

SEPTIEMBRE DE 1943, EL CANTO DE CISNE DE LOS *UNTERSEEBOOTE*

Antonio BARRO ORDOVÁS



U-boote sind die Wölfe zur See: angreifen, reißen, versenken!

Los submarinos son los lobos del mar: ¡atacad, desgarrad, hundid!

Almirante Karl Dönitz.

Bloody winter



N 1940, el Estado Mayor del almirante Dönitz (*BdU*) (1) había calculado, con asombrosa precisión, que para derrotar al Reino Unido era necesario hundir mensualmente una media de 700.000 toneladas de buques mercantes aliados durante un período ininterrumpido de doce meses. Dicho de otra forma, el almirante y sus *U-boote* (2) estaban enzarzados en una batalla de tonelaje (*tonnageschlacht*) con el tráfico mercante enemigo; esto es, tenían que ser capaces de hundir más buques mercantes americanos y británicos de los que los aliados eran capaces de producir con nuevas construcciones.

La primera vez que los alemanes se acercaron a esta cifra fue en mayo de 1942, mes en que el número de hundimientos fue, incluyendo el Mediterráneo y el Ártico, de 125 buques, con un total de 584.788 t (3) de registro bruto. En junio de ese año la cifra aumentó a 131 buques, con

(1) *Befehlshaber der Unterseeboote (BdU)*: comandante en jefe de los *U-boote*, aunque *BdU* se utilizaba también para nombrar al Estado Mayor del almirante o a su Cuartel General.

(2) Abreviatura de *Unterseeboote* (plural); *Unterseeboot* (singular) (*U-boot*): submarino.

(3) Solamente incluyen hundimientos por *U-boot*. El total de noviembre de 1942, incluyendo hundimientos por submarinos italianos y japoneses, minas, buques, etc., fue de 807.754 toneladas.



Almirante Karl Dönitz (abril 1943).
(Foto: www.wikipedia.org).

616.904 t (3). Durante los cuatro meses siguientes, las cifras se redujeron un poco, manteniendo una media de algo más de 500.000 t. Fue en el mes de noviembre cuando la codiciada cifra se superó con creces, llegando a hundirse en el Atlántico, Ártico, Mediterráneo e Índico 118 buques, que totalizaban 743.321 t (3). Las cifras volvieron a bajar durante los meses de diciembre de 1942 y enero y febrero de 1943, con una media ligeramente superior a las 300.000 t. En marzo los hundimientos aumentaron de nuevo, llegando hasta los 105 buques y 590.234 toneladas (3).

Aunque las cifras de marzo no llegaron a igualar a las de noviembre, se dio la circunstancia de que la mayoría de los hundimientos se produjo antes del día 20, por lo que de haber seguido a ese ritmo las toneladas de buques mercantes hundidos se habrían aproximado a las de aquel fatídico mes.

Concretamente, las pérdidas de los convoyes SC.122, HX.229 y HX.229A fueron de tal magnitud que hicieron sonar la alarma en la división antisubmarina (Anti-U-Boat Division) del Estado Mayor del British Admiralty en Whitehall, Londres. Los locutores de radio alemanes llamaron a los ataques de los *U-boote* a estos tres destacamentos «la mayor batalla de convoyes de todos los tiempos», teniendo en cuenta además que, aparte del gran número de buques mercantes hundidos, los alemanes solamente habían perdido un submarino (*U-384*, Oblt. z. S. (4) von Rosenberg-Gruszczynski).

DR. JÜRGEN ROHWER: *Axis Submarine Successes 1939-1945 (The U-Boat Offensive 1914-1945*, V. E. Tarrant, 1989). (*BLACK MAY*, Michael Gannon, 1999).

(4) Oblt. z. S.: Oberleutnant zur See (equivalente a alférez de navío).

De todas formas, en la primavera de 1943 la capacidad de construcción de los astilleros de Estados Unidos era tal que la cifra necesaria de hundimientos de buques mercantes aliados para poder ganar la guerra los alemanes había subido de 700.000 a 1.300.000 toneladas.

