

LA GUERRA SUBMARINA 1914-1918

José María TREVIÑO RUIZ



(RR)

Introducción



El 2 de agosto de 1914, los primeros submarinos alemanes salieron a la mar desde el pequeño puerto de la isla de Heligoland escoltados por patrulleros, pues el Alto Mando Naval no confiaba en esta nueva Arma que juzgaba frágil y más peligrosa para sus propias dotaciones que para el enemigo. No había sido hasta 1904 en que el padre de la moderna Marina Imperial o Kaiserliche Marine, almirante Alfred von Tirpitz, había autorizado la construcción del primer sumergible alemán, el *Unterseeboot-1 (U-1)*, en los astilleros de Germaniaerft, resultado de las ideas y la patente del ingeniero español Raymondo Lorenzo D'Equiville Montjustin, que había añadido dos motores de petróleo Körting al invento del submarino eléctrico de Peral para poder cargar las baterías en la mar. Gracias al empuje del contralmirante Zeye, defensor a ultranza de la nueva Arma, y al hecho de que tanto Francia como Rusia y Gran Bretaña habían comenzado la construcción de este nuevo tipo de buque, los astilleros alemanes iniciaron la construcción

de 16 submarinos, que a partir de 1908 incorporarían un nuevo invento esencial para la navegación en inmersión: la aguja giroscópica. El tonelaje de estas primeras unidades iría en aumento progresivamente; así de las 238 t del *U-1* se pasaría a las 465 del *U-18*, tonelaje similar al de un torpedero. Todavía habrían de incorporar mejoras antes de su entrada en combate: en 1910, sustituirían los renqueantes, ruidosos y poco potentes motores Körting por flamantes motores diésel a partir del *U-19*. El programa naval alemán preveía la construcción de seis submarinos anuales desde 1912, hasta alcanzar la cifra de 72 unidades. El *U-19* ya desplazaba 650 toneladas y daba 15 nudos en



Alfred von Tirpitz.

superficie. No obstante, al estallar las hostilidades en agosto de 1914, la Marina alemana solo contaba con 28 submarinos operativos. Paralelamente la Marina francesa ya contabilizaba 77 unidades y la Royal Navy 55. Pero como a historia demostraría, no se trataba de tener una miríada de pequeñas embarcaciones, sino de construir un sumergible robusto, perfeccionado y dotado de los últimos adelantos. Aún así, el submarino era considerado en las tres marinas citadas como un arma de segunda clase para la «pequeña guerra naval», a respetuosa distancia de los poderosos acorazados y orgullosos cruceros de batalla, auténticos colosos de acero destinados a dominar los océanos. A comienzos de 1914 fue creada en Kiel la Inspección de Submarinos, que debería calcular cuántos serían necesarios, en el caso de una hipotética guerra contra el Reino

Unido, para colapsar su tráfico mercante, dando como resultado 48 unidades, cifra que se quedaría corta en 225 unidades, como las circunstancias venideras demostrarían. Los submarinos podían clasificarse en cuatro tipos principales: costeros o *UB*, desplazando menos de 500 t; minadores costeros o *UC*, que no eran otra cosa que *UB* modificados para fondear minas de orínque; *UE* o minadores oceánicos, y los submarinos oceánicos o *U*, con desplazamiento entre 500 y 800 toneladas.

El 4 de agosto, Gran Bretaña, tras varios días de dudas, declaraba la guerra a Alemania y al Imperio austro-húngaro. La suerte estaba echada: había estallado la Gran Guerra, si bien a partir de 1939 se la denominaría Primera Guerra Mundial, para llamar a la nueva conflagración Segunda Guerra Mundial.

Año 1914. Inicio de la campaña submarina: nace una nueva arma

En la mañana del 8 de agosto y, en las proximidades de Fair Island, el *U-15* descubrió tres buques de línea, los HMS *Ajax*, *Monarch* y *Orion*, por lo que realizó un ataque a cota periscópica sobre el *Monarch*, lanzándole un torpedo sin éxito. Era el primer ataque de un submarino en la Primera Guerra Mundial. Al día siguiente una escuadrilla de cruceros británicos descubrió al *U-15* en superficie; el más próximo, HMS *Birmingham*, abrió fuego sobre el submarino aumentando al mismo tiempo su velocidad, para pasarlo por ojo antes de que el *U-15* pudiera hacer inmersión. El desdichado submarino no pudo hacer inmersión a tiempo y, partido en dos, se hundió con toda su dotación. No terminaron aquí las desgracias de la primera incursión de los submarinos alemanes: el *U-13* se perdió igualmente al tocar su casco una mina de orínque.

