

EL ATLÁNTICO



tumba de soberbias esperanzas

EL ATLANTICO

tumba de soberbias esperanzas

Grandes portentos la tierra cobija,
Mas nada al hombre se puede igualar.
En invierno, cuando del aquilón,
Le amenaza fiera la tempestad,
Con soberbio arrojo agarra el timón,
Su nave guiando por el inmenso mar.

Sófocles.

¿Una batalla en el Atlántico?

Tienen los ingleses una disposición pasmosa para inventar tópicos retumbantes a hechos molestos para su engrandecimiento, a fin de que produzcan un efecto menos catastrófico a propios y extraños. Así es que se les ocurrió dar el nombre de «batalla en el Atlántico» al desesperado forcejeo por la conservación del tonelaje británico. Por cierto que al recurrir a tal eufemismo, de modo consciente o inconsciente, el deseo hizo las veces de madre de la idea. Los alemanes, en cambio, no pensaron ni un instante en idear tópico alguno. Toda su atención se concentró tan solo en ir hundiendo tonelaje inglés. Los alemanes de hoy prescinden en absoluto de concebir ilusiones, cosa que en el pasado fué con harta frecuencia motivo de que los demás se chancearan de ellos con gire de benevolente superioridad. Persisten en el aniquilamiento de tonelaje británico como réplica a la altisonante declaración de guerra inglesa con esa continuidad metódica y tenaz, propia del carácter alemán. Caso que llegasen a abrir la boca para hablar de ello, sería a lo sumo para dar a la publicidad escuetamente unas cuantas cifras y asunto concluido. Seguramente son del parecer que el tonelaje hundido, hundido queda, por más que se niegue luego el tal hundimiento. Que los ingleses se aferren a sus ilusiones y que el mundo se complazca en ellas: a los alemanes, por lo visto, les es todo esto completamente indiferente. Ellos persiguen impertérritos el objetivo que se han propuesto: hundir tonelaje británico y atenerse a los hechos y cifras que para ellos tienen más valor que palabras huecas.

¿Nos brinda acaso la historia algún antecedente en punto a guerras navales en aseveración de que esa sangría suelta de tonelaje británico pueda ponerse en parangón con la sangría viva de una efectiva «batalla en el Atlántico»? Los ingleses, que tanto se jactan de analogías históricas, podrían invocar, con mejores títulos que otros, el recuerdo de aquella contienda suya con la armada española. Esa batalla, con

todo, tuvo una duración de cuatro días cabales. En aquellos días navegó con rumbo a las costas de la isla británica una poderosa armada, y fué entonces cuando unos pequeños veleros ingleses, ágiles y rápidos, situándose a una prudente distancia, atacaron a mansalva y en constante acecho la pesada mole de los navíos españoles. Y cuando se les acabaron las municiones, regresaron a sus puertos para reaprovisionarse en ellos y lanzarse en seguida nuevamente a la brega para continuar su táctica friamente calculada, hasta que la temible armada quedó deshecha. De lo demás se encargaron luego los elementos y el propio mar.

Así es como empezó el auge de la dominación marítima y mundial de Inglaterra. ¿Serán los hechos de hoy acaso un como desquite de la Historia? ¿Habrá llegado ya a su ocaso esa hegemonía británica? Esta vez es ella misma la atacada. Esta vez es el adversario de Bretaña el que asesta sus golpes, siempre, cuándo y dónde se le brinde la ocasión. Esta vez es el adversario el que regresa a sus muchos puntos de apoyo que tiene a su alcance, para renovar sus ataques en el acto con nuevos elementos de lucha. Mas, esta vez no dura la brega tan sólo cuatro días, sino que continúa día tras día, mes tras mes, año tras año. Este adversario no puede ser ni sacudido ni alcanzado. No lucha tampoco confinado a un ámbito relativamente limitado, en la misma zona del Canal, en términos de poder obligar al conjunto de sus fuerzas navales a admitir la batalla decisiva, atendido que estas fuerzas están difundidas por los ámbitos de todos los océanos. Hé aquí porqué esta contienda se presenta para Inglaterra bajo un aspecto tan amenazador. Lucha grandiosa en la que sin tregua sigue un asalto a otro. ¿Qué duda cabe que Inglaterra está tambaleando ya a estas horas? ¿Le quedará todavía alguna alternativa de victoria? ¿Le será dado salir con vida de los asaltos que aun la esperan?



De cómo Inglaterra quería ganar esta guerra...

No es nuestro intento escudriñar la finalidad que podría tener esta guerra para la misma Inglaterra, que no padeció los flagelos de la estrechez y penuria, sino más bien las consecuencias de sus vastos dominios mal aprovechados y de las riquezas mal repartidas en los ámbitos de su hegemonía mundial. Tampoco nos interesa plantear la cuestión de si esta guerra de Inglaterra había de traer la suerte o hundir en la miseria a las naciones en cuyo interés se hacía, según solemnes declaraciones británicas. Trataremos aquí únicamente de dilucidar la pregunta de cómo se había propuesto Inglaterra llevar adelante esta guerra, declarada por ella. ¿Es admisible que nación tan experimentada en guerras de exterminio contra gran número de pueblos de esta tierra, no hubiese meditado bien el método a emplear en esta guerra contra la nueva Alemania, siendo así que desde hace mucho tiempo estaba ya resuelta a ello? Según expresión significativa de Churchill, esta guerra había de ser «una guerra amena». Claro está, no para Alemania, cuyo destino había de ser la derrota, deparada en el continente por los ejércitos de los aliados ingleses, por la extenuación del hambre y falta de materias primas y por la estrangulación del bloqueo total, consumada por la escuadra inglesa a salvo de todo ataque. Tampoco había de resultar amena esta guerra para los aliados que en ella habían de sacrificar la vida y hacienda de sus hijos. Tampoco había de resultar amena para los neutrales o aquellos pueblos que, con todo y estar empeñados en mantenerse dentro de la neutralidad, no lo consiguieron ante la precisión de Inglaterra de disponer en el continente europeo del mayor número posible de campos de batalla. Amena había de ser la guerra

únicamente para Inglaterra. ¿Qué podía intentar la pequeña escuadra alemana contra el superlativo poderío naval inglés? ¿Cómo podrían las tropas alemanas irrumpir jamás por la línea Maginot? Viendo Londres cómo los alemanes no se lanzaban contra estos objetivos y sumamente irritados, en cambio, por la guerra de minas y submarinos con que Alemania infestaba las costas orientales de Inglaterra, resolvió ésta no esperar ya más tiempo a que sobreviniese el desquiciamiento del régimen «nazi», para el cual, de paso sea dicho, faltaba todo indicio. El cuerpo expedicionario británico, concebido más bien como símbolo, prometió «tender su ropa en la línea Siegfried»; aviadores ingleses dejaron caer bombas al sobrevolar ciudades alemanas abiertas; a Holanda y Bélgica se propinó el cebo que había de sacarles de su neutralidad; en aguas jurisdiccionales noruegas hubo graves provocaciones que culminaron con la abierta amenaza de un desembarco inglés; ¿Qué hizo Alemania entonces? Después del aniquilamiento de Polonia tendió la mano en són de paz, amonestó, pero no atacó en el oeste. ¿Por no poder o por no querer? Entonces, a primeros de abril de 1940, se inició la gran catástrofe. Con una diferencia de pocas horas se anticipó Adolf Hitler en Noruega a Mr. Churchill, tan confiado en su victoria... y cuatro semanas más tarde se le anticipó nuevamente en Holanda, Bélgica y Francia, ocupando en una marcha victoriosa, sin par, todas las costas europeas, desde Narvik hasta Vizcaya, convirtiendo la Gran Bretaña de bloqueadora en bloqueada. ¡Hé aquí en lo que ha ido a parar esa «guerra amena» de Churchill!





Buque de línea alemán

... y del rumbo que Alemania ha dado a esta guerra

Decididamente, esta guerra no ha llegado a ser «amena» para Inglaterra. — ¿Cuál no será la tesitura interna de ese hombre, cuando llama amena a una guerra, que es y será siempre lo más funesto que cabe concebir para la vida de los pueblos? Por más que los ingleses, que desde hace siglos no han visto abatirse sobre su isla guerra alguna, puedan haber oído con agrado la frase de la «guerra amena», lo cierto es que en el interior de los demás hombres fué demasiado honda la consternación para poder dar cabida a una alegría insana frente a ese veredicto de la Historia que presenciaron luego. Alemania, que tenía todavía fresca en la memoria una guerra dura y sangrienta de cuatro años, no podía hallar en ella nada de ameno y se resistió a aceptarla. Mas, cuando le fué impuesta a viva fuerza y contra su voluntad, la aceptó de lleno con ese empuje y audacia que ya la caracterizaron en la última guerra mun-

dial, haciendo esta vez alarde de tal reflexión y sagacidad que causaron reiteradamente la sorpresa del mundo entero. Hasta entonces, éste no se había dado cuenta todavía de tal rasgo del genio alemán. Sabíase que era un pueblo valiente y capaz de grandes arrestos. Pero esa unidad en su vivir, pensar y obrar ha sido algo desconocido.

La guerra mundial, por lo visto, había curado radicalmente a Alemania y a su Führer de ilusiones y sentimentalismos de toda laya. Desde el primer día, se resolvieron a proceder según la sencilla máxima de «pagar con la misma moneda», o sea, de deparar a Inglaterra el mismo destino que aquélla, por su parte, deseaba a Alemania, y . . . conste que los alemanes habían diferido bastante la aplicación de tal principio. ¡El mundo juzgará si ha sido por debilidad o por sentido de responsabilidad!

Destructor alemán



Crucero acorazado alemán

«Team play» — la receta alemana

Si Alemania hubiese abrigado la intención de atacar a Inglaterra, se habría preocupado antes de la guerra de proveer de otro modo al fomento de su fuerza naval, harto menguada en comparación con el poderío naval inglés. De cuáles hazañas ha sido capaz, no obstante, esa reducida fuerza naval alemana, lo ha demostrado ante el mundo asombrado por su bloqueo de minas, su campaña de submarinos y guerra de presas, con cuya táctica atacó a la Gran Bretaña en su punto neurálgico más sensible. La ocupación de Noruega por la marina de guerra alemana, llevada a efecto, desafiando a toda la escuadra inglesa, que previamente había anunciado ya a los cuatro vientos idéntico plan, no tiene par en la historia de las guerras navales por su audacia, lo exacto de la realización del estratagema y su pleno éxito.

Un general alemán, el príncipe Federico Carlos, dijo en cierta ocasión, muy atinadamente, que varias armas,

empeñadas en una misma acción conjuntamente, actuaban en sentido de adición, pero que, por su acción de conjunto, el resultado equivalía al efecto de una multiplicación. Hé aquí el secreto de las sorprendentes victorias alemanas. La marina de guerra alemana forzó el desembarco de las tropas alemanas en Noruega; el ejército realizó la ocupación, y el arma aérea prestó a entrambos su eficaz apoyo. Cuatro semanas más tarde, el ejército y la aviación conquistaron, en genial cooperación, Holanda, Bélgica y Francia, proporcionando así a la marina puntos de apoyo, desde los cuales se dirige esa lucha sin tregua ni cuartel que los britos han dado en llamar «la batalla del Atlántico».