En cualquier caso, las pérdidas acumuladas en los últimos meses habían reducido las reservas de provisiones en el Reino Unido de tal manera que ese invierno (1942 a 1943) fue el más duro de la guerra.

El desarrollo de las contramedidas antisubmarinas aliadas

The Battle of the Atlantic was the dominating factor all through the war. Never for one moment could we forget that everything elsewhere depended on its outcome.

Winston Churchill.

En abril los *U-boote* hundieron 48 buques, que totalizaban 276.517 t, algo menos de la mitad de los ocurridos en marzo. Ese mes los aliados hundieron 14 submarinos, la mitad con escoltas y el resto con aviones.

A este cambio en las estadísticas contribuyeron varios factores: en primer lugar los británicos habían logrado descifrar Enigma, la clave de comunicaciones de la Kriegsmarine; las estaciones de HF/DF (*huffduff*), situadas en las costas del Reino Unido, Estados Unidos y Canadá, y también a flote, proporcionaban la situación de los *U-boote*; los aliados habían perfeccionado un radar (ASV Mk III, onda de 10 cm) que no podían detectar los receptores de contramedidas de los submarinos alemanes (*Metox*); los escoltas aliados disponían de una nueva arma antisubmarina, el *hedgehog* (erizo), que disparaba hacia la proa del buque 24 bombas tipo mortero que hacían explosión al impactar con el submarino; los británicos habían desarrollado otra arma llamada *squid* (calamar), que también lanzaba por la proa del buque tres cargas de profundidad destinadas a hacer explosión alrededor del submarino y fracturar su casco.

Otros factores añadidos fueron los *support groups* (*sppt grps*) o grupos de apoyo de entre seis a ocho escoltas (destructoros, fragatas o corbetas y ocasionalmente un portaaviones de escolta). Estos buques, basados en Terranova e Islandia, no tenían cometidos de escolta sino que estaban destinados a acudir en auxilio de los convoyes que eran atacados por los *U-boote*. El objetivo primordial de los *sppt grps* era atacar a los submarinos alemanes que se encontraban en las proximidades de los convoyes, pudiendo perseguirlos durante largos períodos hasta conseguir su hundimiento, dejando el cuidado

del convoy a los escoltas del mismo, que se limitaban a atacar a los sumergibles en sus proximidades sin separarse mucho de la cortina de protección. El aumento del número de escoltas antisubmarinos era tal que a finales de abril se habían constituido cinco *sppt grps*, dos de los cuales incluían portaaviones de escolta.

Otra aportación importante fue el aumento del número de aviones de gran autonomía (*Very Long Range aircraft, VLR*), especialmente B-24 *Liberators*, que operaban contra los *U-boote* desde bases en Terranova, Islandia e Irlanda del Norte. Los *VLR* ayudaron a cubrir el espacio central del Atlántico Norte, donde los *U-boote* podían actuar sin miedo a ser atacados desde el aire. Esta zona fue llamada por los aliados *The mid-Atlantic air gap* o *The Black Pitt air gap*, aunque normalmente se referían a ella como *the air gap* o *the gap*, pero era tan grande la demanda de aviones *VLR* en otros frentes que en abril no había suficientes para mantener *the gap* completamente cubierto.

Schwarzer Mai (mayo negro)

*The ships destroy us above
And ensnare us beneath,
We arise, we lie down, and we move
In the belly of Death.*

Rudyard Kipling.

En la noche del 30 de abril al 1 de mayo, el *U-515*, mandado por el Kptlt. (5) Werner Henke, de 33 años, hundió siete buques del convoy ONS-5, con un total de 43.255 t en el espacio de ocho horas y cuarenta minutos, cuatro de los cuales zozobraron en seis minutos y medio. Si los logros de Henke hubiesen podido ser imitados por el resto de los *U-boote* al mismo ritmo durante el resto del mes, el *BdU* habría conseguido alcanzar el nuevo listón de 1.300.000 t en el mes de mayo.

