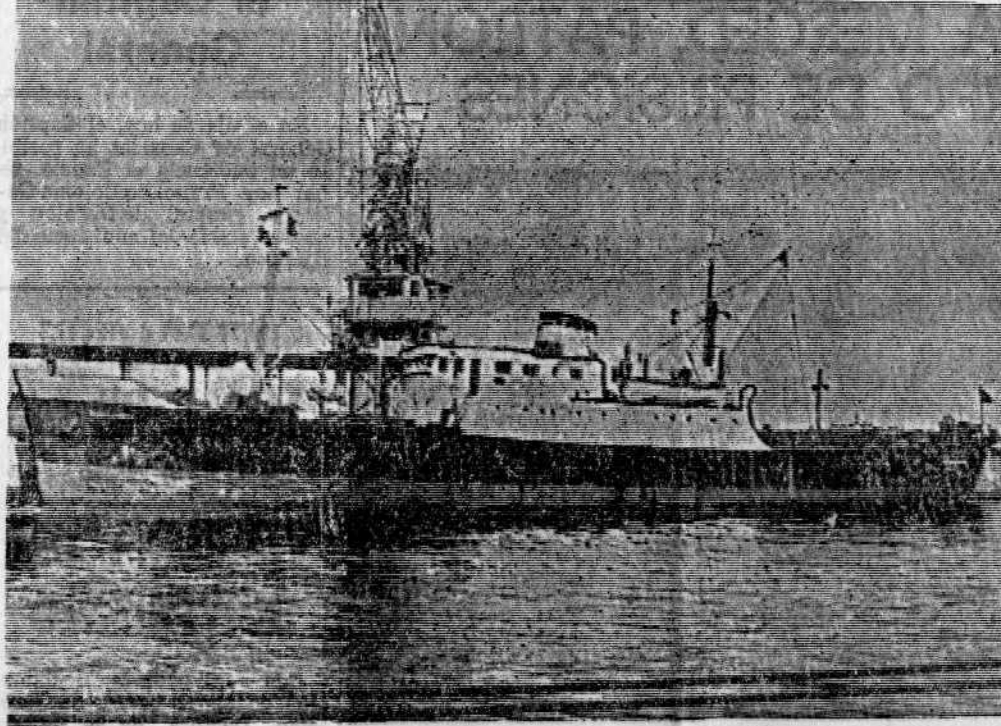
Iban a los flancos de los convoyes que, a sus 9 nudos de media, navegaban confiando a las "Flower" la protección contra los "U-boats" que, en ocasiones propicias, lanzaban sobre ellas sus torpedos, sobre todo cuando —navegando en superficie, según la táctica de "manadas de lobos"— trataban, y casi siempre lograban, romper el círculo defensivo e introducirse entre los mercaderes que, con el uniforme gris de la guerra, formaban en líneas de fila con la numeral largada en la driza del corto palo de señales que se alzaba sobre el puente.

Iban en lastre los "steamers" que, sobre las olas, lucían los rojos fondos mientras, siempre atentos, los artilleros cubrían las piezas a la espera de que los timbres de alarma y el aullar de las sirenas de las "Flower" anunciaban el ataque inminente, el anuncio que les desviaría millas y millas de su ruta normal para, así —muchas veces vano intento— escapar de la acción de los submarinos.

Los barcos se dispersaban durante los temporales y, con carreras sobre la mar enfurecida, las "Flowers" tenían que reunirlos nuevamente y, si alguno sufría averías, siempre había una de estas pequeñas corbetas que dando vueltas a su alrededor, le protegía hasta que quedase de nuevo en condiciones de proseguir viaje.

Los submarinos tenían la iniciativa en las dos terceras partes del Atlántico y la ejercían vigorosamente, lo cual les daba una fuerza y una efectividad implacables.

El área de seguridad disminuía para los convoyes y ante aquel panorama de incertidum



En el Muelle Norte, el "Claudio Sabadell" opera por última vez en nuestro puerto.— (Foto Juan Hernández).

bre —panorama siempre presto a ser roto por el ronco estampido de los torpedos— se alzaba otra sombra amenazadora: la de los "Scharnhorts" y "Gneisenau" que, con el "Hipper", eran fuerzas en potencia que, desde Brest, solían efectuar rápidas incursiones en el Atlántico, una de las cuales trajo al "Hipper" hasta el Norte de Tenerife desde donde protegió —o al menos lo intentó— la escapada del "Baden, surto en nuestro puerto, y del "Madrid" que se encontraba en el Puerto de la Luz.