Tanto si se quiere como no, fuerza es reconocer: los «tar-díos» alemanes han acabado finalmente por afinar en lo que significa el vocablo «team play» y esta vez lo han comprendido a la perfección.

Lancha torpedera alemana



① Un vapor fuera de convoy (de un andar de 9 millas por hora) que tuvo la suerte de no sufrir percance alguno en su ruta de Brisbane a Freetown, pasando por Perth—Natal—Lagos.

② Un barco frigorífico (16 m.), procedente de la Nueva Guinea—Batavia, escapó en el Océano Indico a duras penas a un crucero auxiliar alemán, llegando a Freetown por la vía de Daressalam—Elisabeth—Duala (13.680 m.). Más adelante fué hundido, yendo en convoy.

③ Un convoy rápido de 15 m. perdió en la travesía de 5.140 m. Borneo—Islas de Coco—Colombo—Mascot—Koweit dos barcos de plena carga por la acción de cruceros auxiliares.

④ Un vapor aislado, de 12 m., recorrió el trayecto de 6.420 m. Batavia—Rangún—Madras—Suez. Allí fué bombardeado por un aviadador alemán.

⑤ Un convoy de 12 m., procedente de Calcuta—Colombo—Mauritius—Ciudad del Cabo (5.760 m.), perdió en el Océano Indico dos vapores en un ataque emprendido por cruceros auxiliares.

⑥ Un convoy de 9 m., procedente de la bahía de las Ballenas con destino a Freetown (3.060 m.), perdió en su viaje de 14 días un vapor, hundido por un crucero auxiliar.

⑦ Dos buques balleneros con sus barcos de pesca quedaron apresados en las cercanías del Antártico por cruceros auxiliares alemanes.

⑧ ⑨ Dos barcos, procedentes de Santos y Pará, arribaron a Freetown después de feliz travesía.

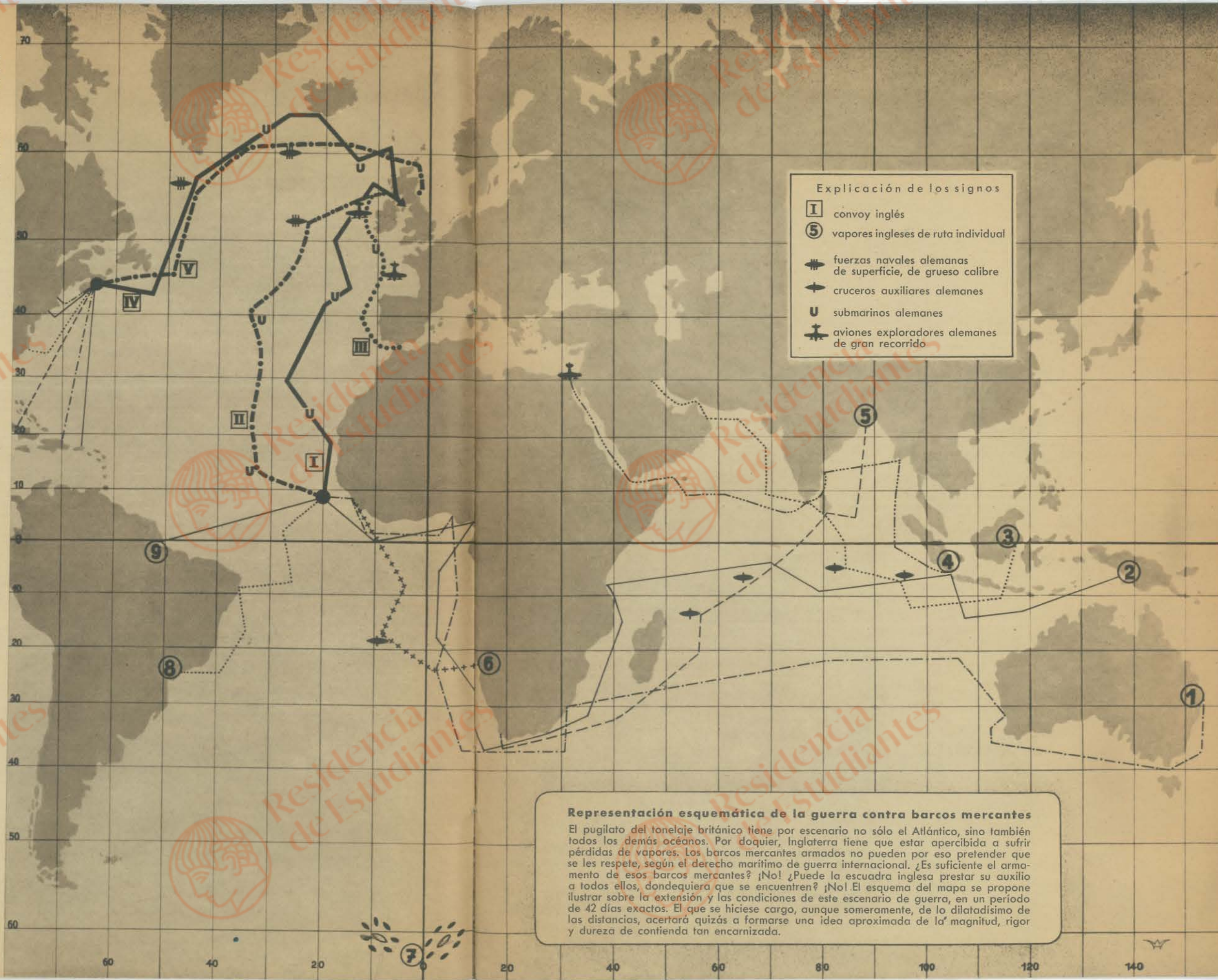
I Un gran convoy, ruta Freetown—Liverpool (3.660 m.), sufrió dos serios ataques por submarinos y uno por aviones.

II Un gran Convoy, ruta Freetown—Glasgow (4.020 m. o sea, 19 días a razón de 9 millas/hora) sufrió dos graves ataques por submarinos y uno por un acorazado.

III Un gran convoy de 9 m., ruta Gibraltar—Glasgow (1.620 m.), fué gravemente atacado durante 8 jornadas marítimas por aviones y submarinos.

IV Un convoy rápido, formado en Halifax (15 m.), fué diezmado en la ruta a Glasgow (2.040 m.) por un crucero pesado y 2 veces por submarinos.

V Otro convoy de más unidades todavía, ruta Halifax—Edinburgo (2.940 m.), equivalente a 8 1/2 jornadas, sufrió gravísimas pérdidas a medio camino, al ser atacado por un crucero pesado.



La guerra de los cruceros

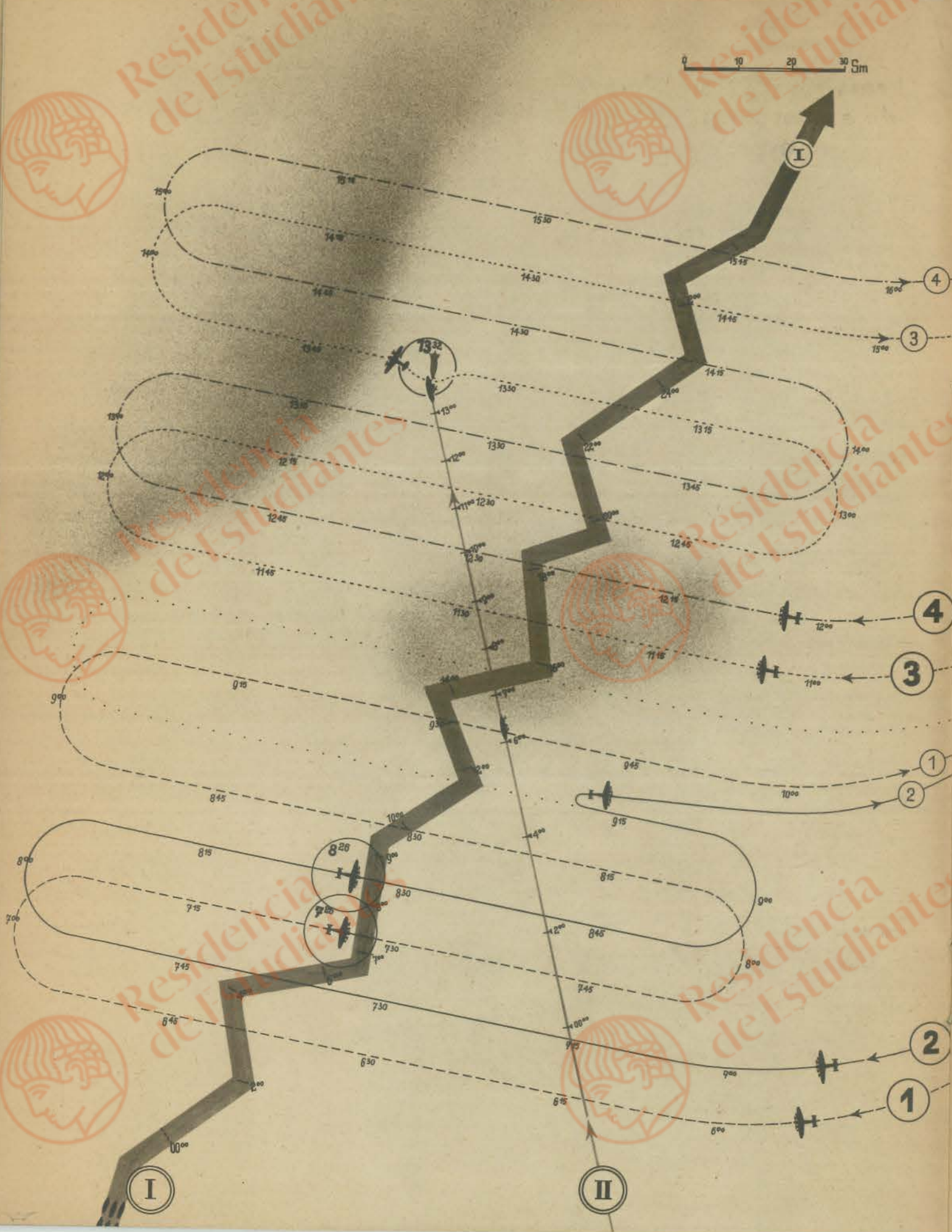
Entre todas las formas que reviste esta guerra de Inglaterra contra una Alemania en vías de pleno resurgimiento, la guerra de los cruceros se destaca envuelta del nimbo atractivo de un romanticismo aventurero, plausible por ser la redondez del globo entero el escenario de sus hazañas y por no dejar pasar los centros oficiales noticia alguna que atañe a esta guerra interesante y plétórica de éxitos. Por otra parte, Mr. Churchill tiene motivos sobrados para guardar prudente silencio sobre las pérdidas que experimenta su país. Más sería de su agrado enterarse por la prensa alemana de cómo, dónde y con cuáles elementos los alemanes aciertan a alcanzar tales éxitos. La «guerra de corsario» fué inventada precisamente por los fundadores de esa misma potencia mundial británica, cuyos actuales dirigentes simulan tanta repugnancia por estos métodos. Es conveniente recordar que, en aquellos tiempos, los españoles eran los amos del mundo y los ingleses se esforzaron en arrancarle su poderío, recurriendo a una guerra de piratas, despiadada y cruelísima como la que más. Hoy día que Inglaterra corre el inminente riesgo de perder esa su prepotencia marítima y mundial, los ingleses querrían hacer olvidar su pasado; pero todo ello le es a la historia completamente indiferente. La diferencia entre aquel entonces y nuestros días estriba en que los alemanes proceden en su guerra de presas como caballeros, aparte de todo su arrojo, y no como vulgares piratas, ateniéndose estrictamente a las normas jurídicas del derecho marítimo

internacional y no de una manera arbitraria, procediendo al mismo tiempo con tal método y lógica que su acción constituye un como síntesis de todos los adelantos de la moderna construcción naval y técnica, transmisora de noticias por una parte, y, por otra, de las experiencias atesoradas por cruceros y cruceros auxiliares en los días de la pasada guerra mundial. Si ya entonces el avión, estacionado en el crucero auxiliar «Wolf», llegó a alcanzar éxitos sorprendentes, los métodos actuales de exploración aérea han llegado a ser poco menos que perfectos. Huelga decir que todas estas ventajas de la guerra moderna de presas redundan en provecho directo de quienes la han emprendido, o sea, de los alemanes.