Pero los acontecimientos no se desarrollaron de esa manera. Mayo no empezó bien a pesar del éxito individual de Henke sobre el ONS-5. El convoy fue atacado por un total de 60 *U-boote* procedentes de cuatro grupos. Durante la batalla, que se desarrolló hasta el 6 de mayo, los alemanes hundieron trece mercantes con un total de 61.958 t, pero a cambio perdieron seis submarinos y fueron averiados otros cuatro, lo cual resultaba en un inaceptable intercambio

(5) Kptlt: Kapitänleutnant (equivalente a teniente de navío).



B-24 Liberator, similar a los que hundieron el *U-341* y el *U-338*. (Foto: www.wikipedia.org).

de 2,16 mercantes por *U-boot* hundido. Para empeorar aún más las cosas, el *U-439* (Oblt. z. S. Helmut von Tippelskirch) y el *U-659* (KrvKpt. (6) Hans Stock) colisionaron en la noche del día 5 al oeste del cabo Finisterre, mientras perseguían a un convoy que navegaba hacia el sur, hundiéndose ambos submarinos.

Los siguientes cuatro convoyes del mes de mayo salieron bastante mejor parados que el ONS-5. El HX-237 estaba bien protegido por numerosos escoltas y un portaaviones de escolta. Solamente tres buques fueron hundidos, mientras que los alemanes perdieron tres submarinos. El SC-129 no tuvo bajas de ningún mercante, pero tres *U-boote* se fueron al fondo del océano, aparte de otros muchos averiados por cargas de profundidad de los escoltas y de los aviones embarcados. Los convoyes SC-130 y HX-239 tampoco perdieron ningún buque, pero los alemanes perdieron otros tres submarinos, incluido el *U-954* (Kptlt. Odo Loewe), en el que estaba destinado el oficial Peter Dönitz, hijo menor del almirante.

Una de las principales causas del fracaso de los *U-boote* durante este mes de mayo fue que los bombarderos aliados o *VLR* habían conseguido práctica-

(6) KrvKpt.: Korvettenkapitän (equivalente a capitán de corbeta).

mente cubrir el *air gap*, atacando a los submarinos o forzándolos a sumergirse antes de alcanzar al convoy, e incluso hostigándolos durante sus tránsitos al Atlántico por el golfo de Vizcaya, donde el RAF Coastal Command hundió siete submarinos a lo largo del mes.

En total, teniendo en cuenta todos los teatros (Atlántico, Mediterráneo e Índico), los submarinos alemanes habían hundido 45 buques y 237.182 t, pero sus pérdidas habían ascendido a 41 *U-boote*. Esta era la primera vez, desde abril de 1940, en que el número de submarinos alemanes hundidos era superior al de los entregados, veintiséis, por los astilleros a la Kriegsmarine. A finales de mes el fracaso era tan evidente que en el propio *BdU* se referían a aquel fatídico mayo como *Schwarzer Mai*.

Verano de 1943

«Llegará pronto el momento en el que seréis superiores al enemigo con nuevas y más potentes armas y seréis capaces de triunfar sobre vuestros peores adversarios, el avión y el destructor...».

Almirante Karl Dönitz.

Las desastrosas pérdidas de *U-boote* durante el mes de mayo obligaron al *BdU* a plantearse la necesidad de cambiar temporalmente la estrategia de la guerra submarina, por lo que el 24 de mayo Dönitz dio la orden de retirar los submarinos del Atlántico norte hasta que las nuevas armas que se estaban desarrollando en Alemania estuviesen listas, principalmente los montajes antiaéreos (A/A) cuádruples y, sobre todo, el nuevo torpedo acústico T-5 Zaunkönig (pájaro reyezuelo) (7), que era atraído por la cavitación de las hélices de los escoltas de la misma forma que el Mark-24 Fido (8) de los aliados se dirigía hacia la cavitación de la propulsión de los submarinos alemanes. Mientras tanto, sus *U-boote* operarían en el Atlántico central, el Mediterráneo, Brasil, el Caribe, África del oeste, Sudáfrica y el Índico.