Afortunadamente para Alemania, en el mes de septiembre cambiarían totalmente los negros resultados de agosto. Así, el teniente de navío Hersing, uno de los comandantes más experimentados, establecido en patrulla con el *U-21* en el Firth of Forth, penetró audazmente en la ría escocesa, avistando el día 5 al destructor HMS *Pathfinder*, guía de una línea de fila de varios destructores. El torpedo, certeramente lanzado por el *U-21*, acertó al destructor a la altura de su chimenea de proa, partiéndolo literalmente en dos y, envuelto en llamas, lo envió a las profundidades con los 259 hombres de su dotación. Este ataque «a domicilio» creó un gran pánico en todo el Reino Unido, los buques de guerra británicos ya no se sintieron seguros y la Grand Fleet fue ubicada en el más seguro de sus fondeaderos: Scapa Flow, en las septentrionales islas Orcadas.

No acabarían aquí las desdichas británicas, pues al alba del 22 de septiembre tres cruceros acorazados de 12.000 t navegaban en línea de fila al

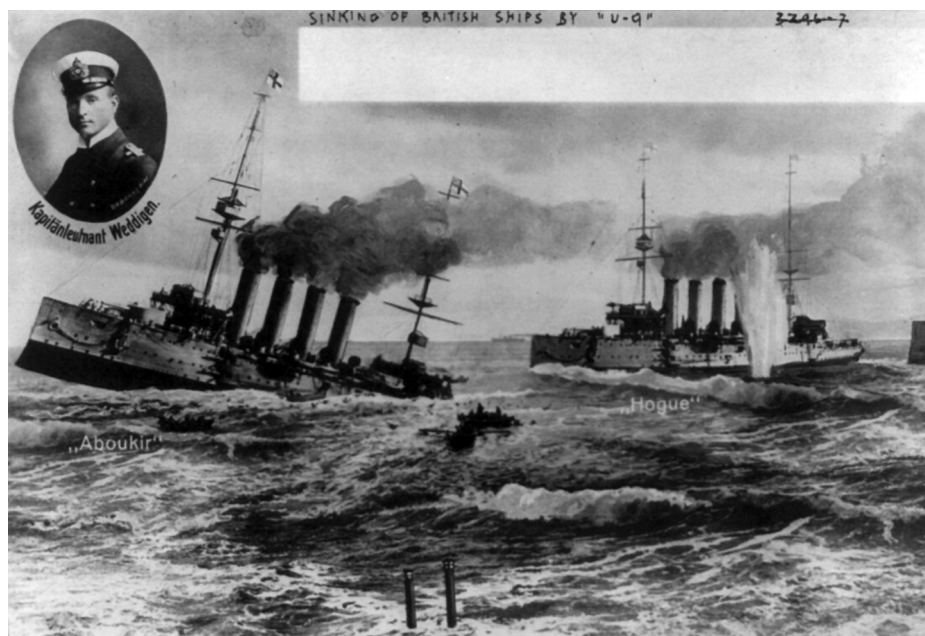


Winston Churchill.



HMS *Aboukir*.

sur del Dogger Bank, confiados en que el mal tiempo reinante les protegería de cualquier incursión submarina. Súbitamente una violenta explosión sacudiría mortalmente al primero de ellos, el HMS *Aboukir*, que se hundiría 25 minutos más tarde con gran parte de su dotación. El segundo de la línea de fila, HMS *Hogue*, acudió en auxilio de los naufragos, pues su comandante creía que la explosión era el resultado de una mina a la deriva. Dos nuevos torpedos hundieron al crucero acorazado en tan solo 10 minutos, con prácticamente toda la dotación. El tercer buque de línea, HMS *Cressy*, que había parado máquinas, atónito por la escena que presenciaba, fue igualmente hundido en 15 minutos. En total 63 oficiales y 1.063 suboficiales y clase desaparecieron entre las olas, pudiendo salvarse tan solo 837 tripulantes. El autor de esta tremenda catástrofe causada a la poderosa Royal Navy en poco más de una hora fue un minúsculo submarino de apenas 500 t y una treintena de hombres de dotación: el *U-9*, mandado por un joven oficial, el teniente de navío Otto Weddingen, excelente maniobrista, frío y audaz en sus ataques. Con este exitoso golpe, había alcanzado la mayoría de edad el Arma Submarina, hasta ahora menospreciada por los grandes buques de superficie, los mismos que ahora solo tenían para oponerle sus rodas de acero. Churchill,



Hundimiento de los HMS *Aboukir*, *Hogue* y *Cressy* el 22 de septiembre.

responsable de la Marina británica, como primer lord del Mar, diría a sus subordinados: «Ni Nelson en todas sus campañas sufrió las bajas que en poco más de una hora nos ha causado un pequeño submarino que no llega a las 500 toneladas». Los *U-Boote* alemanes constituirían a partir de ese momento la principal preocupación del político inglés, que en sus memorias como *premier*, durante la Segunda Guerra Mundial, confesaría que lo único que le quitó el sueño durante la contienda fueron los ataques de los submarinos alemanes.

