

La Leyenda del Submarino Fantasma (Viernes 13)

Por Ramon Verdaguer - www.subzero.cat

Los tres hombres se hallaban sentados alrededor de una mesa, en el comedor de oficiales de la base de submarinos de Wilhelmshafen. Fuera, la noche magnificaba toda la crudeza del invierno en aquella madrugada del viernes 15 de enero de 1915, en plena Guerra Mundial. Un viento glacial, procedente del norte, hacía dos días que castigaba aquella costa y dificultaba las operaciones de entrada y salida de la rada. Ni siquiera la isla de Heligoland lograba menguar el embate de aquel Mar del Norte, que amenazaba en convertirse en el peor de los enemigos para cualquier contendiente que librara escaramuzas en sus gélidas aguas.



Los semblantes sombríos, las caras adustas, los tres hombres compartían el silencio de aquellas horas, solamente roto por el ulular del viento, mientras esperaban la incorporación de la totalidad de sus tripulaciones, en esta última noche en tierra firme. Sus uniformes revelaban que se trataba de comandantes de submarinos, la nueva arma de la marina de guerra del Káiser, que contra todo pronóstico, se había revelado como la más eficaz arma de combate jamás diseñada y que estaba cambiando el destino de la guerra. Sin embargo, la seriedad de aquellos rostros jóvenes, que apenas rozaban la treintena, revelaban una preocupación añadida a la de sus respectivos cargos: hacerse a la mar en viernes y trece. Y es que un marino es y será siempre un hombre de mar. Y esa clase de hombres son y serán siempre supersticiosos por naturaleza. Y alguien, en algún despacho de la Cancillería, que no entendía de la mar ni de sus hombres, les había dado una orden, ignorante de una de las supersticiones más arraigadas entre marineros.

Pero todos ellos eran, por encima de todo, hombres de honor. De sus acciones dependía el destino de muchas vidas. Y en la 1ª Guerra Mundial, el honor era la premisa por la que se regía muchas de las reglas de guerra no escritas. En nuestros días ese ideal sabe a rancio y huele a naftalina, pero hubo un tiempo en que frases como “más vale morir de pie que vivir de rodillas”, por ejemplo, definía todo un estilo de vida. Un ejemplo de lo que valía la palabra de honor en aquellos días lo encontramos en las memorias del capitán de corbeta Ernst Hashagen:

“Teníamos órdenes precisas: sólo podíamos hundir una nave enemiga si se podía salvar a su tripulación. Ello implicaba añadir una mayor dificultad a la ya complicada tarea de hacer la guerra en condiciones. (Por lo que se ve, matar no siempre fue una cosa fácil; cosas del honor...) A menudo una simple ojeada mostraba que el navío no tenía suficientes embarcaciones de salvamento, o se encontraba demasiado apartado de la costa o las condiciones del mar no eran adecuadas. Y no podíamos acoger a bordo a todas las tripulaciones. Por aquél entonces yo comandaba un pequeño sumergible, del tipo U-B, cuando nos tropezamos con el “Fritzoe”, en pleno mar del Norte. Un simple cañonazo por la proa fue suficiente como para que su capitán detuviera la nave, se rindiera y presentara sus



papeles. Cuando vino a bordo comprobamos que sus chalupas salvavidas estaban podridas. Jamás regresarían a tierra firme si intentaban volver en ellas. El rostro de su capitán también mostraba ese conocimiento. ¿Qué hacer? Y le propuse escoger entre hundir su buque en el acto o que él mismo y su tripulación lo llevaran hasta el puerto de Cuxhaven, como

presa de guerra. Una sombra de alivio cruzó su rostro; pidió permiso para consultarlo un momento con sus hombres y al cabo de pocos minutos acordaron su rendición incondicional, acogiéndose a la propuesta de llevar el navío al puerto alemán. -“Sin embargo-objeté- no siempre podremos seguirles, ya que debemos protegernos de sus patrulleros... y ustedes podrían aprovechar para escapar. Quizás sería mejor torpedearlo ahora mismo...”

El capitán palideció, pero se mantuvo imperturbable: -“Soy hombre de palabra”- dijo con dignidad. -“Y hablo también por mis hombres. Si decimos que iremos a Cuxhaven a entregarnos, iremos a Cuxhaven”.

