

OPERACIÓN CÉSAR, LA ÚLTIMA MISIÓN DEL *U-864*

Fernando VILLENA SÁNCHEZ
Diplomático, consejero de la Embajada de España en Pretoria

La batalla del Atlántico



L 12 de enero de 1945, durante un bombardeo de la RAF a los muelles de submarinos *Bruno*, en Bergen, una bomba británica *tall boy* de cinco toneladas —las únicas que podían penetrar los cuatro metros de hormigón de estos búnkeres— perforó el techo, destrozándolo todo. El *U-864* recibió pocos daños; esta vez tuvo suerte, no volvería a tenerla.

Nuestro buque zarpó de Kiel el día 5 de diciembre de 1944, en una misión de alto secreto con dirección norte a Bergen. Desde que se perdió Francia a manos de los aliados, los U-boote ya no pudieron usar las privilegiadas bases de Brest, Lorient, Nazaire, La Rochelle y Burdeos desde donde se tenía en jaque a los convoyes aliados.

Así que estos muelles en Noruega, en servicio desde 1940, han sido usados últimamente de manera intensiva por la U-Bootwaffen (flotilla de U-boote), pero por desgracia están demasiado cerca del Reino Unido y la RAF no ha dejado de castigarlos con sus escuadrillas de Lancaster.

El *U-864* fue un buen submarino; se botó en Bremen en agosto de 1943. Inicialmente, estuvo en la 4.^a Flotilla de Adiestramiento desde diciembre de 1944 hasta octubre del 45, y el 1 de noviembre se fue al frente como parte de la 33.^a Flotilla de Submarinos de la Kriegsmarine. Era del *Tipo IXD2* para travesías oceánicas, de 1.610 toneladas de desplazamiento, más grande y más rápido que los *IXC/40*.

Contaba con una autonomía de 23.700 millas náuticas (43.000 km) —suficiente para cumplir la misión encomendada—, tenía 87,5 m de eslora (68,5 de casco resistente), 7,5 de manga y 10,2 entre la parte superior de la vela y la quilla.

En Kiel embarcó una dotación de 58 hombres entre «especialistas» (encargados de la radio, de los torpedos y de las máquinas) y «marinería» (a cargo



El U-864. (Foto: ww2gravestone.com).

de las guardias, de operar las armas y del mantenimiento del buque). Pero también se sumaron unos inusuales personajes, los ingenieros de la Messerschmitt, Rolf von Chlingensperg y Riclef Schomerus, y dos japoneses, uno experto en torpedos, Tadao Yamoto, y Toshio Nakai, especializado en combustible de cohetes.

La misión de nuestro U-boat recibió el nombre en clave de Operación CÉSAR, cuyo objetivo era entregar a Japón planos, maquinaria y el *know-how* sobre cohetes, aviones a reacción, torpedos y bombas, así como un generoso cargamento de 67 toneladas de mercurio líquido que tanto necesitaba Japón para los detonadores de sus bombas desde que se cortó el suministro desde Italia. El objetivo no era otro que aumentar la capacidad ofensiva nipona en el Pacífico y así aliviar la presión de los aliados en el frente occidental. De haberse conseguido, la duración de la guerra podría haberse dilatado ostensiblemente y el resultado hubiese sido probablemente distinto para Japón, que quizás hubiera podido forzar una paz negociada, y a lo mejor también para la Alemania nazi, que habría podido prolongar su resistencia al envite aliado mientras buscaba el «arma definitiva».

En general, las misiones/patrullas de un U-boat podían durar entre tres semanas y seis meses. La vida a bordo era especialmente dura y se trataba de

una combinación esquizofrénica de incomodidad, aburrimiento y terror. Una mezcla explosiva que provocaba no pocos casos de *blechkoller* o «neurosis de la lata de conserva», que podía provocar un violento ataque de pánico, especialmente cuando se estaba bajo un ataque con cargas de profundidad.