De todas formas, el Atlántico central se había vuelto también un escenario peligroso para los *U-boote*. En una conferencia celebrada en Washington a principios de 1943 se había adoptado la fórmula propuesta por el almirante King (Commander in Chief United States Fleet and Chief of Naval Opera-

(7) Era conocido como *Zerstörerknacker* (casca destructores) por los marinos alemanes. Los británicos lo llamaban *Gnat* (mosquito) (*German Navy Acoustic Torpedo*).

(8) El Mk-24 Fido era un torpedo acústico antisubmarino lanzado por aviones.

tions) por la cual los británicos y canadienses serían responsables del control de los convoyes en el Atlántico norte, mientras que los americanos asumirían la responsabilidad de los mismos en el Atlántico central. Esta propuesta se puso en vigor el 1 de marzo, por lo que en verano de 1943 ya estaban operando los *hunter-killer groups* (9) americanos en el Atlántico central.

Las cifras de hundimientos durante los meses de verano se redujeron con respecto a mayo en términos generales, con un pequeño repunte en julio que más o menos igualó la cifra de mayo. El número de toneladas hundidas durante esos meses fue: junio 76.090, julio 237.777 y agosto 92.443, si bien parte de esos hundimientos también se efectuaron en el Atlántico norte, del que los submarinos no se retiraron completamente.

Septiembre de 1943. Los convoyes ONS-18 y ON-202

This operation was notable in that it marked the renewal of attacks on North Atlantic convoys, and disclosed the use by U-boats of a new anti-escort weapon, the acoustic homing torpedo (Gnat).

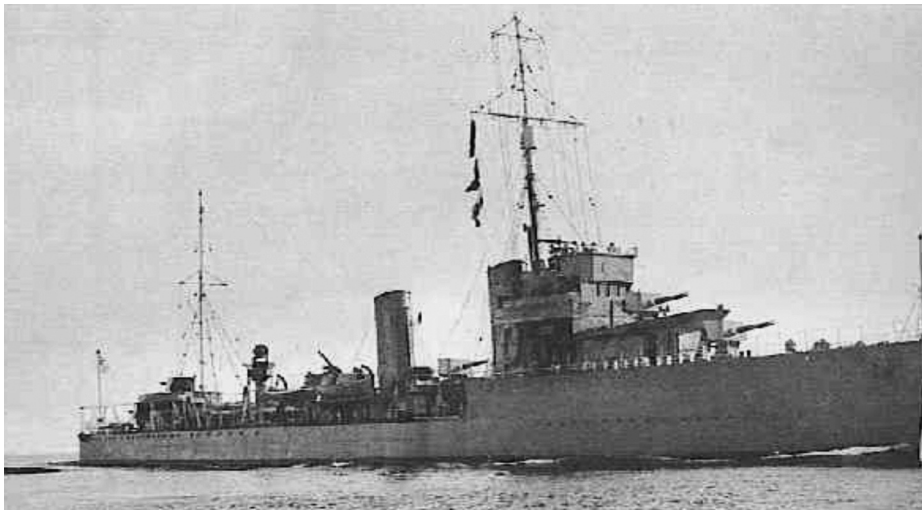
Admiral Sir Max K. Horton, Commander-in-Chief Western Approaches.

El 19 de septiembre, dos convoyes procedentes del Reino Unido (*outward-bound convoys*), los ONS-18 y ON-202, se encontraban en el Atlántico norte a unas 650 millas de las Islas Británicas y separados entre sí unas 90 millas. Los dos habían salido de Liverpool los días 12 y 15 de septiembre respectivamente, con destino a Halifax el primero y a Nueva York el segundo. Ambos debían unirse durante el tránsito y navegar juntos hasta el 25 de septiembre, día en que se separarían, dirigiéndose cada uno a su puerto de destino.

