"SCAPA FLOW": la hazaña nunca olvidada

Capitán de Navío (r)
Pablo L. Jhery García

Para tranquilidad del mundo libre Alemania perdió la guerra; pero no por eso debemos dejar de reconocer las admirables acciones realizadas por su personal submarinista durante la II Guerra Mundial, entre las que se encuentra "La hazaña de Scapa Flow", uno de los episodios históricos más reconocido por los marinos del mundo entero, y que fue brillantemente realizado por el audaz capitán de corbeta alemán Günter Prien, comandante del submarino U-47, *cuyo 61° aniversario se cumplió el 14 de octubre pasado.*

Desde la I Guerra Mundial, la Base Naval de Scapa Flow, en Escocia, significó para Alemania una verdadera pesadilla por su estratégica ubicación, resultado de su posición geográfica, rígido sistema de defensa y severas condiciones atmosféricas que le permitían a los ingleses dominar el acceso al Mar del Norte y las grandes rutas del Atlántico, con su consiguiente facilidad para imponer a los alemanes un estricto bloqueo naval.

Esta base se encontraba ubicada en la isla Pomona –archipiélago de las Orcadas–, al extremo norte de Escocia, de la que está separada por el brazo de mar Pentland Firth; sus estrechos canales de acceso, formados por cercanos arrecifes e islotes, se encontraban bloqueados con estrictas medidas antisubmarinas y protegidos por cañones antiaéreos que lo hacían practicamente inexpugnable, ofreciendo refugio seguro a los buques ingleses.

Desde 1914 los alemanes habían tratado de ingresar a Scapa Flow para destruir la flota inglesa y en la oportunidad que lo consiguió el submarino U-18 escondido en la estela de un buque mercante inglés, la bahía se encontraba sin buques al presumir los marinos ingleses su presencia; en anteriores intentos habían sido hundidos 2 submarinos alemanes.

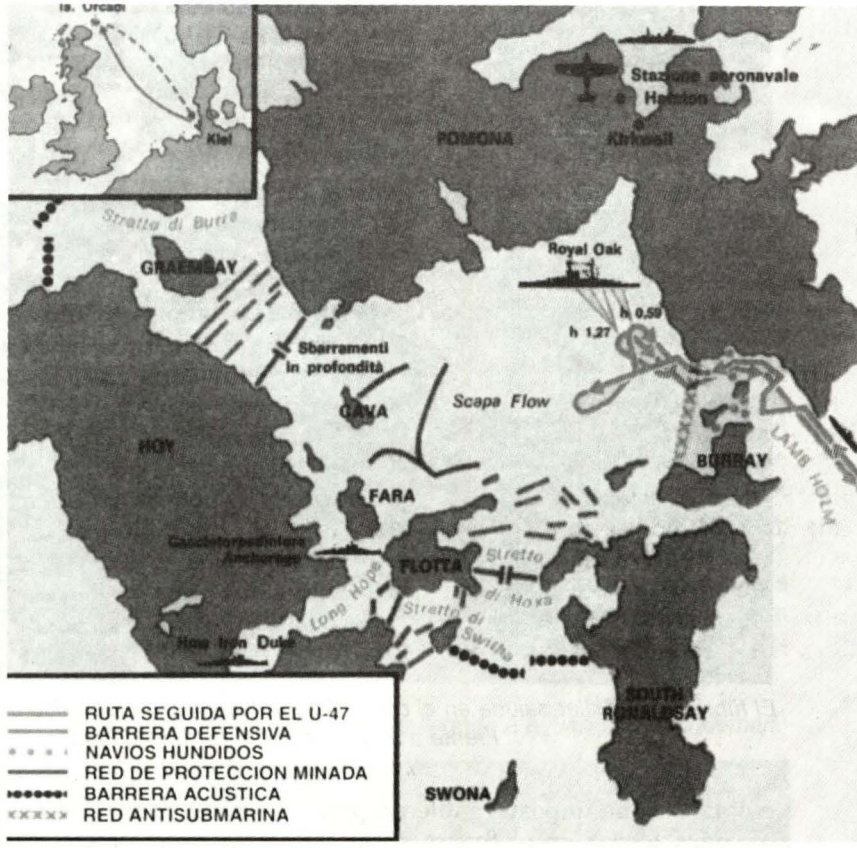


Gráfico con las rutas del U-47 *a Scapa Flow y los sistemas de defensa de dicha base.*