Gran Bretaña—Nueva Zelanda. Radiograma Nueva York 20 7 1941, 24,00
El Gobierno de Nueva Zelanda se niega a deferir a la solicitud de que se atenúe el rigor de las instrucciones de oscurecimiento por la razón de que los faros han de quedar extinguidos en tanto exista peligro por parte de los barcos de presa.

Plausible es la cordialidad con que se saludan en alta mar el comandante de algún crucero alemán y el de un crucero auxiliar, quienes, bajo un sol tropical y a millares de millas de distancia de su patria, tienen ocasión de cambiar con toda tranquilidad noticias, experiencias hechas y éxitos alcanzados.

Aun cuando la publicidad británica califique de «corsarios» los barcos alemanes que trastornan su tráfico marítimo, lo cierto es que el mando alemán de presas está muy lejos de reunir las características de piratas. Sus dotaciones, vestidas impecablemente de blanco, aseadas y de ademanes correctos, suben a bordo del barco apresado para arriar la bandera inglesa e izar la alemana. La tripulación de ese barco que se compone de hombres de todo color y procedencia, cuyos servicios los britos se ven obligados a contratar, experimentan, en general, gran alegría al darse cuenta de que la peligrosa travesía a Inglaterra ha tocado ya a su término definitivo, en forma tan inesperada. Los marinos ingleses han de habituarse primero, claro está, a la idea de que la bandera británica «no domina ya sobre las olas» y que los alemanes no se parecen en nada a esos «demonios» de los cuentos que habían oído contar en Inglaterra.



El servicio alemán de exploración aérea

① ② Exploración de la mañana, a cargo de dos aviones que sobrevuelan el ámbito marítimo de su incumbencia con un intervalo de partida entre uno y otro de una hora, a una velocidad de 250 km./hora y a una visualidad de 10 km. a la redonda.

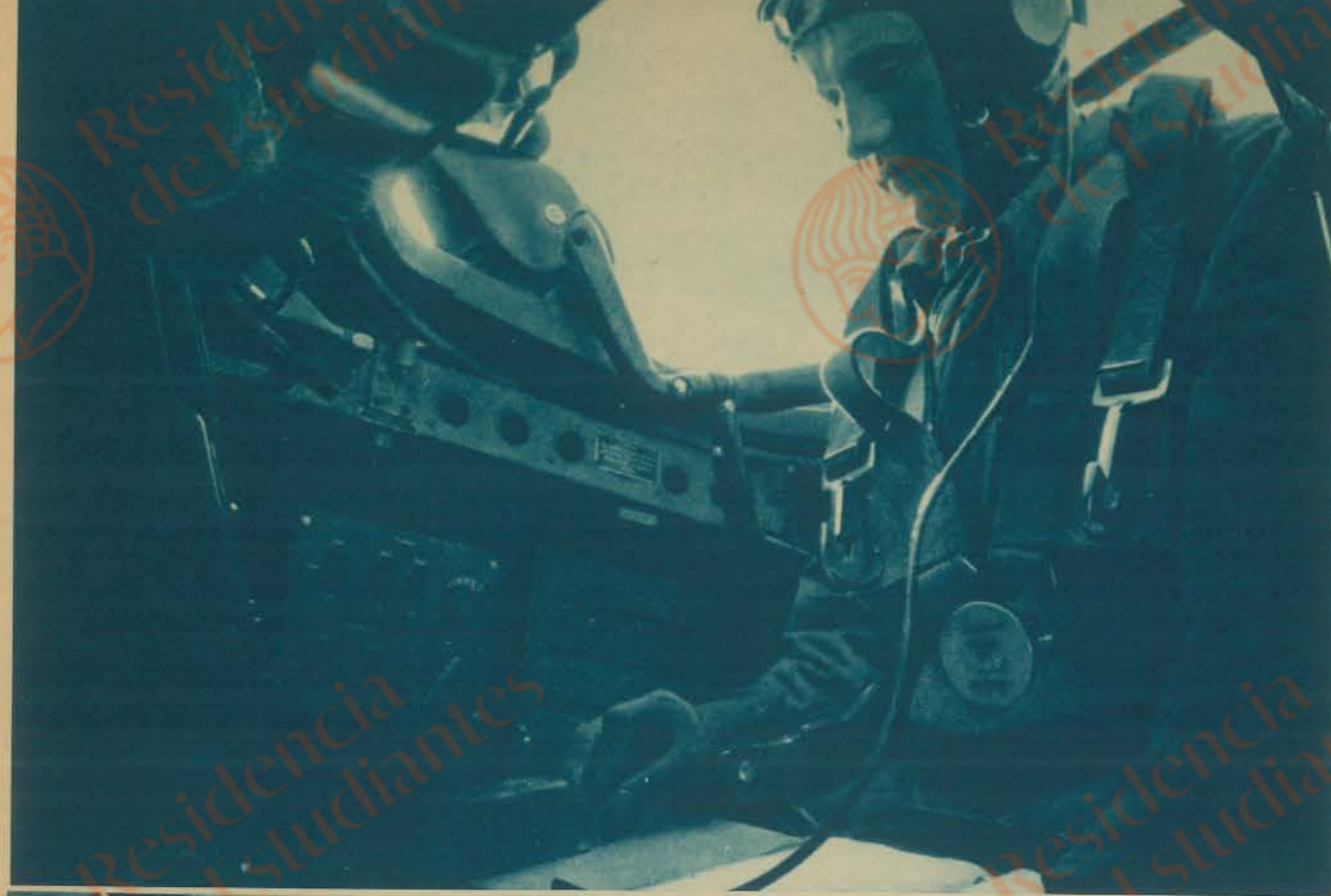
I Un convoy inglés, de un andar de 9 m./h., que navega en dirección general nornordeste con marcado rumbo zig-zag. El convoy es avistado por el primer avión a las 7.26 y por el segundo a las 8.26. Ambos dan parte de la situación y rumbo del convoy a los submarinos estacionados en los contornos, sin pasar ellos mismos al ataque. Renuncian a quedar en contacto con el convoy por sospechar que otro navega por la misma zona marítima. A las 9.15, el segundo avión ha de suspender su vuelo por desarreglos técnicos.

③ ④ La exploración del mediodía se lleva a cabo asimismo por dos aviones en la región marítima colindante en el norte, con objeto de dar alcance al supuesto convoy segundo. Debido a una zona invadida por la niebla, ambas máquinas registran una solución de continuidad en el resultado de su exploración. No se da con el paradero del supuesto segundo convoy.

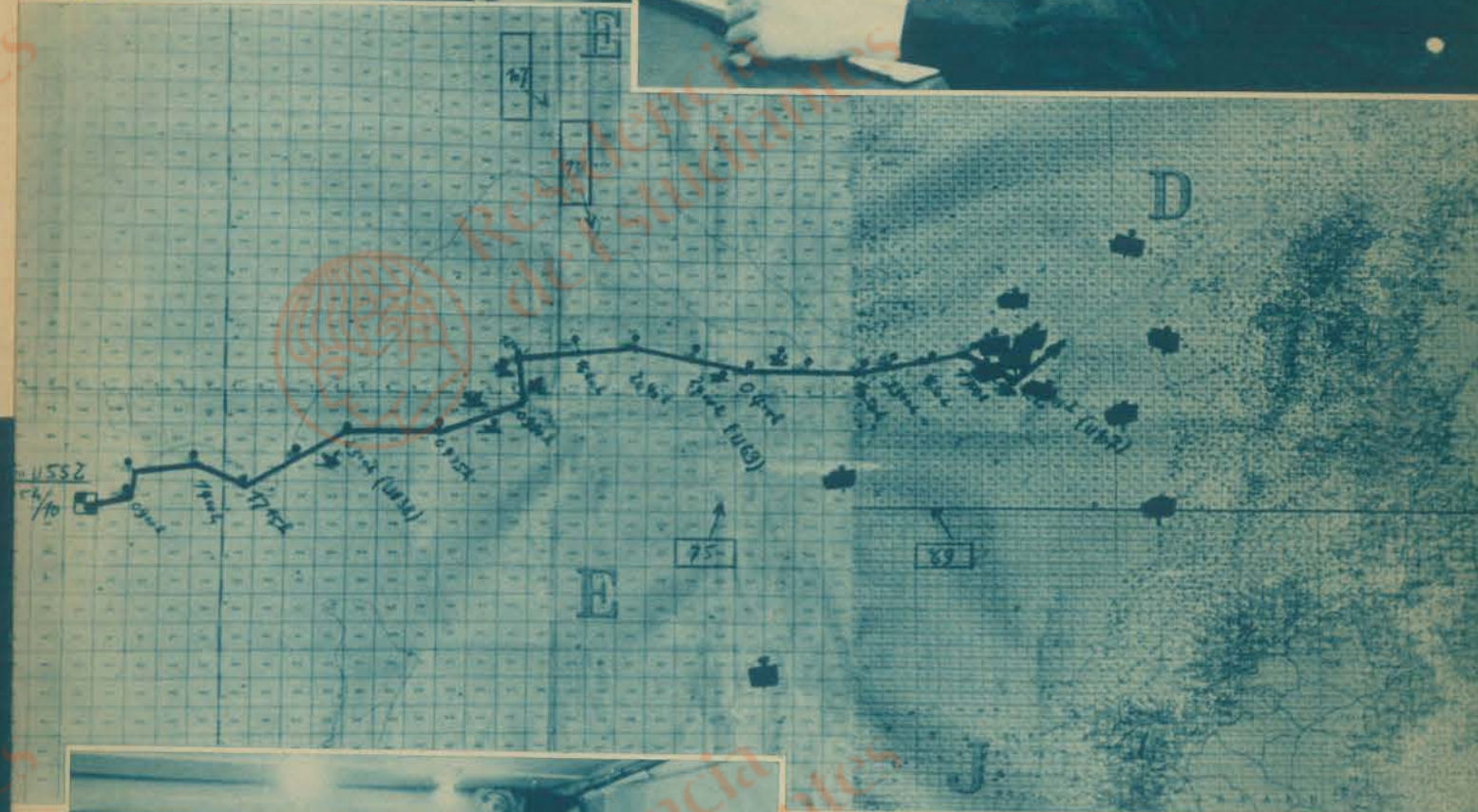
II Un vapor mercante, de un andar de 16 m., en travesía individual, descubierto a las 13.32 por el tercer avión explorador, atacado y hundido luego, poco antes de internarse en la zona de lluvias que habría podido sustraerle a la exploración.