El ONS-18 estaba formado por 27 buques mercantes, ocho escoltas y un buque de salvamento (*Northern Foam*), lo mandaba el Comodoro H. C. Forsyth embarcado en el mercante americano *West Nilus*.

El ON-202 lo componían 40 mercantes, entre los que se encontraba el buque de salvamento *Rathlin* y un determinado número de escoltas que comenzó siendo de 12 y fue variando, desde la unión de los convoyes, a lo largo de los siguientes días mediante relevos sucesivos. Lo mandaba el Comodoro E. O. Cochrane, embarcado en el mercante holandés *Westland*.

(9) Los *hunter-killer groups* eran agrupaciones antisubmarinas que servían para escoltar convoyes o para operaciones antisubmarinas independientes. Consistían en un portaaviones de escolta (*CVE*) y unos cuantos *destroyers escorts* (*DE*) antisubmarinos.



Destructor HMS *Broke* (*Shakespeare Class*) similar al HMS *Keppel* que hundió al *U-229*.
(Foto: www.wikipedia.org).

Una línea de 19 *U-boote* se encontraba desplegada hacia el oeste de los dos convoyes; no obstante, a pesar de tener los británicos la clave Enigma, los servicios de inteligencia de la Royal Navy no habían sido capaces de informar a tiempo de la presencia de los submarinos alemanes, por lo que no pudieron desviar a ambos convoyes de la barrera de buques enemigos. Las primeras señales sobre la concentración de los *U-boote* las dieron los *B-24 Liberator* basados en Islandia, uno de los cuales, perteneciente al 10.th Squadron RCAF (10), consiguió hundir el *U-341* (Oblt. z. S. Dietrich Epp) el día 19.

Estos submarinos estaban equipados con entre tres y cuatro torpedos acústicos T-5 *Zaunkönig* para atacar a los escoltas, mientras que los ordinarios los utilizaban para hundir a los mercantes. La distribución de los T-5 solía ser dos en los tubos de proa y uno o dos en los de popa, dependiendo del número de torpedos y del tipo de submarino.

En las primeras horas del día 20, cuando todavía no se habían unido los dos convoyes, el *U-270* (Oblt. z. S. Paul Friedrich Otto) divisó a los buques del ON-202 e informó por radio al resto de la «manada», pero la transmisión fue recibida por el H/F D/F del *Rathlin*. A las 02:23 (GMT), la fragata HMS *Lagan* (Lieutenant Commander (Lt. Cdr.) Albert Ayre, RNR) recibió la orden de investigar la transmisión radio en demora 210°, obteniendo un contacto

(10) Royal Canadian Air Force.

radar en demora 220° y 4.100 yardas. A las 03:00, cuando estaba a unas nueve millas por la amura de babor del convoy, la fragata informó de haber avistado un submarino sumergiéndose. A 03:05 un torpedo T-5, lanzado por el *U-270*, alcanzó la popa de la *Lagan*, que se elevó bajo una columna de agua, volviendo a desplomarse a continuación. La explosión dejó a la fragata sin propulsión y le causó 29 muertos, pero el buque quedó a flote sin peligro de hundimiento. El destructor HMCS *Gatineau* se acercó a 28 nudos y lanzó un rosario de 10 cargas de profundidad sin resultado. Posteriormente, el remolcador *Destiny* tomó a remolque a la *Lagan* (llegarían a Liverpool el día 24).

A las 05:40, el *U-238* (Oblt. z. S. Horst Hepp) logró atravesar la cortina de escoltas y disparó dos torpedos a sendos buques del convoy, uno de ellos alcanzó al *Frederick Douglas* (US), produciéndole averías pero sin lograr hundirlo; el otro hizo impacto en el *Theodore Dwight Weld* (US), partiéndolo en dos por la parte de proa del puente, hundiéndose la mitad de popa a los pocos segundos. El *Frederick Douglas* fue hundido por la tarde por el *U-645* (Oblt. z. S. Otto Ferro).