La temperatura de las máquinas diésel en inmersión podía elevar la del interior hasta los 50 grados, el agua potable era escasa y, a veces, para aumentar el radio de acción del buque se utilizaba uno de los tanques de agua para embarcar más combustible. No existía la ducha, y al olor a humanidad se le unía el de los gases, las sentinas, los retretes, las ropas enmohecidas, el gasoil y la colonia al limón Kolibrí, que se usaba en los submarinos alemanes para tratar de controlar los efluvios corporales. El servicio a bordo se dividía en tres grupos, que se turnaban en la guardia cada cuatro horas; pero solo había literas para la mitad de la tripulación, así que se dormía por turnos en lo que se conoce como «cama caliente».

Cuando la misión era larga, se intentaba embarcar toda la comida fresca posible, estibándola en cualquier recoveco del submarino. Podemos imaginar que en atención a la misión encomendada a nuestro *U-864*, que tenía pinta de ser de las más largas, el submarino debió atiborrarse de víveres, aumentando notablemente las incomodidades derivadas de la falta de espacio. De todas formas, las condiciones dentro de los sumergibles hacían que la comida fresca se estropeará pronto y había que consumirla con celeridad, así que al poco tiempo solo quedaban alimentos enlatados, con lo que, por otro lado, iba liberando espacio, como por ejemplo uno de las dos únicos retretes (que solía usarse de almacén) y se podían por fin desplegar algunos de los camastros que había plegado en su momento para aumentar el espacio de carga.

La vida transcurría en su mayor parte dentro de este escaso y sofocante espacio, en largas patrullas que ponían a prueba los nervios de las tripulaciones, hasta el punto de que la oficialidad debía inventar juegos y entretenimientos para que la moral de la tripulación no se hundiera. Este hastío solo era roto al entrar en contacto con el enemigo, momento que acababa con el hundimiento del objetivo y la euforia general o con un juego de persecución que podía terminar súbitamente con el submarino y toda su dotación en el fondo del océano.

A nuestro *U-864*, antes de salir de Kiel, se le instaló un *snorkel* para eludir el radar enemigo. Gracias a este dispositivo pudo navegar bajo el agua usando sus dos motores diésel MAN-M9-V-40/46 sobrealimentados, de cuatro tiempos y nueve cilindros. Además, este tipo de sumergible llevaba dos MWM RS34.5S de seis cilindros y cuatro tiempos que también servían de apoyo para cargar las baterías. Estos motores se unían a dos ejes con sendas hélices de cuatro palas que podían dar una velocidad máxima de 19 nudos. Usando el *snorkel* se podía permanecer indefinidamente a profundidad de periscopio, que es todo lo que daba el mástil de este novedoso dispositivo por aquel entonces, mientras se cargaban las baterías de los dos motores eléctricos



SK C/32 de 105 mm. (Foto: www.forosegundaguerra.com).

Siemens-Schuckert 2 GU 345/34 que, acoplados a los ejes, se utilizaban para inmersiones más profundas (hasta los 200 m) y para ataques en inmersión, y que daban una velocidad máxima de siete nudos bajo el agua.

Es bien conocido que al comienzo de la Segunda Guerra Mundial la mayoría de los ataques a cargueros se hacían en superficie. Se localizaba el objetivo, se le seguía, se le torpedeaba y, si se daba la oportunidad, se terminaba a cañonazos con la pieza naval SK C/32 de 105 mm que se montaba en la cubierta de los submarinos *Tipo IX*. El *U-864* iba armado con ese cañón, además de otra pieza antiaérea Flak M40 de 30 mm, más dos ametralladoras dobles C738 de 20 mm.

Por otra parte, este buque montaba cuatro tubos lanzatorpedos a proa y dos a popa, llevaba un total de 24, que eran muy caros y, en demasiadas ocasiones, muy poco fiables. A pesar de las supuestas mejoras del torpedo eléctrico G7e III en servicio desde principios de 1942, este resultó ser lento, tenía poco alcance y muchas veces no detonaba. El modelo acústico Falke a veces confundía el sonido de las hélices del objetivo con las del propio submarino, con desastroso resultado, y además ya había sido contrarrestado con el uso del Foxer, un productor de ruidos precursor del Nixie, que era arrastrado por los escoltas o por el mercante sobre el que se apuntaba y que desviaba al torpedo de su objetivo. Así que algunos comandantes preferían seguir usando el veterano G7a que, aunque se propulsaba con aire comprimido dejando una identificable estela de burbujas en superficie, tenía una trayectoria rectilínea, su detonación era por impacto y tan solo fallaba una de cada tres veces.