Nuestro esquema señala las posibilidades y dificultades de la exploración aérea y confiere una idea exacta de la relación de velocidad existente entre barcos y aviones.





El que informa con rapidez,
puede también obrar con rapidez



El radiotelegrafista del avión de exploración lejana, el vigilante de la base de aviación, las «chicas-rayo», tan atractivas como laboriosas, los radiotelegrafistas de a bordo o los del centro de transmisiones de marina, recogen ininterrumpidamente los partes y proceden en el acto a su retransmisión. El resultado de todo ello queda registrado en los mapas que continuamente consultan los elementos de la plana mayor, como p. ej. los del cuartel del comandante en jefe de los submarinos, almirante Dönitz (a la izquierda).

El submarino como elemento guardacontacto

A raíz de un mensaje guardacontacto (I) de parte de un submarino (U), mantenido a raya por la acción defensiva del enemigo, se dispone el ataque del arma aérea alemana a un convoy, compuesto de 30 barcos, de un andar de 9 m., y protegido por un crucero y 6 corbetas, con rumbo a Inglaterra.

① Un grupo de 3 aviones alcanza el convoy, se acerca al mismo, protegido por el sol y consigue hundir dos vapores.




② Una segunda cadena que pasa al ataque, consigue hundir una corbeta, a pesar del intenso fuego de defensa antiaérea. Las bombas de los otros aviones no dan en el blanco.

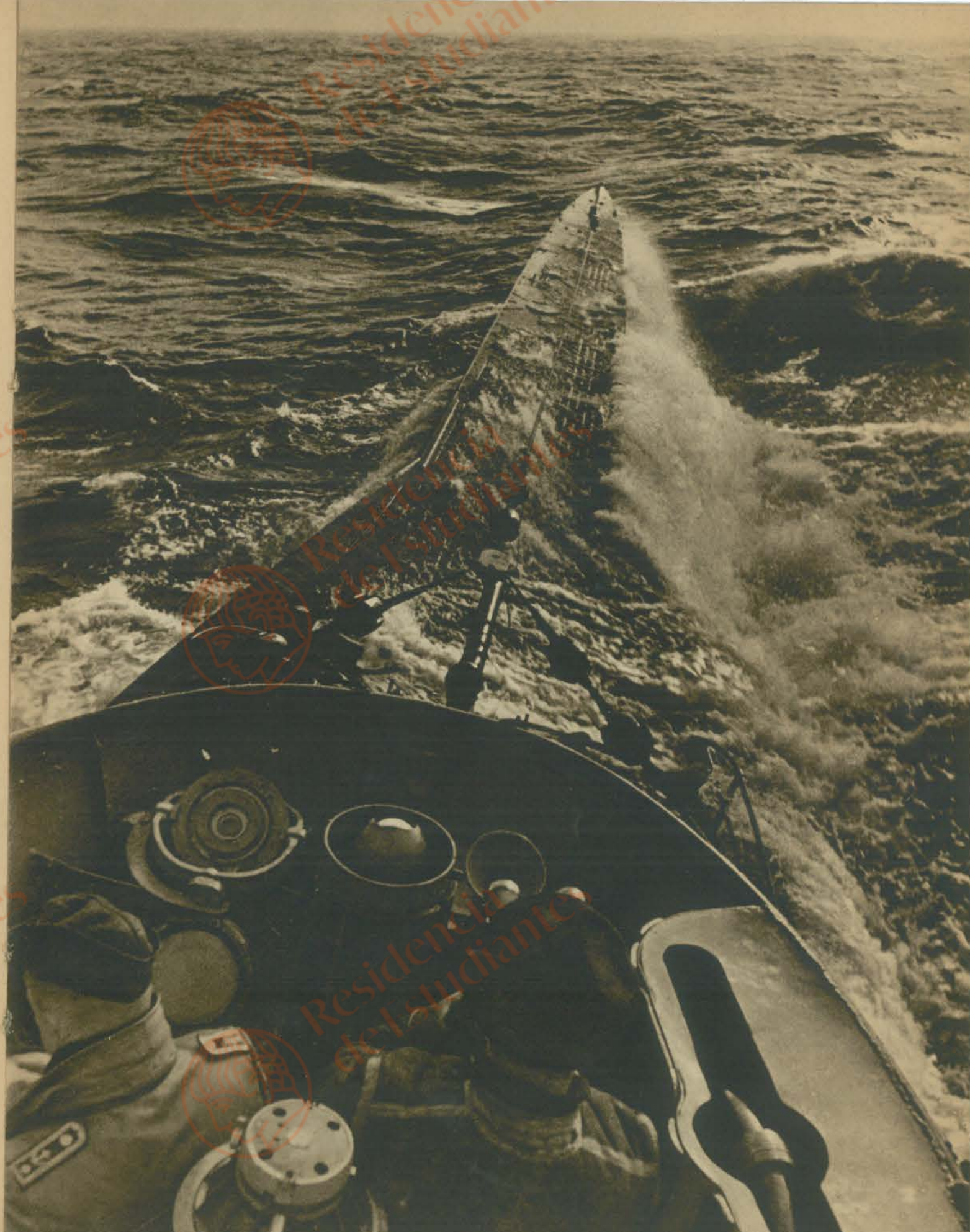
③ Entretanto, el convoy se ha disgregado, formando dos grupos, lo cual constituye un acierto, por cuanto que al proceder al tercer ataque, un día y 14 horas más tarde, la parte más numerosa del convoy de origen queda a salvo. En cambio, del grupo más al este, se hunde un vapor y deja otros dos bastante maltruchos.

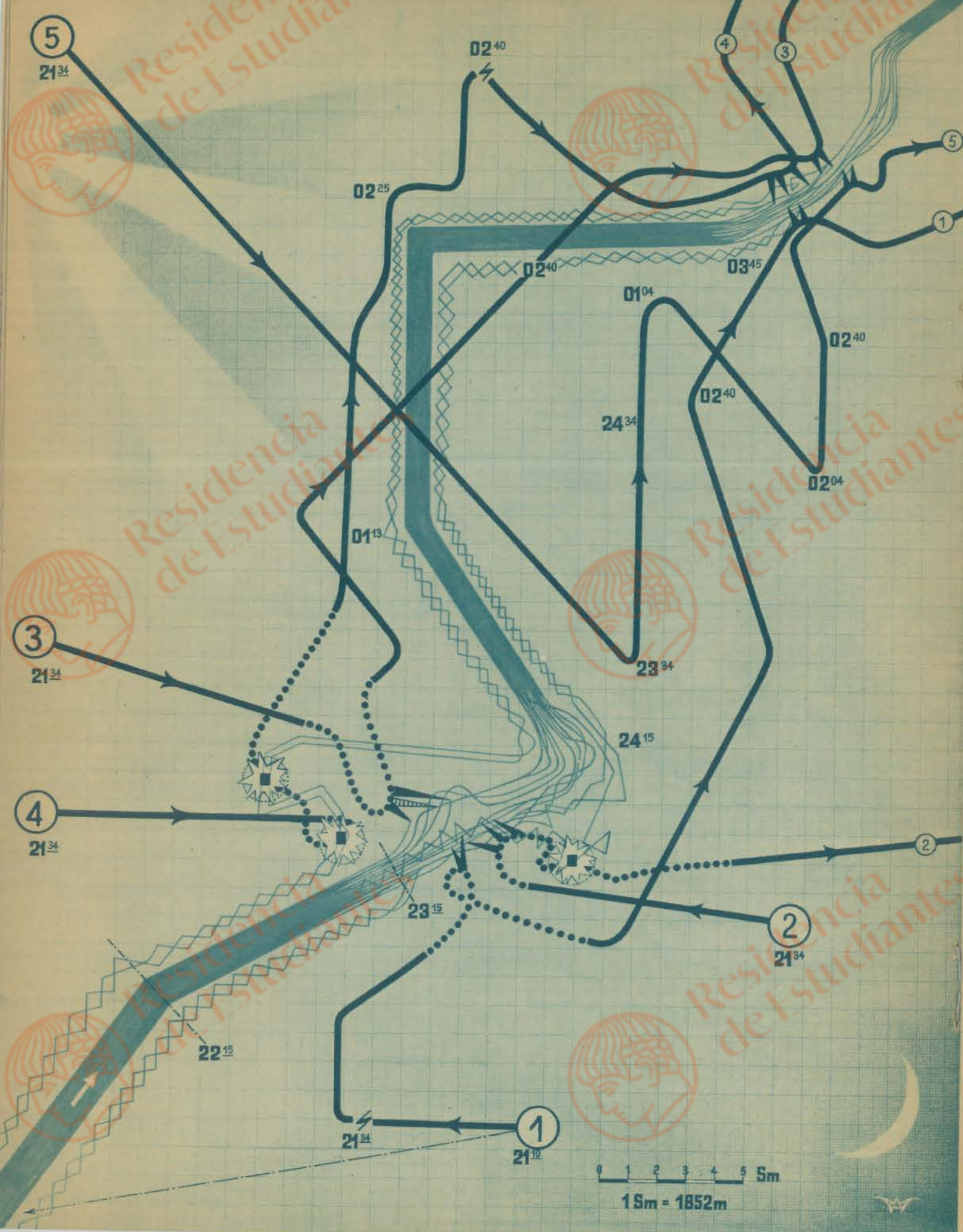
④ El cuarto ataque aéreo no da resultado por impedir el estado de densa niebla, que reina en aquellos parajes, dar con ninguno de ambos grupos del referido convoy, a pesar de una activa acción exploradora.

⑤ Un avión con rumbo solitario, que sobrevoló con tiempo invisible el grupo del convoy que torcía hacia el este, acierta a dar con el del oeste, hundiéndole un vapor. A pesar de que, en este caso concreto, un submarino alemán determinara por su mensaje sólo ataques aéreos y con todo y no haber intervenido ningún submarino alemán en los dos días subsiguientes en la acción ofensiva contra el convoy (lo cual es ciertamente un caso raro para un convoy inglés), éste, mal pese a una tenaz defensiva y táctica hábil, en los 2½ días siguientes no tiene punto de reposo, perdiendo cuatro barcos y una corbeta. Otros dos de sus barcos quedan en bastante mal estado.

Signos convencionales

-  vapor hundido por una bomba
-  vapor averiado por una bomba
-  una bomba que no da en el blanco





¡Así atacan los submarinos alemanes!

① Este submarino divisa a las 21,10 en dirección al sol poniente, un débil rastro de humo. Se dirige al mismo a toda máquina y descubre un fuerte convoy, de un andar de 9 m. A las 21,34 lanza un radiomensaje, se enfrenta con el convoy, se sumerge, hunde dos de los vapores y se distancia del mismo.

② Este submarino recibe el radiomensaje arriba mentado a las 21,34, emprende la ruta en dirección al convoy, dispara con tenaz empeño tres torpedos y hace dos blancos. Sufre acto seguido el contraataque de bastantes cargas de profundidad y logra, aunque con desperfectos, ponerse a salvo y regresar a su base naval.