Me separé de él, con escasa convicción de volverle a ver. Y, de todos modos, cumpliendo las órdenes al pie de la letra, tampoco hubiera podido hundirle, así que no tenía otra opción... Cuatro días más tarde, de regreso a Cuxhaven, el “Fritzoe” me esperaba en el puerto. Y el capitán y su tripulación se encontraban detenidos. Que yo sepa, es el único caso en toda la guerra en que una tripulación entera, junto a su navío, se rindieran bajo palabra de honor. Ello le valió un homenaje a su capitán y mi propia intercesión para lograr su libertad y su repatriación, junto a sus hombres, a Inglaterra.

Lo dicho: eran otros tiempos, otras costumbres y diferentes reglas. Sin embargo, la muerte seguía siendo la misma de siempre. Y la suerte. La buena y la mala.

Aquellos 3 hombres sentados alrededor de la mesa y sus respectivas tripulaciones, tenían órdenes de hacerse a la mar en un viernes 13. Y todos estaban convencidos que eso era tentar a la suerte. Y el destino les mostró que no se equivocaban...

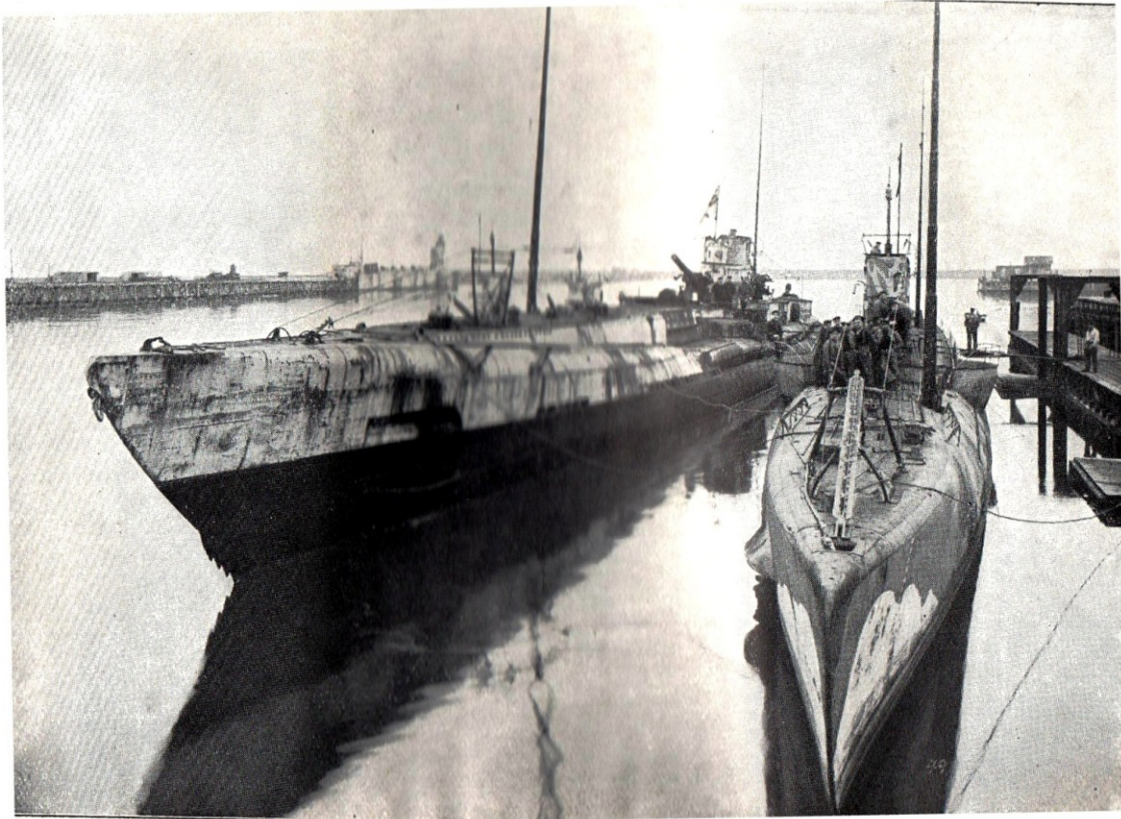


De los tres, el joven aristócrata **Baron von Spiegel**, al mando del U-32, regresó de su misión a la desembocadura del Támesis al cabo de 10 días, sin haber avistado ni un solo navío enemigo y padeciendo un temporal de fuerza 11 durante todos y cada uno de los días de campaña, lo que tuvo el efecto de un alud de brazos, espaldas y piernas rotas en su tripulación, que obligaron su regreso. Su segunda singladura en viernes 13 se produjo un año después. Esta vez la mala suerte fue a más: tardó casi 3 años en poder regresar a su país, con la guerra ya acabada. Pero esa es una historia apasionante que dejaremos para otro día.