Se adoptaron nuevas medidas —exploración con aviación de largo alcance, mercantes con "Hurricanes" en catapultas fijas en el castillo, etc.— pero, una y otra vez, los convoyes eran atacados y, siempre, la defensa continuaba confiada a las "Flowers" hasta que, terminados los primeros destructores del tipo "Hunt", se agregaron a las flotillas de protección y escolta.

Cuando sonaba la alarma, éstos avanzaban levantando montañas de espuma y producían, en grado máximo, aquella especie de teatral dramatismo que parece constituir el orgullo de tales barcos —delgados y rápidos— nacidos de aquel "Destructor" que concibió y diseñó nuestro don Fernando Villamil.

El submarino "U 651"

Los alemanes no comenzaron a proyectar oficialmente sus submarinos hasta 1930. Pero esto no quiere decir que, antes de dicha fecha, hubiesen abandonado el estudio y diseño de tales unidades. Tenían intereses y expertos en varias sociedades que proyectaban submarinos en países extranjeros; en astilleros holandeses cons-

Werke, precisamente unos días fue la H. M. S. "Violet" que, fue la H. M. S. "Violet" que, meses más tarde, lo hundiría.

El casco resistente del "U-651", excepto en 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

"Churrucas". Había sido botado el 29 de mayo de 1919 en los astilleros de la Cammell Laird y estaba artillado con cuatro piezas de 120 milímetros y varias antiaéreas de menor calibre. Conservaba sólo tres tubos lanzatorpedos, pero se le había incrementado notablemente el armamento anti-submarino.

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 ametralladoras pesadas y lanzacargas.

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

Por su parte, el "Speedwell" era un clásico "sloop" que, botado en 1935, contaba con moderna artillería y su velocidad le permitía navegar integrado en agrupaciones de altura.

Esta fuerza naval fue la que, el 29 de junio de 1941, detectó al "U-651" que, al mando del comandante 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 que 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 dotación abrió las válvulas de inundación y, mientras se lanzaban al agua, el "U-651" emprendió su postrema inmersión.

La guerra no había terminado para la "Violet" —hoy éste "Claudio Sabadell" que emprendió sus últimas singladuras— y, el 19 de enero de 1942, en la zona de recalada del sudoeste de Irlanda, logra localizar al "U-641", gemelo de su anterior víctima.

Lo persigue mediante el "ascidic" y, con sus cargas de profundidad —en ésta ocasión navegaba completamente solo— lo hace venir a la superficie

donde, con fuego de cañón, alcanza la torreta y casco.

Luego se repitió la misma escena del año anterior y, con la dotación del "U-boat" a su bordo, éste desaparece bajo las olas con trágica pirueta mientras su aguda proa apuntaba al cielo con las ya inútiles bocas de sus tubos lanzatorpedos.

Años de paz

Las corbetas, heroicas, pequeñas, —"híbridas de cuna y oficio"— no se hicieron viejas en las listas de la Royal Navy.

Las fragatas, aquellas "Castle" y "River", las sustituyeron en la escolta de los convoyes y, cuando en 1945 terminó la guerra, todas quedaron amarradas.

Unas fueron al desguace y otras se transformaron en mercantes, sobre todo en pequeñas unidades que, para el tráfico costero, de tanta utilidad eran en aquellos tiempos de pocos barcos y muchos fletes.

En 1947, la "Violet" fue adquirida —con la "Calendula, una de sus numerosas gemelas— por la Zubi S. S. Co., de Londres, que, posteriormente, las vendió a Empresa Nacional Elcano y, abanderadas en España, tomaron los nuevos nombres de "La Güera" y "Villa Bens".

La "Calendula" había sido entregada en marzo de 1940 por los astilleros de la Harland and Wolff, de Belfast, y —en 1942— con otras diez de su tipo, fue cedida a la Navy americana que, con el numeral "PG-67", le dio el nuevo nombre de "Ready".

Terminada la guerra, fue devuelta a la Royal Navy que le dio su antiguo nombre y amarró hasta su venta a la Zubi londinense.

En Cartagena, ambas corbetas fueron transformadas en cargueros y, desmontadas sus alternativas —que fueron instaladas en los madereros "Okume" y "Ukola"— se les montaron motores Weekspoor, de ocho cilindros, que, con 1.050 H.P. sobre una hélice, les daban 12 nudos correlativos.