A las 10:48 un *B-24 Liberator*, perteneciente al 120 Squadron RAF (Flt. Lt. (11) JK Moffatt), avistó al *U-338* (Kpilt. Manfred Kinzel), procediendo a atacarlo con cañones y cargas de profundidad, pero fallando por corto; el *U-boot* repelió el ataque en superficie con sus montajes cuádruples A/A, hasta que vio una oportunidad para sumergirse; en ese momento, al estar libre del fuego antiaéreo, el *B-24* aprovechó para aproximarse y lanzó un torpedo acústico Mk-24 Fido sobre el remolino del lugar de la inmersión, que alcanzó el blanco consiguiendo el hundimiento del submarino. A las 12:20 ambos convoyes recibieron órdenes del Commander-in-Chief Western Approaches de unirse formando una sola agrupación y compartir escoltas bajo el mando unificado del Commander (Cdr.) Martin James Evans (RN) (*combined escort*) embarcado en el destructor HMS *Keppel*, operación que finalizaron, no sin dificultades, a las 17:15 en situación 57 21N 31 05W: *The junction was not a success... As a result, the two convoys gyrated majestically about the ocean, never appearing to get much closer and watched appreciatively by a growing swarm of U-boats* (12).

Poco después de haberse unido los convoyes se originó una feroz lucha a popa de los mismos. A las 17:56, mientras el destructor HMCS *St. Croix* investigaba el paradero de un *U-boot* que había sido avistado, recibió un impacto de torpedo disparado por el *U-305* (Oblt. z. S. Rudolf Bahr). Su comandante, Lt. Cdr. A. H. Dobson, transmitió enseguida el siguiente mensaje: *Am leaving the Office* (13).

(11) Flt.Lt.: Flight Lieutenant (en la RAF, equivalente a Lieutenant en la Royal Navy).

(12) *Report of Proceedings. M. J. Evans, Commander, R. N., Senior Officer, B.3 Group.*

(13) http://www.batamemories.org.uk/MAIN/ENG/00-EN-Pages/WAR_PAGES/LeslieHockley.html



Destructor USS *Twiggs* (USS *Wickes Class*) similar al HMCS *St. Croix*, hundido por el *U-305*.
(Foto: www.wikipedia.org).

A pesar de experimentar una fuerte escora, el buque se mantuvo a flote, lo que permitió transbordar a parte de la dotación a la fragata HMS *Itchen* (Cdr. C. E. Bridgman, RNR), mientras a bordo permanecían el comandante y el personal mínimo indispensable para intentar salvar el buque. Sin embargo, un segundo torpedo, lanzado asimismo por el *U-305*, alcanzó al destructor provocando una tremenda explosión que hundió al buque en tres minutos, pereciendo el personal que no había sido evacuado a la *Itchen*. Esta fragata, que estaba próxima al *St. Croix*, no pudo pararse a recoger supervivientes pues estaba ocupada en la búsqueda del *U-Boot*, por lo que le ordenó esta tarea a la corbeta HMS *Polyanthus* (Lieutenant (Lt.) John Gordon Aitken, RNR).

Desafortunadamente, este buque tampoco tuvo la oportunidad de salvar a los naufragos del destructor ya que, a las 22:36, un torpedo T-5 del *U-952* (Oblt. z. S. Oskar Curio) alcanzó en la popa a la corbeta, que se hundió en pocos minutos. De su dotación perecieron todos (seis oficiales y 77 suboficiales y marineros) menos el comandante, que fue recogido por la *Itchen*, aunque moriría tres días más tarde al ser torpedeado y hundido este buque, como



Corbeta HMS *Polyanthus* (Flower Class), hundida por el U-952. (Foto: www.wikipedia.org).

veremos más adelante. El día 21 transcurrió sin hundimientos, gracias en parte a una niebla que redujo la visibilidad durante gran parte de la jornada; no obstante, hubo detecciones de submarinos e intentos de ataque por parte de estos.