El otro alférez de navío, **Bruno Hoppe**, regresó al cabo de tan sólo 14 días. La entrada de su U-22 en Wilhelmshaven, en medio del jolgorio general que originaba el regreso de uno de sus lobos, se hizo en el más absoluto de los silencios por parte de Hoppe y su tripulación. Ésta, perfectamente formada en cubierta, su rígida compostura, la gravedad de sus rostros y el semblante totalmente serio, indicaban que algo no iba bien. Von Spiegel fue testigo directo de la llegada de su joven amigo y camarada. Tan pronto como desembarcaron, Hoppe, con el semblante demudado y voz temblorosa, se presentó ante su superior y dio parte de haber torpedeado y hundido a su íntimo amigo George Koenig, inseparable compañero de infancia y promoción, junto a toda la tripulación del U-7, exceptuando a un marinero, malherido, que rescataron de los restos del naufragio. Según el informe de los hechos, hallándose en aguas británicas, y en medio de la bruma, divisaron a otro submarino cercano a ellos. Rápidamente maniobraron para ponerse en condición de ataque y le hicieron señales para su identificación y reconocimiento. No se sabe si ésas fueron malinterpretadas o inadvertidas, pero el caso es que una brusca maniobra provocó el letal ataque por parte del U-22, cuyo torpedo impactó en el otro buque. Al acercarse, vieron a un marinero en estado de shock y gravemente herido que intentaba mantenerse a flote, en un mar lleno de aceite,

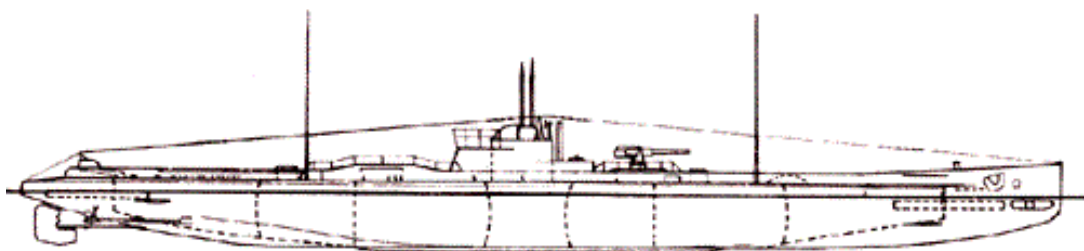


combustible y restos de la nave. Junto a él flotaba un gorro blanco, de aspecto familiar. Al recuperarlo pudieron leer, horrorizados, la leyenda en la cinta negra que lo rodeaba: "Deutsche Unterseeboots Flottille". Acababan de hundir a uno de sus hermanos.



El tercer hombre de la mesa, el alférez de navío **Siegfried Wachendorff**, comandante del U-31, de 29 años de edad, era el más joven del grupo. Y el que más refunfuñaba. Su submarino todavía equipaba el viejo motor que, a pesar de los esfuerzos de los excelentes mecánicos de su tripulación, no acababa de ir fino. Además, en el último parte, el oficial de máquinas le indicaba la existencia de una pequeña fuga, pero fuga al fin y al cabo, de aire comprimido al depósito de lastre. Ciertamente, podía alegar eso y retrasar un par de días la salida, pero era también un hombre de honor y, consciente de que todo aquello no eran más que naderías, calló y zarpó, según lo ordenado, el viernes 13 de enero de 1915.