③ Este submarino hunde a su vez dos barcos, lanzándoles tres torpedos. Dichos barcos habían ido a colocarse, en medio del pánico general, provocado por los ataques referidos bajo (1) y (2), delante de los tubos lanzatorpedos del submarino alemán.

④ Este submarino queda repelido por los elementos de defensa del convoy, antes de haber podido lanzar el primer torpedo, pero logra sustraerse a la embestida. A poco de haber salido a la superficie, entra nuevamente en contacto con el convoy, el cual trata de deshacerse de los submarinos, modificando bastante su rumbo. Al aumentar la oscuridad, el submarino (4) va arrimándose poco a poco a dicho convoy y a las 2,40 lanza un mensaje de toma de contacto, después de haber cambiado el convoy nuevamente el rumbo. A las 4, en ataque de superficie, protegido por la luna saliente, torpedea y hunde tres vapores del convoy.

⑤ Este submarino estaba demasiado apartado para poder intervenir en el primer ataque. Se orienta por de pronto hacia la ruta general, pero sin resultado, hasta que a las 2,40 recoge el radiomensaje, y hunde, en ataque de superficie, dos vapores.

① Después de perder contacto con el convoy, este submarino orientó su curso en dirección al supuesto rumbo general, hundiendo, a raíz del radiomensaje de las 2,40, dos grandes barcos mediante el lanzamiento de cuatro torpedos, dos de los cuales fallaron.

③ Al subir a la superficie, el submarino vuelve a establecer contacto con el convoy, pero lo pierde nuevamente de vista al cambiar aquél de rumbo y empeorar las condiciones de visibilidad. A las 2,40 el radiomensaje le ayuda a alcanzarle de nuevo y consigue, por medio de dos torpedos, hundir un barco mercante y un destructor.

O sea, que 5 submarinos y 19 torpedos consiguieron hundir en dos ataques 14 barcos y 1 destructor. ¡Hé aquí las peripecias nocturnas de un convoy con rumbo a Inglaterra, fiel reflejo de lo que pasa en tantas otras noches con tantos otros convoyes!



Quien con tales éxitos vuelve a casa, sabe que . . .

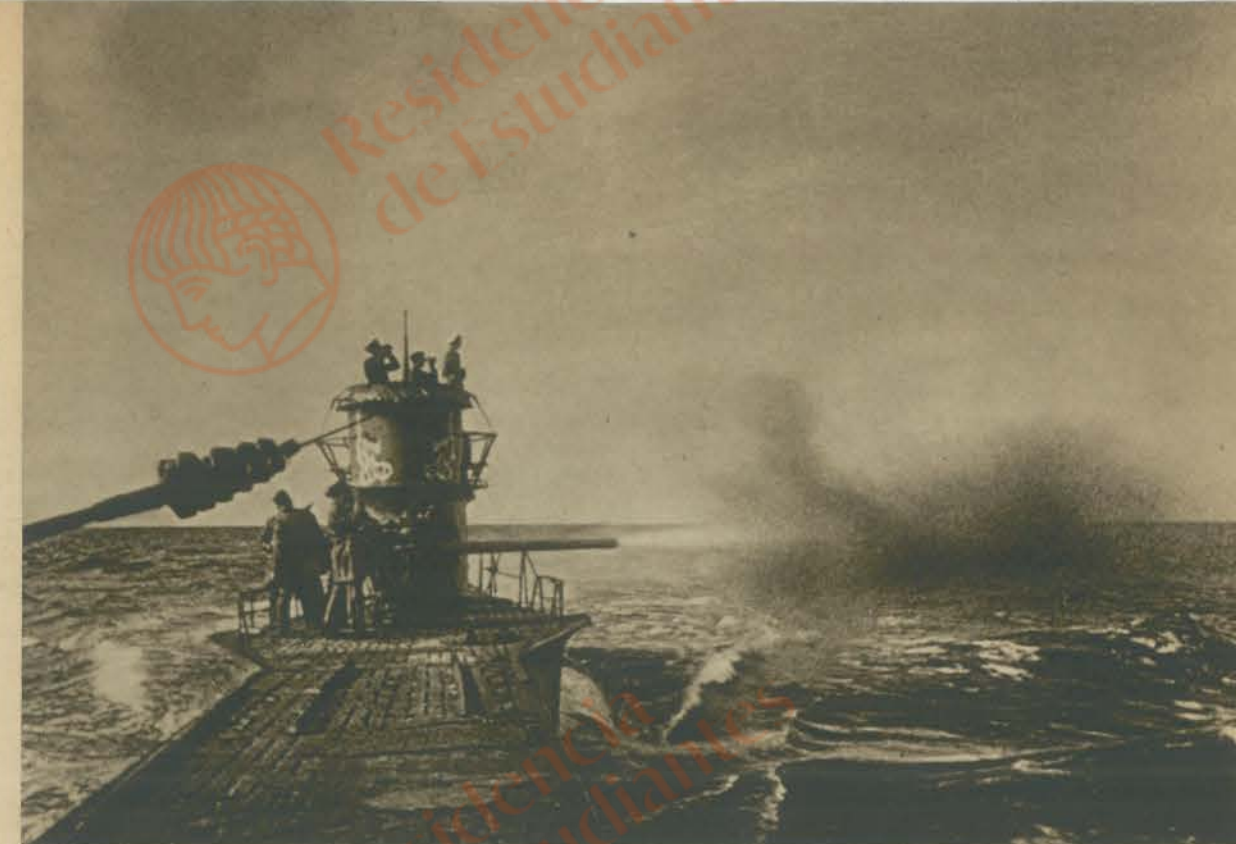


La vigia es media vida para todo tripulante de submarino

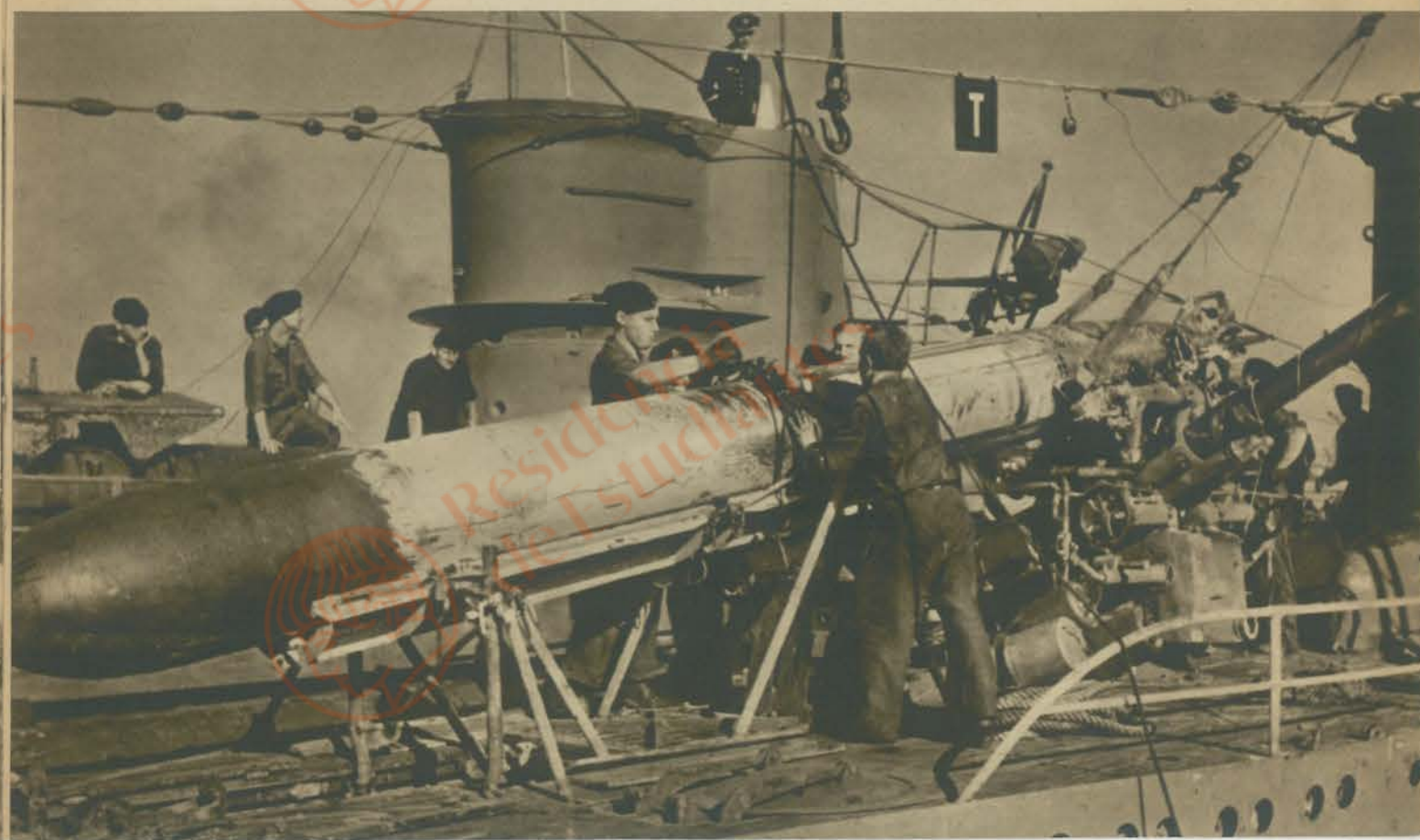


¡Alerta! **¡Ataque** **submarino!**

Sabido es que la vida de a bordo de un submarino no es ningún placer. Pero estos «caballeros de la profundidad» —según los llama un autor americano— entienden bien su oficio, dan pruebas de una paciencia sin límites, tienen nervios envidiables, rápida adaptación frente a cualquier peripecia y —excelente ánimo. Cuando arriba, ante el periscopio el jefe dirige algún ataque, los de abajo, ante los tubos lanzatorpedo fijan la mirada ansiosamente en el cronómetro de trinquete y cuentan los segundos que necesita el torpedo en curso para alcanzar la meta. Momentos estos de máxima expectación... ¡Un blanco!... Un vistazo a través del periscopio... el barco enemigo se hunde... Una rápida mirada a la redonda... ¡Diantre!... ¡A descender!... Un destructor de la escolta del convoy pasa ya con gran estrépito por encima del submarino que descende a profundidad. ¡Qué alivio! Poco había faltado para quedar, ellos también, hundidos para siempre. ¡De buena les había librado Dios! Como puede ya suponerse, el exterior de estos hombres no ofrece ni mucho menos el aseo y la limpieza que admirábamos en las tripulaciones de los mandos de presa. Curtido por el agua salobre, engrasado por el aceite del submarino: hé aquí el exterior del tripulante submarino; para afeitarse le falta sitio, tiempo y el debido reposo del barco en alta mar, y además conviene economizar el consumo del agua potable. Y sin embargo, cada uno de ellos es en su interior brillante como un espejo.



Por poco que sea posible, se procura siempre economizar los valiosos torpedos. Es difícil formarse una idea, con cuánta rapidez puede salir un submarino a la superficie, disparar el primer tiro y dar en el blanco, respetando siempre los fueros de la prudencia que es madre de la sabiduría. Los buques—trampa británicos tienen pocas expectativas de engañar algún submarino alemán. Tales tipos son objeto de un cuidadoso husmeo y como resultado se les propina... un torpedo. En el puerto de origen ya hay bastantes «anguilas» nuevas, cuidadosamente revisadas y tratadas con extremo esmero. Con todo cariño se les aloja luego a bordo, bajo la vigilancia de un oficial de servicio.