Los G7e en sus distintas variantes llegaba a fallar hasta en la mitad de las ocasiones, dependiendo de la proximidad del submarino al norte magnético —que podía hacer estallar la espoleta magnética antes de tiempo— o del tiempo que llevaran los proyectiles embarcados, lo que producía una descompensación en sus cámaras de aire y con ello su inoperatividad. Además, un trincado en los timones del torpedo o en una de sus dos hélices podía hacer que girara en círculo y volviera a su lugar de origen con gran y desagradable sorpresa para el submarino, lo que ocurrió en más de una ocasión, tal y como se sospecha que les pasó a los *U-972* y *U-377*. No en vano el propio Dönitz afirmó: «No creo que jamás en la historia de la guerra se haya enviado a combatir a nadie con armas tan inútiles». Y así fue hasta finales de 1942, cuando las mejoras técnicas hicieron del torpedo un arma más fiable. Quizás demasiado tarde si tenemos en cuenta que en julio de ese mismo año la producción de los astilleros aliados (de los Estados Unidos fundamentalmente) sobrepasó la capacidad de interceptación de la U-Bootwaffen.

Ya desde la salida de Kiel seguramente flotaba un ambiente sombrío entre la tripulación, no es para menos. Ya estaban lejos lo que los submarinistas alemanes conocían como los «tiempos felices» del 42, año en el que se hundió la asombrosa cifra de 1.155 buques aliados, muchos de ellos ante las costas de los Estados Unidos durante la Operación DRUMBEAT. Sin embargo, estos últimos tiempos no fueron buenos para la Flota de Submarinos. En 1943 fueron hundidos o se perdió el contacto con 241 U-boote. Cayeron algunos de los mejores comandantes, como Prien, el Toro de Scapa Flow, que humilló a los ingleses en su propia base y llegó a hundir 31 barcos con su *U-47* antes de ser cazado durante el ataque al convoy OB-293; Joachim Schepke, que abatió 37 buques hasta que su submarino fue embestido por el destructor británico *Vanoc*; Werner Hartenstein se cobró 20 presas hasta que las cargas de profundidad del hidroavión norteamericano PBY *Catalina* lo echaron a pique.

El sistema de convoyes, implantado por el Almirantazgo británico para defenderse de los U-boote e inspirado en la Carrera de Indias española, fue contestado con las «manadas de lobos», estrategia desarrollada por Dönitz y



Un G7a alemán varado en las costas de los EE. UU., marzo 1942.

puesta en práctica desde junio de 1940. Localizado un convoy, ya fuera por el espionaje alemán o por un U-boat de patrulla, se avisaba por radio al resto de submarinos en el área, usando el sistema de encriptación Enigma. Los sumergibles acudían a la zona para atacar simultáneamente, a veces durante días, al desgraciado convoy. Los submarinos alemanes atacaban desde lejos, lanzando varios torpedos al centro del grupo, con la esperanza de que alguno hiciera blanco. Los más valientes franqueaban las líneas exteriores del convoy y desde el interior del mismo provocaban el caos.

El escaso número de escoltas hacía lo que podía para proteger a los mercantes, pero eran pocos y carecían de apoyo aéreo. Cuando detectaban a un «lobo», se dirigían a él a toda máquina para pasar por encima y lanzarle sus cargas de profundidad por la popa, momento en el que se perdía todo contacto por sonar. Cuando el U-boat estaba en superficie, se le cañoneaba, y si estaba dentro del convoy o demasiado cerca, se le embestía. Estos por su parte atacaban, se sumergían y huían o se quedaban pegados a un mercante para evitar ser detectados y/o arrollados hasta que pasaba el peligro y se escabullían.