Estos antecedentes determinaron para los alemanes un objetivo naval permanente, no sólo por ser el centro vulnerable de la Royal Navy, sino porque fue allí, en junio de 1919, luego de su catastrófica derrota, donde por orden del vicealmirante Von Reuter los alemanes hundieron sus propios buques para evitar la humillación del armisticio, constituyendo ello un precedente funesto y jamás olvidado que



El comandante Prien departiendo con los tripulantes del submarino U-47 *bajo su mando.*



El führer Adolf Hitler saluda en el curso de una ceremonia a oficiales de la Marina Alemana. Frente a él, el comandante Günter Prien.

los obligó a una impostergable preparación para lograr en el futuro penetrar en Scapa Flow mediante el empleo sorpresivo de un submarino, cuya ventajas de ocultamiento y poder ofensivo lo permitirian, planificándose por años esta difícil misión.

El almirante Canaris, jefe de la Inteligencia alemana, estudió desde 1926, con todos los medios a su alcance, cómo materializar lo que se llamaría la "Operación Baldur" (código del ataque a Scapa Flow). Se dice que, además del empleo de submarinos y aviones exploradores, Canaris se conectó con Alfred Wehring, un ex marino alemán que en la I Guerra Mundial había trabajado exitosamente en espionaje-, quien pacientemente, bajo la apariencia de un anciano relojero suizo, logró establecerse durante 12 años en la isla Pomona cercana a Scapa Flow, obteniendo información valiosa para iniciar la ansiada infiltración a dicha base.

Wehring estudió hasta los mínimos movimientos de los buques ingleses que entraban y salían por los canales, las posiciones de las redes, minas, material antisubmarino y antiaéreo. Tipos de vigilancia, condiciones de tiempo, mareas, etc. Es relevante la familiaridad que consiguió con los pescadores del lugar que hábilmente maniobraban sus embarcaciones para superar los obstáculos y las corrientes y mareas para acceder a la base, obteniendo de ellos importante información.

En 1939, el almirante Canaris considerando que era posible ingresar a Scapa Flow, al confirmar descripciones

coincidentes entre sí sobre las mareas existentes entre las redes a ciertas horas del día en Holm Sounds y Kirk Sound, coordina con submarinos y aviación, para afinar la información mediante fotografías y toma de datos meteorológicos del área, en interés de seleccionar el mejor día para la operación en función de la presencia de la flota enemiga y de la oscuridad de la noche. Se concluyó que el día "D" sería entre el 12 y 13 de octubre, en los que no había luna, el mar estaba calmo y se confirmaba la presencia de más de 15 buques capitales ingleses.

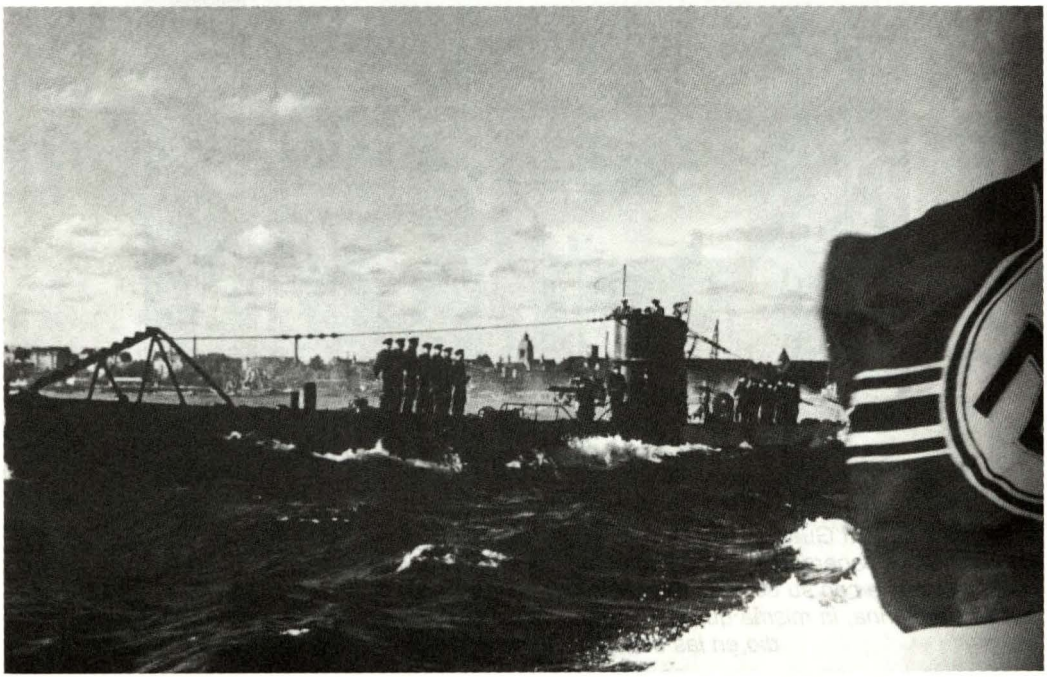
Cabe recordar que en 1935 el entonces capitán de navío Karl Doenitz al asumir el Comando de Submarinos, priorizó la reconstrucción de esta arma, paralizada desde la I Guerra Mundial, en los siguientes aspectos que él mismo vigilaba:

a) Selección del personal idóneo.
b) Instrucción – Entrenamiento.
c) Construcción de submarinos y torpedos con tecnología avanzada.

Al seleccionar Doenitz al comandante que efectuaría esta suicida misión, escoge, sin vacilar, al experimentado capitán Günter Prien, comandante del *U-47,* oficial de mucha confianza para el Alto Mando naval, quien, tras estudiar la información, zarpa al alba del puerto de Kiel, el día 8 de octubre de 1939 con 44 tripulantes a bordo, quienes sin conocer su destino iban dispuestos a morir.

Por el Mar del Norte se dirige a las islas Orcadas, arribando allí el 12 de octubre, temprano; al no lograr el pun-

La tripulación del submarino U-47 *formada en cubierta a su llegada a aguas y puerto alemán.*



to de referencia para ingresar al canal por estar cubierta de niebla la zona. Se oculta en inmersión.

Y recién ahí revela a su dotación el propósito del viaje. A la puesta del sol emerge e identifica el punto de referencia, corrigiendo su ruta; entre el 13 y el 14, a pesar de no estar prevista una noche de luna clara que permitiera su detección, temerariamente decide penetrar entre los obstáculos de redes y mareas, iniciando lo que más tarde se conocería como " La hazaña de Scapa Flow ".

El tránsito no sólo estaba lleno de obstáculos y rocas que angostaban el canal, sino también con numerosos barcos que cerraban el camino, y dificultado, además, por las corrientes marinas que cambian repentinamente de dirección y fuerza, lo que obligaba al submarino continuamente a maniobrar con destreza en inmersión para no perder profundidad o chocar con algún islote; los minutos parecen horas .... Todo hace parecer imposible el cumplimiento de la misión; pero, Prien, que sabe de su importancia, valerosamente arriesga y logra el éxito buscado; audazmente consigue entrar a la ansiada "guarida de los lobos", pero como si la historia se repitiera, no encuentran un solo buque; por lo espera en el fondo del mar.

Amparado en la oscuridad, Prien patrulla las áreas colindantes, buscando blancos.