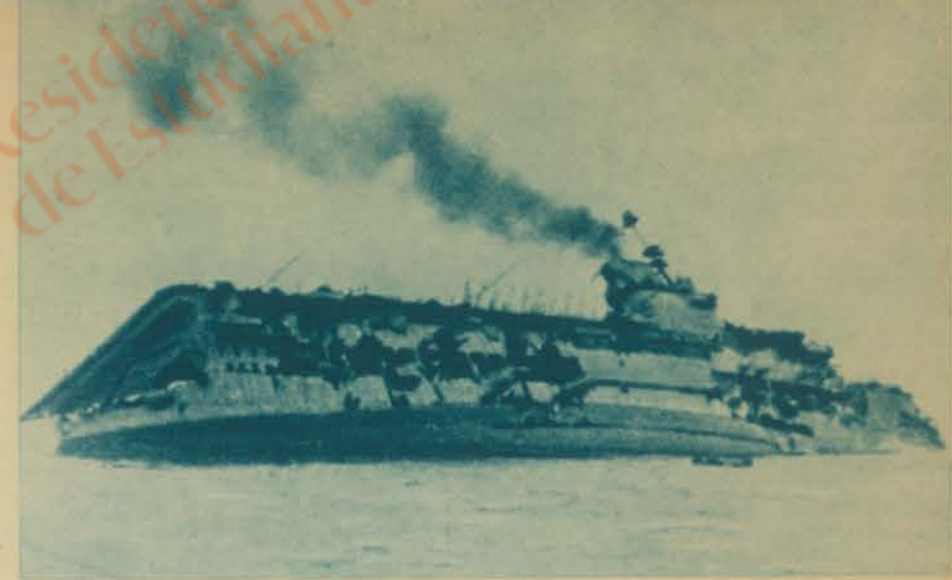


¿Una escuadra in being?

Ese tópico británico de la pasada guerra mundial 1914/1918 tenía el significado de que la escuadra inglesa podía ganar la guerra sin exponerse a riesgo alguno por bastar su mera existencia para tener en jaque al adversario, rindiéndole finalmente, desde segura distancia, por efecto del hambre. Esta argucia laimada es tan genuinamente inglesa como su misma formulación. Y siendo así, no es de extrañar que, al declararse la guerra, se elevara tal tópico a la categoría de máxima de gobierno, con todo lo que ello entrañaba. Claro está que tal método inglés no dejaba de salir bastante malparado por la derrota fulminante de Francia, la ocupación de todas las costas europeas y la entrada de Italia en la guerra, haciendo causa común con Alemania. De una Inglaterra bloqueadora se hizo una Inglaterra bloqueada, y eso en una guerra en la que no le prestaban su cooperación las escuadras del Japón y de Francia, con todas sus puntos de apoyo, tan útiles y tan bien integrados en su cálculo estratégico. Antes bien, se hace sentir ya la urgente falta de efectivos navales poderosos para que Inglaterra pueda, a duras penas, mantener su predominio, tanto en el cercano como en el lejano Oriente, y (a falta de cualquier otro cometido prácticamente viable) para arbitrar por lo menos, en el ámbito del Mediterráneo, un escenario de guerra todo lo más apartado posible de la Metrópoli. La suerte que ha corrido allí la escuadra inglesa, la conoce todo el mundo. Si con tales antecedentes, el sobado término de «escuadra in being» se alteraba ya, pasando a significar más bien la puesta en acción de grandes unidades de la escuadra inglesa, la guerra contra la marina mercante inglesa, desencadenada por Alemania, plantea a la Gran Bretaña problemas del todo nuevos, en extremo difíciles de resolver, por entrañar éstos el factor de los dilatadísimos ámbitos oceánicos que acaso se consideraran una gran ventaja y han acabado por ser para ella una verdadera maldición. Supongamos por un momento que en el norte del Atlántico (I) hiciera su aparición un crucero alemán de presas, al sur del Ecuador otro (II) y en el Atlántico del Sur otro tercero (III). Tal hecho plantea al almirantazgo británico el problema espinoso siguiente: ¿Qué es lo que hay que disponer para aniquilar tales elementos de combate alemanes, compatibles con las posibilidades británicas? Es propio de la guerra contra el tráfico mercante, que tales informaciones representen un valor sumamente problemático por ignorarse

si bajo I, II o III se las tenía que haber en realidad con una simple unidad o con varias y con cuál categoría de barcos. Los ataques de tales elementos de lucha suelen a menudo realizarse de noche, con tiempo de mala visibilidad, no disponiendo el atacado sino tan solo escasos minutos, o ni siquiera éstos, para lanzar un radiograma. Para medirse con tales adversarios, Londres ha de estar en condiciones de destinar al ataque elementos de combate que con toda probabilidad sean superiores, o sea, buques de línea. Además hay que tener en debida cuenta el probable radio de acción de esas unidades alemanas, durante el tiempo que requieran las medidas de contraofensiva. Nuestro esquema preve un reparto de los acorazados de combate ingleses 1, 2, 3, 4, 5 y 6, en el Atlántico, de tal modo dispuestos que con la ayuda de unidades secundarias (cruceros, destructores, o cruceros auxiliares) quede asegurado, con visos de alguna expectativa de éxito, el positivo despeje de ese ámbito de vital importancia para la Gran Bretaña y la destrucción de los buques alemanes que amenacen el tráfico. Ahora bien. La distancia entre unos y otros acorazados de combate ingleses mide de 2.100 a 2.500 millas. A vista de distancias tan enormes, esas unidades quedan reducidas, claro está, a unos puntos microscópicos, y las expectativas inglesas a piadosos deseos. Por lo demás, ¿cómo se las arreglará Inglaterra para destacar a tal objetivo siquiera 6 buques de línea, siendo así que unidades de tal categoría hacen a la vez falta urgente, tanto en el Océano Índico como en el Mediterráneo y en el Asia Oriental? Sentado esto, no puede ya hablarse de una «escuadra in being». Desde que estalló esta guerra, la escuadra inglesa, en continuo ajetreo para asegurar el tráfico con rumbo a las islas, combatir la escuadra alemana en actitud de constante ofensiva, custodiar convoyes y auxiliar, bien que mal, a sus cuerpos expedicionarios en el Mediterráneo y en el Oriente cercano y lejano, perdió, según propia confesión, en tales empeños, hasta el 15 de octubre de 1941, 2 buques de línea, 2 portaaviones, 9 cruceros entre pesados y ligeros, 57 destructores y otros 290 barcos de guerra de menor cuantía. Como los ingleses no suelen darse gran prisa, cuando se trata de confesar sus propias pérdidas, lo probable es que los quebrantos efectivos sean bastante mayores. Mas, lo peor de todo es que la escuadra inglesa, por esa falta absoluta de reposo, sufre un desgaste desastroso de material. ¿Y de qué le ha de servir todo esto? En conclusión:

¡Quien quiera y haya de ser forzosamente fuerte por doquier y a la vez, no lo será en ninguna parte!



Ni la escuadra más poderosa, obligada a disgregar sus fuerzas en tantas direcciones, acertaría a evitar sensibles pérdidas, sin contar con el desgaste del material



Ni portaaviones, como p. ej. el «Courageous», ni el buque de línea mayor del mundo «Hood», y menos aún cruceros auxiliares como «Raspúta», pueden sustraerse a la destrucción



TORPEDOS AÉREOS

Opínese de ello lo que se quiera, lo cierto es que los alemanes tienen una disposición natural que les diferencia radicalmente de los ingleses. Todo lo que emprenden, lo hacen a conciencia. Trabajan con serena objetividad y mano hábil, preparándolo todo cuidadosamente en incansable trabajo de detalle. Cuando sus concepciones quedan implantadas en la vida práctica, todo funciona desde el primer instante a las mil maravillas, desde los puntos de vista técnico, organizatorio y personal.



El torpedo aéreo que, lanzado desde el avión, alcanza su meta por propio impulso, es ciertamente un arma eficaz. Esto lo han demostrado lo mismo ingleses que italianos. Si los alemanes no han utilizado todavía esta arma hasta el presente, no significa ello que no estén al corriente de su empleo ni que dejen de dominar su manejo. Desde hace muchos años se ocupan ya de su perfeccionamiento, según su propio sistema, de modo asiduo y concienzudo. Actualmente, el torpedo aéreo alemán está ya a punto de ser utilizado en el frente. Hay, pues, motivos para estar apercibido a resultados inesperados.



¡Y las bombas siguen cayendo a granel!

Las bombas alemanas son conocidas ya suficientemente en Inglaterra. Expertos del mundo entero han exteriorizado siempre de nuevo su sorpresa ante el acierto con que los aviadores alemanes escogen sus blancos, y a vista de lo sistemática y exactamente que resuelven su cometido, alcanzando obras portuarias, vías de comunicación o bien obras estratégicas importantes, ya sea en ataques colectivos, ya en blancos individuales.





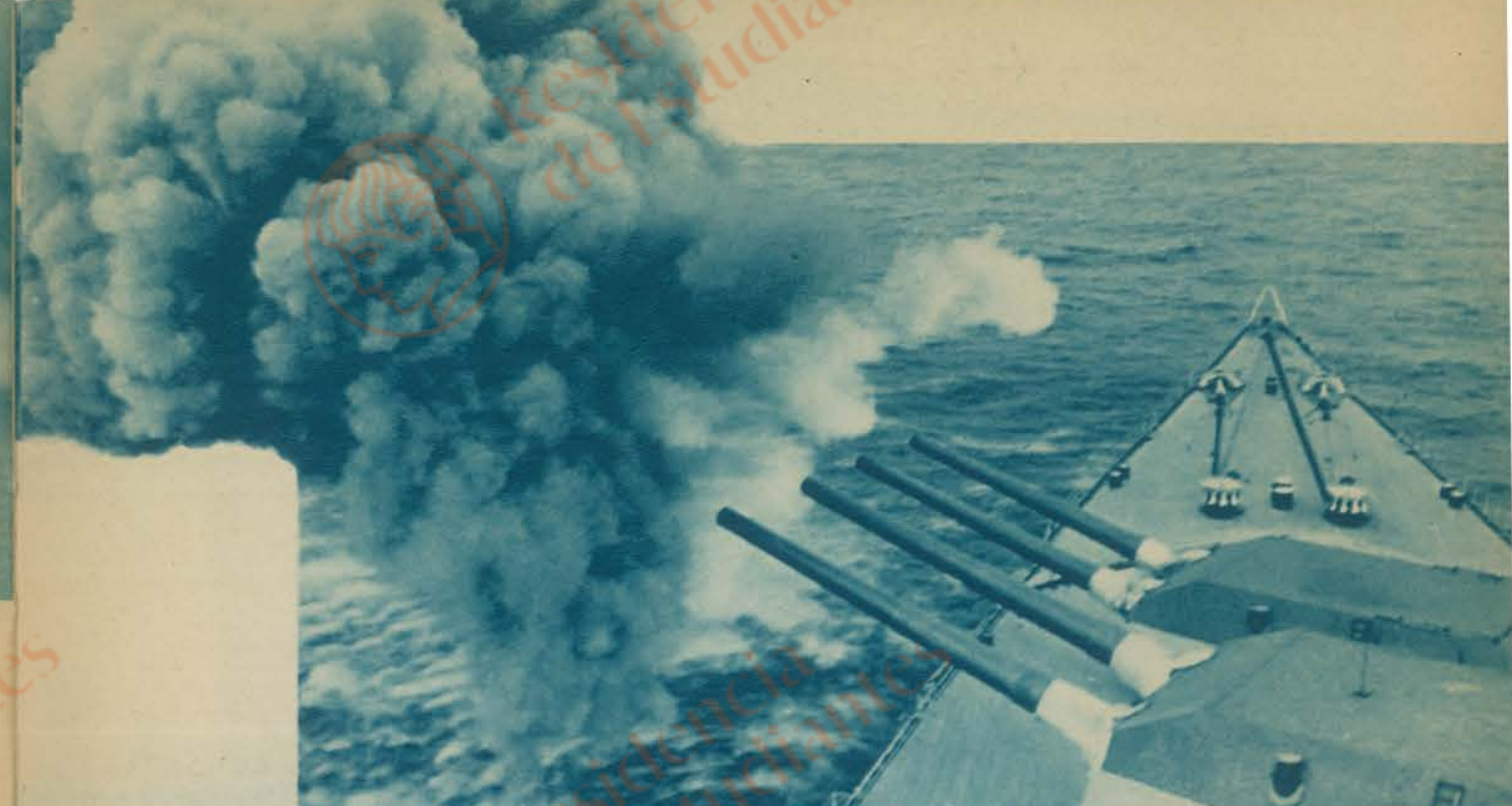
Después del ataque aéreo: dos barcos ardiendo, mientras las nubes de la defensa antiáerea flotan todavía en el ámbito