El 22, a las 06:12 h, el HMS *Keppel* obtuvo un contacto radar a 6.000 yd.; su comandante, Lt. Cdr. *Byron*, se dirigió hacia dicho contacto divisando un submarino a 800 yd. sobre el que abrió fuego con el cañón y puso rumbo hacia él mientras el *U-boot* comenzaba a sumergirse, embistiendo el casco justo a popa de la vela del submarino y lanzando un rosario de diez cargas de profundidad reguladas a 50 pies. Una mancha de aceite apareció en el lugar en que se había producido la colisión. El infortunado *U-boot* era el U-229 (Oblt. z. S. Robert Schetelig).

El día 22 continuó con ataques de los *U-boote* repelidos por los escoltas, pero sin producirse ningún hundimiento debido a una reducción de la visibilidad por niebla.

A las 23:55 se organizó una *mêlée* hacia proa del centro del convoy, ya que varios escoltas, entre ellos la *Itchen*, estaban disparando a un submarino en superficie y tratando de iluminarlo con proyectores. A 00:01 del 23 se oyó una tremenda explosión que iluminó la zona; la *Itchen*, que había disparado al U-666 (Kptlt. Herbert Engel) mientras este estaba en superficie, recibió un impacto del torpedo acústico T-5, lanzado por este submarino desde una cierta distancia de la proa de la fragata, que buscando el ruido de las hélices pasó bajo la roda del escolta y su espoleta magnética lo hizo detonar debajo del



Fragata HMS *Swale* (*River Class*) similar a las HMS *Itchen* (hundida por el U-666) y HMS *Lagan* (averiada e inutilizada por el U-270). (Foto: www.wikipedia.org).

pañol de municiones de proa del buque, haciendo que la fragata volara por los aires. El mercante polaco *Wisla* recogió dos supervivientes de la *Itchen* y uno del *St. Croix*, que había sido rescatado el día 20 por la fragata, pereciendo el comandante de la *Polyanthus*, Lt. J. G. Aitken, que también había sido rescatado ese día.

Posteriormente se descubrieron trozos de la fragata tanto en la torreta del U-666 como a bordo de la corbeta HMCS *Morden*, que estaba en las proximidades de la *Itchen*.

A las 02:15, de nuevo el U-238 (Oblt. z. S. Horst Hepp) lanzó una salva de tres torpedos desde fuera de la cortina (8.000 yd.), alcanzando a los mercantes *Skjelbred*, *Oregon Express* y *Fort Jemseg*; los tres buques se hundieron posteriormente.

A las 04:45 el mercante (US) *Steel Voyager*, perteneciente al convoy ONS 18, fue alcanzado por un torpedo del U-952 (Oblt. z. S. Oskar Curio), que ya había hundido la corbeta *Polyanthus* el día 20. El mercante fue abandonado por su dotación y se hundiría más tarde. El U-952 consiguió asimismo torpedear al mercante (US) *James Gordon Bennett*, que aunque averiado consiguió llegar a puerto.

Durante los días 24 y 25 la visibilidad se redujo debido a la niebla y cesaron los ataques al convoy. El día 28 se separaron los dos convoyes. El ONS 18 llegó a Halifax el 29 de septiembre. El ON 202 arribó a Nueva York el 1 de octubre.

Conclusiones

«La presión estratégica sola no es suficiente, solo cuentan los hundimientos» (1939-43).

«La campaña de los *U-Boote* tiene que continuar con las fuerzas disponibles» (1943-45).

Almirante Karl Dönitz.