No demora en divisar 2 destructores que vigilan la zona. Esto le hace pensar



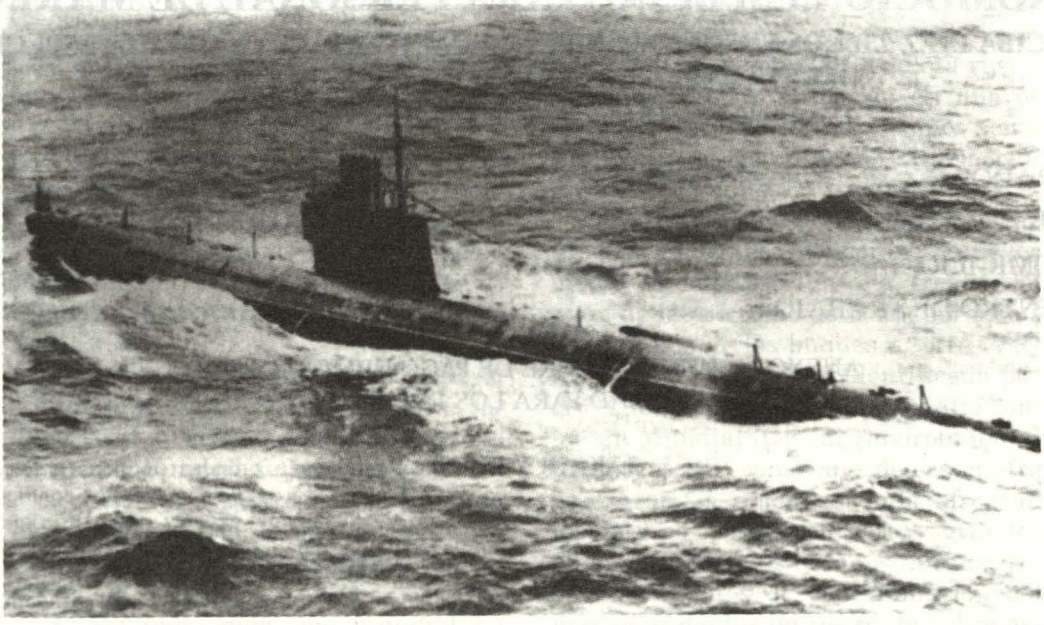
El almirante Raeder felicita a Prien por su hazaña.

La "Hazaña de Scapa Flow" está considerada como uno de los episodios navales más importantes de la II Guerra Mundial. En ella, donde la audacia, el valor y el profesionalismo se juntaron para ponerse de manifiesto en un solo hombre, el comandante Günter Prien, quien, conjuntamente con su dotación, escribió una de las páginas más gloriosas en la historia del arma submarina, la misma que después de 60 años continúa vigente como materia de estudio en las escuelas de submarinos del mundo.

en la presencia de buques capitales; luego, sigue patrullando y logra ver camuflado 2 "peces grandes", Anima a la dotación que tanto había aguardado. Y sigilosamente se aproxima y lanza 4 torpedos, dando uno en blanco. Prien imaginó que era el crucero de batalla *Repulse* al que había torpedeado la proa (después de la guerra se confirmó que era el portaaviones *Pegasus*).

Si bien la presencia del submarino estaba delatada por la fuerte explosión del torpedo, Prien se alejó de la zona pero no abandona la bahía; da tiempo a que se recarguen los tubos lanzatorpedos y regresa para terminar con su cacería; lanza sus últimos tres torpedos que dan en el blanco, que no es otro el acorazado *Royal Oak* que se hunde con cerca de 750 hombres, luego de volar en mil pedazos.

Si bien la misión estaba cumplida, ahora había que salir de la guardia para no ser hundido; sabía que la salida era más difícil que el ingreso, ya que todos los buques y las baterías de tierra estaban tras él, prestos a impedirle el paso; pero hábilmente lo logra y sale a mar abierto, regresando triunfante a su puerto de destino, donde el comandante y la tripulación fueron recibidos con honores nacionales; toda la dotación es invitada a Berlín, donde el mismo Jefe de Estado alemán, Adolf Hitler, le concede al comandante Prien "La Cruz de Caballero".



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Av. Salaverry 2487 San Isidro Telfs.: 4221861
Fax 4227838 LIMA 27 - PERÚ

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

SEGUNDA PARTE

LA OBRA ENCICLOPÉDICA MÁS COMPLETA Y AUTORIZADA SOBRE NUESTRA COMPLEJA E INTENSA ACTIVIDAD MARÍTIMA



PROMOCIÓN ESPECIAL PARA PERSONAL DE MARINA

RECIBA DIEZ LIBROS SIN CUOTA INICIAL, SIN INTERESES EN OFERTA ESPECIAL
OFERTA PARA PERSONAL DE MARINA US$ 270.00
Descuento por planilla cancelable en 27 meses US$ 10.00

GRADO ..... NOMBRE .....

CIP ..... TELF. ..... TELF/FAX .....

DOMICILIO .....

CENTRO DE TRABAJO .....

ANEXO MI ÚLTIMO SOBRE DE PAGO DEMOSTRANDO
MI CAPACIDAD PARA LOS DESCUENTOS.

LUGAR Y FECHA .....

FIRMA DEL SUSCRIPTOR

.....

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

.....