Pasaron luego a la contraseña de la IPASA y, especialmente preparados para el transporte de pescado, navegaron sus primeros años. Cuando esta empresa fue disuelta, el "La Güera" fue vendido a Fletamentos Marítimos que lo rebautizó "Claudio Sabadell"

Las "Flowers" tenían que reunirlos nuevamente y, si alguno sufría averías, siempre había una de estas pequeñas corbetas que dando vueltas a su alrededor, le protegía hasta que quedase de nuevo en condiciones de proseguir viaje.

Los submarinos tenían la iniciativa en las dos terceras partes del Atlántico y la ejercían vigorosamente, lo cual les daba una fuerza y una efectividad implacables.

El área de seguridad disminuía para los convoyes y ante aquel panorama de incertidum

El submarino "U 651"

Los alemanes no comenzaron a proyectar oficialmente sus submarinos hasta 1930. Pero esto no quiere decir que, antes de dicha fecha, hubiesen abandonado el estudio y diseño de tales unidades. Tenían intereses y expertos en varias sociedades que proyectaban submarinos en países extranjeros; en astilleros holandeses construyeron dos unidades para Turquía —los "Birinci Inonu" e "Ikinci Inonu"—; en Finlandia los tres del tipo "Vetehinen" y, en lo sde Echevarrieta y Larrinaga, de Cádiz, se botó en 1932 otro submarino de proyecto alemán que, con el nombre de "Gur", pasó a la Marina de guerra 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 no eran muy diferentes en principio de los que operaron hacia finales 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 9 nudos, como era lo normal entonces.

El submarino, no cabe la menor duda, estaba proyectado para operar sumergido de día y en superficie en las horas de la noche.

Al ir en aumento sus proyectos, los alemanes incrementaron también el radio de acción en superficie de sus "U-boats". 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 velocidad de 19,5 nudos en superficie.

Pero el submarino que más destacó y se construyó fué el célebre VII C que, con ligeras variaciones, durante mucho tiempo constituyó un elevado porcentaje de las fuerzas submarinas de la Marina de guerra alemana.

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 fuese la H. M. S. "Violet" que, fuese la H. M. S. "Violet" que, meses más tarde, lo hundiría.

El casco resistente del "U-651", excepto en 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 17,5 nudos en superficie, sin combustible en los lastres principales. La máxima en inmersión era de 7,5 y podía mantenerla durante, aproximadamente, una hora.

A proa llevaba cuatro tubos lanzatorpedos, con seis torpedos de recarga, y, a popa, un tubo con sólo un torpedo de reserva. Además llevaba dos torpedos en envueltas estancas en la libre circulación, si bien para cargar estos últimos era preciso que, en plena mar, la dotación abriese una escotilla para llevar a cabo tal manobra, cosa totalmente indeseable desde todos los puntos de vista.

En lugar de torpedos podía llevar minas, las cuales eran lanzadas por los tubos estando el submarino en inmersión. Inicialmente estaban los VII C artillados con una pieza de 88 milímetros y, a popa de la torreta, con dos ametralladoras de 20, si bien a todos los submarinos les aumentó el armamento antiaéreo con objeto de hacer frente, en superficie, a los aviones aliados encargados de atacarlos en los puntos de recalada.

Los VII C eran barcos muy marineros. 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 VII C que se construyeron durante los años de la guerra, sólo queda a flote el "U-573" que, averiado, buscó refugio en Cartagena. Allí internado, 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 del Sur de Islandia. Iba en misión antisubmarina y estaba formada dicha agrupación naval por los destructores "Malcolm" y "Sci-

mitar", corbetas "Violet" y "Arabis" y el cañonero "Speedwell".

El "Malcolm" era un viejo destructor perteneciente a la flotilla "Scott" y, por tanto, gemelo de nuestros célebres

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

Por su parte, el "Speedwell" era un clásico "sloop" que, botado en 1935, contaba con moderna artillería y su velocidad le permitía navegar integrado en agrupaciones de altura.

Esta fuerza naval fue la que, el 29 de junio de 1941, detectó al "U-651" que, al mando del comandante 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 que 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

taron motores Weekspoor, de ocho cilindros, que, con 1.050 H.P. sobre una hélice, les daban 12 nudos correlativos.

Pasaron luego a la contra-seña de la IPASA y, especialmente preparados para el transporte de pescado, navegaron sus primeros años. Cuando esta empresa fue disuelta, el "La Güera" fue vendido a Fletamentos Marítimos que lo rebautizó "Claudio Sabadell"