Con frases no se dirime ninguna guerra. Ciertamente no es empeño fácil el orientarse teniendo a la vista las afirmaciones británicas y los mensajes alemanes. Habría que prestar, pues, decididamente más crédito a un juicio objetivo y perito. Mauricio de Oliveira, autor de la obra «Duelo de gigantes» formula la pregunta siguiente en una carta abierta, dirigida a un crítico: «¿Hace falta ser anglófilo para convenir en el enorme potencial de la escuadra inglesa, el elevado valor profesional de quienes están a su frente, la incomparable

moral de sus fuerzas navales y su insuperable valentía? Por otra parte, ¿hace falta ser germanófilo para convenir en las indiscutibles cualidades del marino alemán, su valentía y sus relevantes dotes en el terreno de la artillería naval?»

Nadie podrá tener en menos el gran potencial inglés, por grandes que hayan sido sus quebrantos, pero ¿de qué sirven las mayores unidades de combate si la de menor calibre acierta a hacer blancos mejores y más fulmiantes?

Un destructor alemán, salvando a supervivientes del crucero auxiliar inglés «Orama», echado a pique



Salve lanzada por las torres de proa de un acorazado alemán de 35.000 toneladas



Un buque de línea alemán, de 28.000 toneladas, puede ofrecer un aspecto tan elegante como un crucero

Un tanque con rumbo a Inglaterra que no alcanzará ya su destino



Hé aquí el cariz de la lucha desencadenada en el Atlántico, ante las costas y en el ámbito aéreo de la isla británica, de día y de noche, sin tregua ni descanso. Es realmente una batalla singular, en la que invariablemente no hay más que uno que ataca y uno que sucumbe. Los alemanes, claro está, no pueden evitar del todo ocasionales pérdidas, pero... ¿qué proporción acusan éstas en relación con sus asombrosos éxitos? No cabe duda alguna que el tonelaje británico va menguando; pero ¿quién ha podido afirmar hasta ahora que los submarinos alemanes van de capa caída?

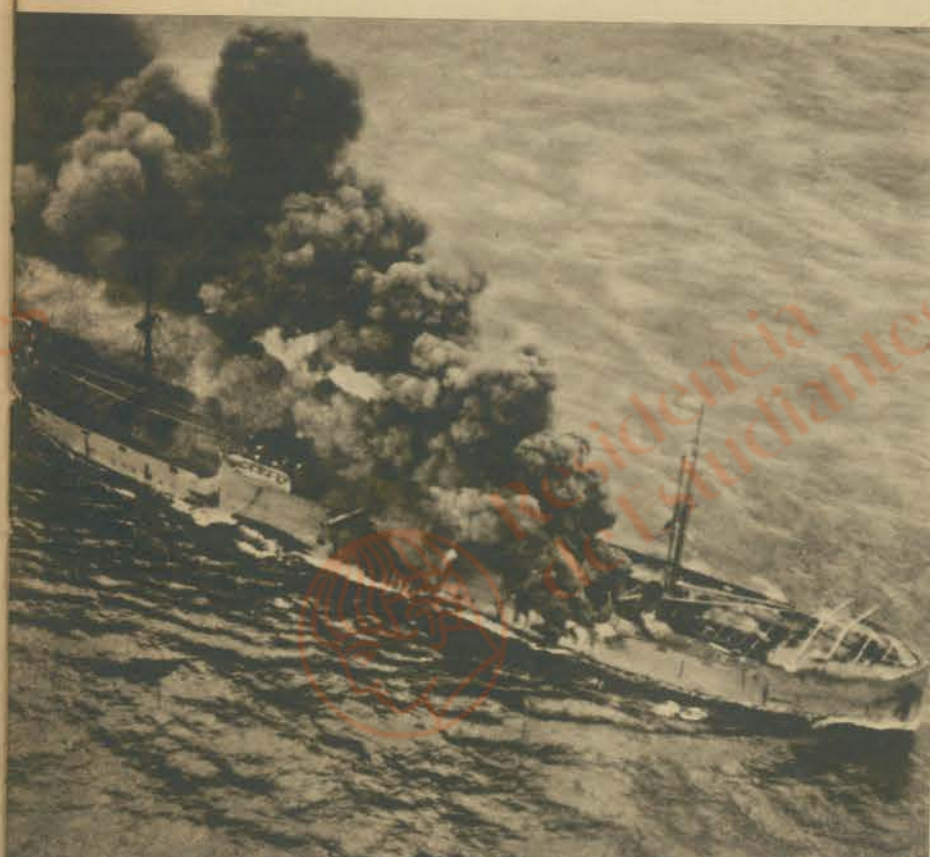


¡Caza incansable: abundante botín!

42.500 toneladas hundidas!! No hay submarino que no vuelva a su base, adornado de una sarta de gallardetes.



No cabe duda alguna que es bastante difícil hacer blanco en objetivos flotantes, desafiar la acción defensiva de los cañones antiaéreos y adaptarse al rumbo zig-zag de la nave. Pero los aviadores alemanes han dado manifiestamente con «la curva exacta» y aunque alguna que otra vez yerren un tantico la meta, las más de las veces el barco se hunde aún así, debido al «efecto de mina» de la bomba.



Hé aquí un ejemplo: La bomba cayó a una distancia de 10 m. Resultado: El costado quedó reventado. De resultas, quedó inundado el barco, las calderas explotaron. Todo ello, en cuestión de pocos minutos.

Fiel a su pasado, la Gran Bretaña no se arredra en sus apuros ante ningún principio jurídico internacional, cifrando todo su empeño en arbitrar tonelaje. ¿Cuánto tiempo le quedará todavía para seguir por tal derrotero?

Un balance concienzudo y desastroso

La marina mercante británica no estuvo nunca en condiciones de dominar con su propio tonelaje el tráfico de su aprovisionamiento en tiempos de paz (elementos de subsistencia, materia prima y mercancías de toda clase). Al estallar la guerra en 1914, la Gran Bretaña disponía de 18.000.000 TRB. y en 1939 de, escasamente 17.000.000 TRB. —Concedamos que el tonelaje de 1939 era de mayor potencia y, sobre todo, de mayor rapidez. Por otra parte, el desarrollo de la técnica moderna determinó un incremento enorme de la demanda, sobre todo en una guerra moderna con su consumo inmenso, de proporciones incalculables en materia bruta de toda clase. Ahora bien: En Inglaterra nadie pone ya en tela de juicio que el gobierno se aventuró a lanzarse a esta guerra, que para ella había de resultar amena, con una ligereza imperdonable, o, en otros términos, con un armamento del todo insuficiente y confiado a personas del todo incompetentes. Para recuperar el déficit en armamentos, haría falta disponer de un tonelaje gigantesco. Si entre 1914 y 1918 tenía Inglaterra a su disposición el tonelaje de todos los pueblos del mundo que tenían tráfico marítimo propio, con la sola excepción de Alemania y Austria y con todo y estar en aquella ocasión magníficamente preparada, se vió no obstante, según propia confesión, casi en el trance inminente de tener que capitular: ¿cómo se las arreglaría hoy para resistir los continuos asaltos de este gigantesco pugilato? También en aquel entonces, los ingleses amañaron la cifra de sus pérdidas, según más tarde lo confesaron con una franqueza algún tanto prematura. ¿Es que, de haber sabido la verdad, les hubieran los yanquis prestado su ayuda? Quien miente una vez, no merece ya crédito. (Tan sólo Mr. Roosevelt se lo da, o al menos aparenta dárselo.) Siendo así ¿habremos de dar crédito a las cifras inglesas de hoy y considerar mentirosas las publicadas por los informes oficiales alemanes? Esto ya sería demasiado, considerando que nada tiene que ver con simpatía o antipatía. Hay gente que sienten antipatía por los alemanes por juzgarles tal cual los pintan los ingleses. Pero, aunque esto sea así, los éxitos alemanes no dejarán de ser lo que son. Otros hay, en cambio, que «odian a Hitler» o «compadecen» a «los buenos de los alemanes». Pero estos «buenos de alemanes» van de victoria en victoria, sin preocuparse de tales conmisericordias. ¿Lucharán acaso tan denodadamente para fastidiar a su Führer? ¿o lo hacen realmente con sincero entusiasmo? Un espíritu de los más críticos nos planta cara y nos dice: ¡Es que los alemanes son todos unos demonios. Si realmente es así, al último aún resultará que los ingleses son todos seres angelicales!!! ¡Qué mundo ese tan singular! Los científicos e inventores alemanes, tan oprimidos, en sentir de Churchill, ponen al alcance del pueblo materias primas sintéticas, se lanzan a resolver los problemas más áridos, construyen las mejores armas, los «desgraciados» alemanes alcanzan victorias, el pueblo alemán supera como un solo hombre todas las dificultades que trae consigo semejante lucha a vida y muerte: ¿es que todo esto lo hacen por pura desesperación? ¿o imbuidos de un entusiasmo ardiente por un porvenir más libre y risueño? Si tales hombres, capaces de padecer animosamente en aras del porvenir de su pueblo, fuesen unos demonios, este vocablo carecería ya de sentido. ¿Quién querría en tal caso — aparte de los ingleses — continuar siendo un angel? Sea como fuera, las cifras al margen suman el total del tonelaje de la Gran Bretaña en 1939, o sea, lo que poseía legítimamente, lo que adquirió de entonces acá y lo que arrastró, en tanto que la página a la derecha ilustra acerca de lo perdido por hundimientos con carácter absoluto y definitivo, o bien indirectamente por la precisión de tenerlo que destinar a objetivos militares, defensa de convoyes, por la devastación de instalaciones de carga y desembarque y por otras circunstancias.