Algunos de los ejemplos más trágicos de ataques a convoyes fueron los del PQ-17 en el océano Ártico, 33 mercantes con dirección a Rusia, en julio del 42, nueve U-boote con apoyo de la Luftwaffe hundieron 24 buques; al mes siguiente, el convoy SC-94, que partió de Canadá con dirección al Reino Unido con 36 buques, fue víctima de la «manada» del capitán Steinbrinck, que con ocho submarinos, más otros nueve «lobos» que se le unieron más tarde, echó a pique a 11 mercantes; el SC-107 perdió en octubre de 1915 sus 42 unidades. Al año siguiente parecía que la racha iba a continuar, por lo que el primer ministro Winston Churchill hizo números y las cuentas no salían; de continuar así, el Reino Unido no podría mantener el esfuerzo de guerra y tendría que claudicar. De hecho, en sus *Memorias* de la Segunda Guerra Mundial —por las que recibió en el Premio Nobel de Literatura— mencionaba que lo único que le llegó a quitar el sueño fueron los submarinos, comentario a tener muy en cuenta porque es bien conocido lo plácidamente que dormía el señor Churchill.

Entre 1940 y 1944 unos cincuenta y cuatro convoyes fueron interceptados por las «manadas»; pero ya desde mayo de 1944 la tendencia cambió radicalmente y los submarinos se convirtieron prácticamente en las presas.

Varios factores explican este cambio de tornas. Los británicos habían conseguido descifrar el código de las máquinas Enigma, así que podían seguir las órdenes dadas a los U-boote, lo que junto a la mejora de la detección radiogoniométrica hizo que se lograra conocer la localización de los submarinos en el momento en que se interceptaba su señal de radio; además se perfeccionó la tecnología radar, con lo que los U-boote podían ser descubiertos en superficie mientras los hidrófonos y el ASDIC los detectaban bajo la mar; los buques escolta (destructores y corbetas) se dotaron de cargas de profundidad

Erizo, que les permitían mayor radio de acción, además de no perder el contacto sonar con el objetivo en ningún momento durante el ataque; los convoyes se dotaron de escolta aérea (gracias a los portaviones de escolta y al mayor radio de acción de los nuevos aparatos) y a los aviones se les equipó con lámparas de alta potencia Leight, así que ya no quedaban zonas sin cubrir en el Atlántico, ni durante el día ni por la noche. La batalla del Atlántico se había perdido irremediamente para los alemanes.

Pero nada de esto incumbía ya al comandante del *U-864*, Ralf-Reimar Wolfram, ni a su misión. El capitán de corbeta Wolfram había mandado con anterioridad el *U-108*, con el que se había cobrado su primera, modesta y única presa en abril del 43, un carguero de 7.176 t perteneciente al convoy HX-234. En

diciembre de este año se le confirmó el mando del *U-864*, y con él la misión que podría cambiar el signo de la guerra. Semejante responsabilidad y la enorme mala suerte de este U-boat hubiera necesitado quizás de un comandante con mucha más experiencia, pero esa especie estaba ya en «vías de extinción».

El plan era cruzar el mar del Norte, superar el extremo septentrional de las islas Británicas para alcanzar el Atlántico Norte y dirigirse hacia el sur; cruzar el cabo de Buena Esperanza, entrar en el Índico y dirigirse a la Base de Penang, en Malasia, donde entregaría a los japoneses componentes para el caza a reacción *ME 262* y el interceptor cohete *Me 163 Komet*, así como los contratos firmados autorizando su construcción y las más de 60 t del mencionado mercurio en casi dos mil contenedores cilíndricos para los detonadores de las bombas japonesas. Todo este peso extra aumentó su calado y dificultó su gobernabilidad.



Capitán de corbeta Ralf-Reimar Wolfram.
(Foto: www.wrecksite.eu).



Una bomba Tallboy. (Foto: World Wide Military Video Archive).

Nada más zarpar de Kiel el día 5 de diciembre, sin escolta ni cobertura aérea, el *snorkel* empezó a dar problemas, y el capitán Wolfram, antes de seguir camino a Bergen, decidió repararlo en la Base Naval de Horten, cerca de Oslo, a donde llegó cuatro días más tarde.