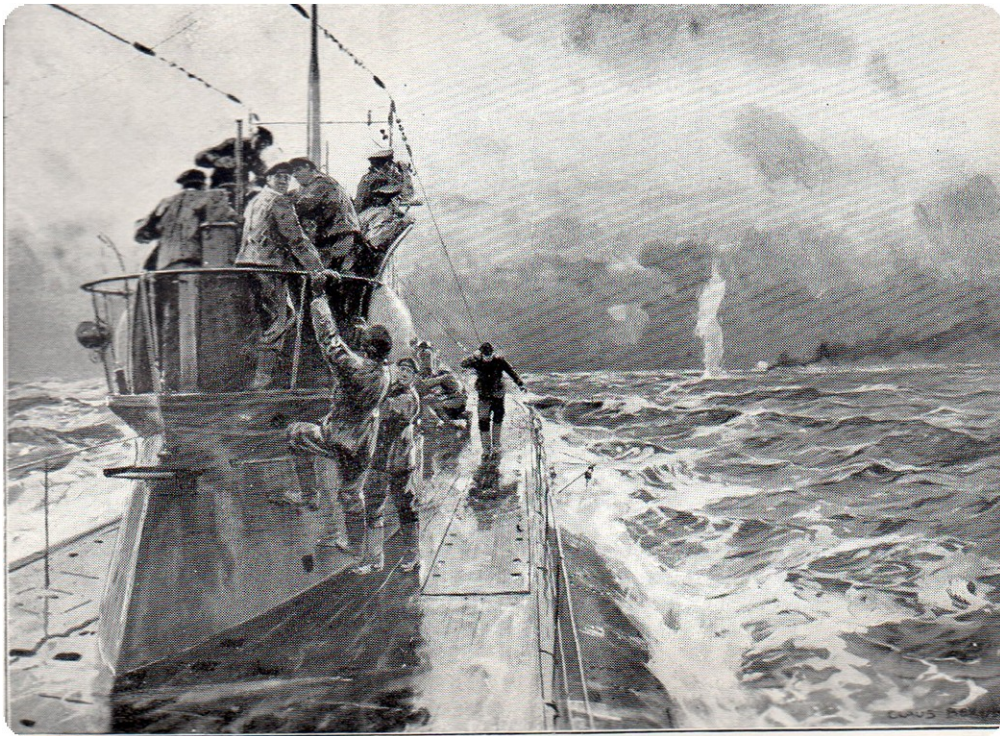
Jamás regresó. Ni ninguno de sus 30 acompañantes. Y, sin embargo, es su corta singladura una de las más asombrosas de la Primera Gran Barbarie y origen de la leyenda del Submarino Errante, la leyenda del U-31.



SUBMARINO ALEMÁN TIPO U- 31

El U-31 era la primera unidad de una clase de sumergible que fue bautizada con su nombre. De alcance oceánico, su motor diesel desarrollaba una potencia de 1850 CV en superficie y 1200 CV en inmersión, que permitían propulsar a sus 65m de eslora y casi 900 Tm, a más de 16 nudos. Su bajo perfil hidrodinámico le permitía hacerlo a casi 10 nudos bajo las aguas. Su casco posibilitaba inmersiones hasta -50m. Iba armado con un cañón de 105mm en proa (300 disparos) y 6 torpedos (2/2 en proa y 1/1 en popa). Sus tanques de combustible le permitían más de 8500 millas a 8 nudos y las baterías le daban una autonomía de 80 millas a 5 nudos, sumergido.

A Wachendorff se le encomendó una misión de hostigamiento en la costa occidental escocesa. Fiel a las órdenes, durante tres días, al alba y al anochecer, el U-31 transmitió su posición. Y luego se hizo el silencio. Nada. Durante días se esperó su llamada o su regreso. En vano. Por otra parte, ningún informe de la Marina Real Británica decía nada sobre un posible submarino hundido. Se le creyó víctima de alguna mina... hasta su aparición, seis meses más tarde, en una pequeña población de la costa escocesa.



Eran un poco más de las cuatro de la tarde del día 15 de enero cuando el primer oficial llamó al puente a Wachendorff, para mostrarle el humo de lo que parecía un patrullero o destructor que, por la apariencia, se acercaba a gran velocidad.

La delgada silueta del gran pez metálico era difícil de detectar semisumergida entre las olas y a la ya escasa luz diurna; sin embargo el comandante decidió no correr riesgos ni delatar su presencia en esas aguas. Ordenó rápida inmersión y posarse en el fondo, a casi -30m, para pasar la noche. Al alba, ascenderían a superficie, dónde pensaban permanecer al acecho.

Una vez en el fondo, se dispusieron a cenar y luego a dormir, tumbados en sus hamacas y en sus catres, dispuestos a pasar la noche. En su litera, el oficial de máquinas se movía inquieto: su entrenado oído no podía dejar de oír aquel ligero y casi imperceptible siseo que producía la pequeña fuga en el depósito de aire comprimido. Pero ni él, ni Wachendorff, ni el hombre de guardia, ni nadie de la tripulación notó la emanación de gas letal que desprendía la sala de máquinas. Y que lenta e inexorablemente se iba colando en la zona de marinería y en la zona de oficiales. El gas, más pesado que el aire, se pegó al fondo, cerca de las literas y los camastros... Los primeros rayos de Sol que horadaron las aguas iluminaron débilmente lo que era ya el ataúd de acero de Wachendorff y sus hombres.

Los hermanos Mcallister, John y Kirk, se encontraban fondeados mientras esperaban que la espesa niebla que cubría el mar se disipase lo suficiente como para dejar pasar la luz del Sol y regresar. En verano, el agua del mar, más caliente, provoca la formación de espesas nieblas al amanecer, que tienden a desaparecer al ir levantándose el día, con el calor del Sol.