9.500.000 TRB. de tonelaje neutral (por contrato o fletamento) con más el de los países ocupados por Alemania (por confiscación) prestan su servicio a la Gran Bretaña

3.000.000 TRB. se reclutan entre barcos recién construidos y otros restaurados, barcos comprados y apresados

17.000.000 TRB. de barcos de la marina mercante (de un tonelaje de 2.000 TRB. en adelante) constituyen el total de tonelaje del imperio británico al estallar la guerra

En instalaciones portuarias tan devastadas es en extremo difícil proceder a los normales trabajos que requiere el tráfico de mercancías. Destruídos muelles y depósitos, silos y tanques, e interrumpidas las vías férreas: ¿cómo proceder al transporte por ferrocarril y a los acarrees?



... y la cifra de estas pérdidas va tan inexorablemente en aumento como de baja el tonelaje el británico

2.000.000 TRB., más o menos, no pueden aprovecharse por la destrucción de instalaciones de carga y desembarque, por docks maltratos o repletos e instalaciones en vías de reparación

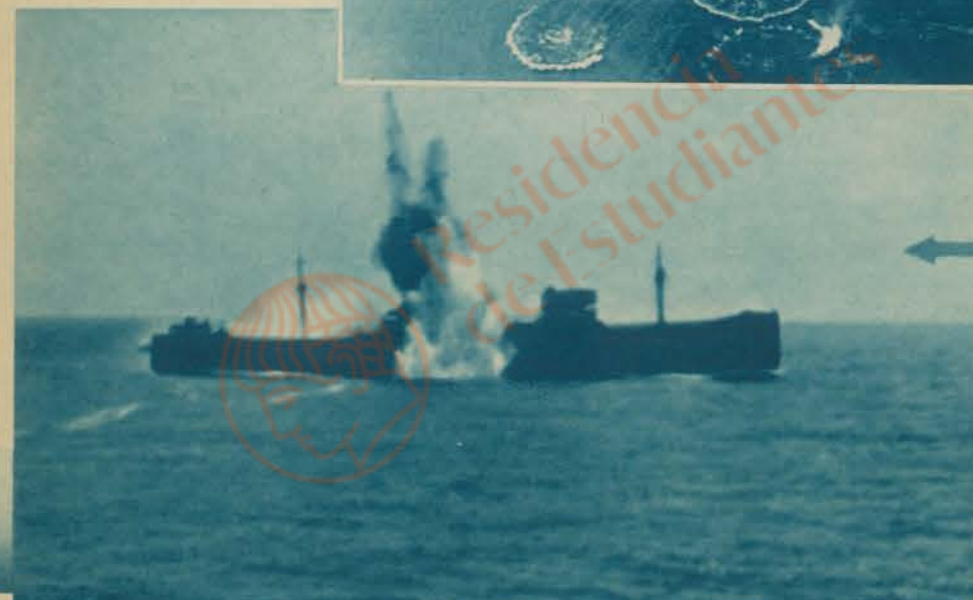
4.000.000 TRB., prudencialmente evaluados, se pierden prácticamente del tonelaje total disponible para Inglaterra, debido al excesivo tiempo que implica la navegación en convoy

En un convoy, el barco de andar más lento, es el que, naturalmente, da la pauta. Esto, y el retardo en dar rodeos y rumbos de zig-zag, ocasionan pérdida de tiempo y, por ende, también mengua indirecta de tonelaje. El empleo para objetivos militares va a costa del tonelaje mercante. Andalsnes, Dunkerque, Grecia y Creta (a la derecha) han demostrado ya el destino, que a la corta o a la larga, y con toda probabilidad aguarda a este tonelaje.



5.000.000 TRB. quedarán seguramente sustraídos al tráfico de abastecimiento, por ir destinados, de modo permanente o periódico, a objetivos de guerra

13.500.000 TRB. del tonelaje mundial británico, al servicio de Inglaterra, están perdidos por hundimiento, según un cómputo del 1.º de octubre de 1941

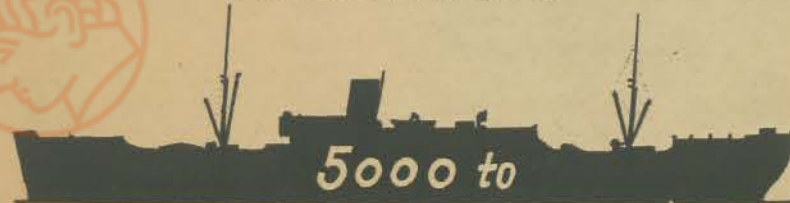


¿Cuándo llegará el momento crítico?

Esta pregunta formulará todo el que haya leído hasta aquí. Para su abastecimiento en tiempos de guerra, Inglaterra necesita hoy día, reduciendo el tráfico a la mínima expresión, unos 9.000.000 TRB. anuales para mercancías sólidas y 1.500.000 TRB. para líquidas. Dado su notorio atraso en armamentos, según propia confesión, tal volumen no bastará seguramente para compensar lo que falta. Inglaterra, dada su maña en «interpretar» o eludir normas jurídicas y derechos posesorios internacionales, podrá requisar todavía algún tonelaje en tal o cual punto; mas tales gangas escasearán cada día más, mientras que por otra parte la acción destructora irá siguiendo su curso — claro está, mientras navegue tonelaje británico —. ¿Es que Inglaterra puede por sí sola construir barcos nuevos en número suficiente? ¿Podrán prestarle su ayuda los americanos? Este parece ser su deseo — al menos el de Mr. Roosevelt —, pero la marina mercante de que disponen los yanquis para su uso propio resulta ya de suyo excesivamente reducida. Sobre todo ahora que, por colmo, desde Islandia hasta la América del Sur han ido sonsacando de sus buenos amigos, los ingleses, tantas posesiones que a su vez necesitan ser protegidas y aprovisionadas. ¿No dijo Mr. Roosevelt hace poco en persona: «Con la anuencia del gobierno británico he de revelar lo siguiente: Las pérdidas de tonelaje inglés resultan tres veces mayor de lo que la Gran Bretaña por sí sola es capaz de reconstruir, y dos veces mayor de lo que ésta y los Estados Unidos conjuntamente podrían reponer»? Lo cual no deja de entrañar suma gravedad. La jocosa propaganda de Hollywood con simultáneas botaduras no sirve prácticamente de nada. No hay que negar que los yanquis, particularmente Mr. Roosevelt, entienden bastante de propaganda, más todavía de negocios y mucho más de imperialismo plutocrático, pero tienen poca comprensión para las cosas estratégicas, en cuyo terreno los mencionados métodos no resuelven absolutamente nada. ¿Tendrán que acudir en su ayuda los soviets? Si éstos entendiesen algo de fórmulas litúrgicas, diríamos de ellos: ¡Descansen en paz! Para terminar: ¿cuánto tiempo tienen los ingleses todavía por delante? Claro que el que no se fía de los números y quiere saberlo todo mejor, tiene que aguardar para saber quien tendrá la razón de su parte. Que cada palo aguante su vela.

333 vagones

de a 15 toneladas, — una capacidad de carga adecuada, dado lo voluminoso de muchas mercancías, — constituye el cargamento completo de un mediano vapor de 5.000 TRB.



¿... y qué dicen

los BRITOS a este pleito?

Ya en 1804, el almirante inglés Earl St. Vincent decía acerca del proyecto de Fulton de construir submarinos:

"Don't look at it and don't touch it, if we take it up, other nations will; and it will be the greatest blow for our supremacy on the sea, that can be imagined."

«Dejad de lado este problema y no lo toqueis, pues si lo realizáramos otras naciones harían otro tanto, y éste sería el golpe más rudo que cabe imaginar para nuestra supremacía naval.»

Lord Jellicoe declaró en su obra «La guerra submarina» (The Submarine Peril):

«Confío en que este libro contribuirá a surtir su efecto orientador y, sobre todo, a hacer comprender el gasto enorme que implicaría el superar un tipo de nave que por un lado puede desaparecer tan rápidamente de la superficie y recorrer distancias tan dilatadas debajo de ella y que por otro, cuenta con un armamento tan poderoso para un ataque submarino como son los torpedos y minas.»

El 1.º de Octubre de 1939, Churchill declaraba con todo aplomo:

«El peligro de los submarinos está ya completamente obviado.»

Al cabo de poco tiempo decía el mismo Churchill:

«El peligro de los submarinos quedará pronto eliminado, pero no será, sin que los alemanes desesperen al darse cuenta de los éxitos que los ingleses se apuntarán en su acción defensiva.»

Churchill, a principios de Mayo de 1940:

«Nos encontramos en la fase inicial de una de las batallas más grandes de la Historia, pero con el auxilio de la escuadra de los Estados Unidos, el Viejo Mundo se salvará.»

Churchill, el 4 de Noviembre de 1940:

«A nuestro país le amenaza el máximo peligro por parte de los submarinos alemanes.»

Churchill, el 7 de Noviembre de 1940:

«La acción de los submarinos reviste actualmente mayor gravedad que los ataques aéreos.»

Churchill, en su discurso del 9 de Diciembre de 1940, ante el Parlamento:

«Otro problema que quisiera mencionar es el de las pérdidas de nuestra marina mercante en el Atlántico; continúan adquiriendo proporciones muy inquietantes.»

Churchill, a principios de 1941:

«Son continuas las quejas por las graves pérdidas en el tráfico marítimo, causadas por submarinos alemanes.»

Churchill, en su discurso del 7 de Mayo de 1941, ante el Parlamento:

«Sería un error afirmar que la batalla en el Atlántico está ya ganada. Nuestro tráfico sufre actualmente graves quebrantos que procuramos compensar con construcciones nuevas, reparación de barcos averiados y acortando el tiempo entre la llegada y salida de los barcos.»

Churchill, en su discurso del 9 de Septiembre de 1941, ante el Parlamento, sobre minas, submarinos y aviones alemanes:

«De 30 a 40 aviones enemigos arrojan cada noche minas sobre los parajes donde creen poder infligir mayor daño a nuestro tráfico marítimo, valiéndose para ello de toda clase de ingeniosos dispositivos. 20.000 hombres y 1.000 barcos trabajan cada mañana dura y continuamente para limpiar los puertos y las rutas marítimas de las funestas minas, sembradas durante la noche.

Sería una tontería suponer que los graves peligros que nos amenazan, tocan ya a su término. El enemigo pone en juego un número de submarinos mayor y otro de aviones más crecido todavía que antes y de un radio de acción más amplio; además de esto, hemos de estar apercibidos a un incremento ulterior.»

Roosevelt, en una declaración del 28 de Mayo de 1941:

«Con la anuencia del gobierno británico, he de revelar lo siguiente: Las pérdidas de tonelaje inglés resultan tres veces mayor de lo que la Gran Bretaña por sí sola es capaz de reconstruir y dos veces mayor de lo que ésta y los Estados Unidos conjuntamente podrían reponer.»

LA LUCHA PROSIGUE



EN EL AIRE . . .



EN EL MAR . . .



Y DEBAJO DEL AGUA