Tras las reparaciones y pruebas, el U-boat partió el 27 de diciembre hacia Bergen, pero en el estrecho de Kiel tocó fondo y el capitán se vio obligado a detenerse en Farsund, al sur de Bergen, el día 30 para reparar daños. No pudo hacerse de nuevo a la mar hasta el 1 de enero y llegó a Bergen el día 5. Allí recibió

la visita de los *Lancaster* ingleses, que el día 12 lo dañaron un poco, pero no lo suficiente como para no poder zarpar el 7 de febrero con rumbo a Japón.

Todos estos retrasos dieron tiempo a la inteligencia británica —que ya había logrado descifrar el nuevo código Tiburón de las máquinas Enigma de cuatro rotores— a interesarse especialmente en nuestro *U-864*. El Almirantazgo decidió enviar al veterano y condecorado teniente de navío James S. Launders al mando del pequeño y rápido submarino HMS *Venturer*, desde su base en Lerwick, para dar caza al U-boat a la altura de Fedje (una islita al noroeste de Bergen); pero Wolfram ya había pasado por allí rumbo norte sin ser detectado, se les había escapado.

De repente, una de las máquinas del U-boat empezó a «petardear», algo inaceptable para un submarino cuya principal baza era la de pasar inadvertido, así que Wolfram decidió volver al sur, a Bergen, para repararla. Además, se le había prometido que se le daría escolta a la altura de Hellisoy, en Fedje, a donde se dirigió el 9 de febrero. El *Venturer*, aún de patrulla en la zona, detectó el ruido de la máquina defectuosa con su hidrófono, puso rumbo a la fuente y divisó lo que creyó que era el periscopio del U-boat, pero que en realidad debía de ser el *snorkel*. El británico siguió en silencio al *U-864* esperando a que emergiera para dar un blanco fácil a sus torpedos. Wolfram debió de percatarse de que le seguían (probablemente divisó la estela del periscopio del británico, dado que el sonido de sus motores diésel anulaba la operatividad de su hidrófono) y se mantuvo en inmersión en maniobra de zigzag. Su escolta

no llegaba. Tras tres horas de persecución el U-boat no emergía y al *Venturer* se le estaban agotando sus baterías.

Lauders debía tomar una decisión: emerger y convertirse en presa del *U-864* o intentar lo que nunca se había hecho antes y para lo que no había recibido entrenamiento alguno: atacar un objetivo sumergido. Optó por esta última, calculó el recorrido del alemán en cuatro «dimensiones» (tiempo, distancia, trayectoria y profundidad), resolvió la solución de tiro y lanzó cuatro torpedos (la mitad de su carga) a distintas profundidades y tiempos. El U-boat oyó acercarse los torpedos, apagó sus máquinas diésel, retiró el *snorkel*, encendió los motores eléctricos y, con la poca agilidad que le daba su tamaño, picó fondo, logrando esquivar tres de los proyectiles, pero se topó con el cuarto, que perforó su casco a la altura de la vela provocando una implosión que lo partió por la mitad, yéndose a pique con toda su dotación. Sus restos se encontraron al oeste de Fedje a unas dos millas de Hordaland en 2003. Hasta hoy no se ha vuelto a registrar en la historia otra batalla entre submarinos librada bajo las aguas.

De los aproximadamente 40.000 hombres asignados a la U-Bootwaffen, solo sobrevivieron unos 12.000. Aproximadamente el 70 por 100 de las dotaciones perdió la vida a bordo de sus naves; aún así, nunca faltaron voluntarios para servir en el Arma Submarina.

BIBLIOGRAFÍA

- BAÑÓN VERDÚ, Jorge: *La batalla del Atlántico* (en línea). Madrid, CISDE, 2018. Ebook inédito.
<https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/fact-submarine-vs-submarine-battle-only-happened-once-24566>
<https://www.ibiblio.org/hyperwar/ETO/Ultra/SRH-009/SRH009-5.html>
<http://www.uboatarchive.net/U-1229A/U-1229INT.htm>
<https://www.historylearningsite.co.uk/world-war-two/war-in-the-atlantic/u-boats/>
http://www.navyopedia.org/ships/germany/ger_ss_ixd2.htm
<http://www.navweaps.com/>
<http://www.u-historia.com/>
<https://uboat.net/>



El submarino *Tramontana* durante su participación en el ejercicio DYNAMIC MARINER/FLOTEX-19. (Foto: Armada española).