De repente, una masa oscura y silenciosa surgió de entre la bruma y, lentamente, pasó a su lado, rozándoles casi el costado, a menos de 3m. Paralizados por el terror, no pudieron proferir ningún grito cuando la alargada mole gris les rozó, sin ningún ruido ni chapoteo. Las escotillas



cerradas, nadie en la torreta y el cañón amenazador de la proa cubierto de algas... Las planchas aparecían llenas de sedimento, y largas cintas de kelb colgaban de los hilos de las antenas. Diríase un submarino surgido de las profundidades de algún infierno sumergido. Y por encima de todo, el olor a moho, a óxido, a muerte, que precedía su aparición...

George y Kenny Macdonald fueron embestidos por el submarino fantasma surgido de la niebla. Sin ruido, la proa les golpeó en la amura de babor. El impacto desencuadró parte del costado, hizo caer la gran botavara y lanzó a Kenny al agua. Cuando George recuperó a su hermano a bordo, el submarino ya había desaparecido, dejando únicamente una estela de olor a yodo y a podredumbre.... George sólo recordaba la gran cruz germánica que decoraba el lado de babor de la torreta del navío, los manojos de algas, como crines de un monstruo abisal, pendiendo de los hilos de las antenas, en una burda imitación de banderolas de fiesta y, por encima de todo, el sobrecogedor silencio mortal con el que avanzaba...

Esas historias y algunas más fueron el origen de lo que pasó a conocerse como la Leyenda Del Submarino Errante o el Submarino Fantasma.

Según se dice, el submarino terminó por embarrancar en la costa occidental inglesa. Remolcado a un lugar seguro, se inició su exploración por parte del Almirantazgo. En su interior se encontraron los cuerpos de la totalidad de la tripulación.

La última anotación en el cuaderno de bitácora correspondía a las 20:00 del día 15 de enero de 1915, más de seis meses antes. Los cuerpos de los tripulantes se encontraban todos en sus literas, camastros y chinchorros. La ausencia de oxígeno y la baja temperatura habían conservado los cuerpos como si se hubieran dormido el día antes. Se dictaminó muerte por envenenamiento por gas.

El Almirantazgo jamás ha reconocido este hecho. Y es normal. Encontrar a un submarino alemán intacto equivalía a acceder a sus libros de claves, mecanismos y demás, lo que posibilitaba el descifrado de los comunicados entre submarinos y sus bases, y poder anticiparse a sus acciones. Aunque fuera por poco tiempo, ya que se cambiaban las claves a menudo, era una ventaja. Y en la guerra, como en la vida, siempre hay que aprovecharlas. También esa ventaja permitía cambiar muchas cosas. Por otra parte, estaba el siempre enojoso asunto de la violación de una tumba de guerra... Decididamente, lo mejor y más inteligente, era callar el asunto.

La Marina del Káiser tampoco recibió ninguna comunicación ni oficial ni oficiosa del tema, claro, por lo que declaró al U-31 perdido en algún lugar de la costa occidental inglesa, probablemente hundido por el choque con alguna mina durante la jornada del 15 de enero.



¿Qué pudo haber sucedido?

La explicación más plausible es que una emisión de gases del viejo motor diesel que equipaba al submarino (y que no era el primer caso) provocara la muerte por asfixia de Wachendorff y sus hombres mientras dormían. Pero recordemos que había otro ruido... el siseo de otra fuga, muchísimo más pequeña, de otro gas. Esta fuga, día tras día, semana tras semana, mes tras mes, fue inyectando aire comprimido en los tanques de lastre y evacuando el agua de su interior, lenta pero inexorablemente. Hasta que un día, medio año después de su última inmersión, la flotabilidad del buque fue lo suficientemente positiva como para escapar del mortal abrazo del fondo, despegándose y ascendiendo a la superficie. Las corrientes del lugar hicieron el resto, empujándolo a su capricho. Los bancos de niebla que suelen formarse en verano en la zona ayudaron a esconderlo a los ojos de los patrulleros y destructores, al tiempo que propiciaron una serie de sustos de infarto a los pobres pescadores locales. Los pubs, las pintas y el whisky hicieron crecer el rumor... y contribuyeron a fomentar la leyenda del Submarino Errante y a alimentar a la superstición.

Que los hombres de la mar son y han sido siempre gente muy dada a ella. Especialmente si se ha de zarpar en viernes, trece.

Ramon Verdaguer * SUBZERO* Consultoria & Formación Sub – www.subzero.cat