- En una operación que duró cuatro días los aliados perdieron, entre los dos convoyes, un total de seis buques mercantes hundidos (36.422 t) y uno averiado, así como tres escoltas hundidos y otro averiado que quedó para el desguace (*HMS Lagan*), estos últimos con torpedos acústicos T-5 *Zaunkönig*. Los informes de los *U-Boote* al *BdU* exageraron las cifras, ya que creyeron haber hundido un total de nueve mercantes y 12 escoltas, además de tres averiados.
- El *U-238* (Oblt. z. S. Horst Hepp, 25 años) fue el verdadero héroe de los *U-Boote*, ya que hundió cuatro mercantes, totalizando 23.048 t, y averió uno (*Frederick Douglass*), hundido más tarde por el *U-645* (Oblt. z. S. Otto Ferro).
- Los resultados podrían haber sido todavía más favorables a los alemanes, si no fuera porque apareció una espesa niebla en el banco de Terranova que hizo que los submarinos tuvieran que suspender los ataques a los convoyes.
- Los alemanes perdieron tres *U-Boote*, dos en el área del convoy y otro hundido a unas 160 millas de distancia, antes de que comenzaran las operaciones. De estos tres submarinos, dos fueron hundidos por aviones y uno por un escolta. Asimismo, tres sumergibles alemanes resultaron averiados.
- La éxito alemán sobre los convoyes ON 202 y ONS 18, si bien victoria en términos absolutos, fue una victoria «pírrica», ya que perdieron un submarino por cada tres buques aliados hundidos (mercantes o de guerra).
- Durante el resto de septiembre solamente un convoy (ONS 20) fue interceptado, pero los aviones basados en Islandia hicieron que los *U-Boote* tuvieran que mantenerse casi continuamente sumergidos, por lo que un solo mercante aliado fue hundido (6.625 t), mientras que los alemanes perdieron seis submarinos. El total de hundimientos de mercantes por submarinos alemanes en el mes de septiembre fue de 16 buques y 98.852 toneladas.
- Los nuevos adelantos en armamento y equipos desarrollados por los

- alemanes, especialmente el *Schnorchel* (14), el *Naxos-U* (receptor capaz de detectar el radar de onda de 10 cm) y los montajes cuádruplos A/A, si bien evitaban hundimientos de *U-Boote* no hacían aumentar los de mercantes.
- Los aliados desarrollaron rápidamente el *Foxer*, que era un productor de ruidos remolcado por los escoltas, que emitía un sonido más intenso que el de las hélices del buque que lo remolcaba, desviando el torpedo acústico de la popa del buque. Aunque este artilugio no evitó completamente los hundimientos de escoltas por los torpedos T-5, los redujo en gran medida.
 - Desde septiembre de 1943 hasta el final de la guerra, las cifras mensuales de hundimientos de buques por los *U-Boote* no superaron nunca las 100.000 toneladas.

Para comentarios dirigirse a:
fambpo7@hotmail.com o abarrord@gmail.com

BIBLIOGRAFÍA

- Memoirs, Ten Years and Twenty Days* (Grand Admiral Karl Dönitz).
Convoy ON 202 (ONS 18) (Commodore's Report. Canada. Public Records Office).
<http://www.warsailors.com/convoys/on202report1.html>
Convoy ON 202 & ONS 18. <http://www.warsailors.com/convoys/on202.html>
Convoy ON 202 / ONS 18 REPORTS (National Archives and Records Administration, Washington). <http://www.warsailors.com/convoys/on202report.html>
Sea Power, a Naval History (Edited by E. B. Potter, Naval Institute Press, 1981).
WATERS, John M., Jr.: *Bloody Winter* (1967. Jove edition/August 1986).
GANNON, Michael: *Black May*, 1999).
TARRANT, V. E.: *The U-Boat Offensive 1914-1945*, 1989.
Battle of the Atlantic (Purnell's History of the World Wars, 1968/1975).
<http://www.batamemories.org.uk/MAIN/ENG/00-EN-Pages/WAR PAGES/Leslie Hockley.html>
<http://www.familyheritage.ca/Articles/lasthurrah.html>
<http://uboat.net/allies/warships/ship/5489.html>
<http://www.uboat.net:8080/boats/>

(14) *Schnorchel* («nariz» en un dialecto alemán): dispositivo que permitía a los *U-Boote* utilizar los motores diésel mientras navegaban a cota periscópica.