Muy distinta era la situación en Alemania. Cuando el *U-9* entró en Wilhelmshaven el día 24, se atracó al costado del yate imperial *Hohenzollern* para ser recibido por el mismísimo káiser Guillermo II, que le impuso la Cruz de Hierro a su comandante a bordo del submarino. La Marina Imperial alemana tomó bruscamente conciencia de la importancia táctica de los *U-Boote*, capaces de enviar al fondo del mar 36.000 toneladas de grandes buques de guerra en cuestión de minutos. Weddigen revalidaría su título de héroe nacional hundiendo el 15 de octubre al crucero británico HMS *Hawke* de 7.500 toneladas. Los restantes que le acompañaban huyeron enmascarados en espesas cortinas de humo negro, pues habían aprendido la lección del 22 de septiembre.

Paralelamente, el *U-17* hundiría cerca de la costa noruega al primer mercante británico, el *SS Glitra*. Otro submarino, el *U-20*, sembraría la inquietud en el canal de la Mancha atacando a un convoy canadiense que había sido desviado de Southampton a Plymouth. El *U-20* volvería a su base dando un gran rodeo, barajando la costa de Gran Bretaña por el norte de Escocia, por lo que los británicos pudieron apreciar que los *U-Boote* cada vez se aventuraban más lejos de sus bases, pudiendo llegar hasta las islas Orcadas y Scapa Flow, rada que Weddingen intentó en vano forzar, algo que conseguiría su compatriota Günther Prien 35 años más tarde al mando del *U-47*.

La ocupación de las costas de Flandes por el victorioso e imparable Ejército alemán hizo posible establecer bases de submarinos en ellas a partir del 9 de noviembre, siendo el *U-5* el primer sumergible que se establecería en Zeebrugge, seguido más tarde por los *U-8*, *U-11* y *U-21*. El 26 de octubre, el teniente de navío Schneider, comandante del *U-24*, comunicó el hundimiento del primer buque de pasajeros aliado a la altura del cabo Gris Nez, el paquebote francés *Amiral Ganteaume*, que transportaba 2.500 refugiados belgas; afortunadamente tan solo perecieron 40 pasajeros, pudiendo salvarse el resto en los botes salvavidas. Este sería el primero de una serie de hundimientos polémicos de buques de pasaje, sospechosos siempre de transportar tropas y armamento. A finales de noviembre, el *U-18*, al mando del teniente de navío Hennings, intentó emular a Weddingen forzando la entrada en Scapa Flow, siguiendo aguas a un mercante, pero la rada estaba vacía, y cuando invertía el rumbo fue descubierto por los buques que patrullaban la entrada. Al hacer inmersión rápidamente, el casco del submarino tocó el rocoso fondo, sufriendo daños considerables, por lo que se vio obligado a hundir su barco en las proximidades de Pentland Skerries, siendo hecho prisionero por los británicos. El último día del año, el 31 de diciembre, se cerró con una nueva victoria alemana: el *U-20* lanzó un torpedo en las proximidades de la isla de Wight al acorazado *HMS Formidable* de 15.000 t., que se hundió con la pérdida de 150 hombres de su dotación, que no fueron recogidos por los buques de línea que lo seguían en cumplimiento a las tajantes e inflexibles órdenes del Almirantazgo británico de no parar máquinas para recoger náufragos por miedo a ser torpedeados.

Año 1915. La guerra al tráfico sin restricciones

Tras la batalla de Dogger Bank, librada el 24 de enero de 1915, se impuso la idea de utilizar los *U-Boote* exclusivamente contra los buques mercantes que aprovisionaban las Islas Británicas, si bien el almirante Hugo von Pohl, jefe del Estado Mayor de la Kaiserliche Marine limitó los ataques a áreas reducidas, como el estuario del Támesis, debido a las reticencias que venían del canciller alemán Theobald von Bethmann-Hollweg, que aducía que el

ataque en inmersión de un submarino iba en contra del Derecho Marítimo Internacional, ya que no aplicaba el derecho de visita, ni se incautaba de la presa, ni se hacía cargo de la dotación. No obstante, ante la indiscutible superioridad naval del enemigo, la estrategia naval alemana se centró en una guerra de desgaste que ahogase al Reino Unido.

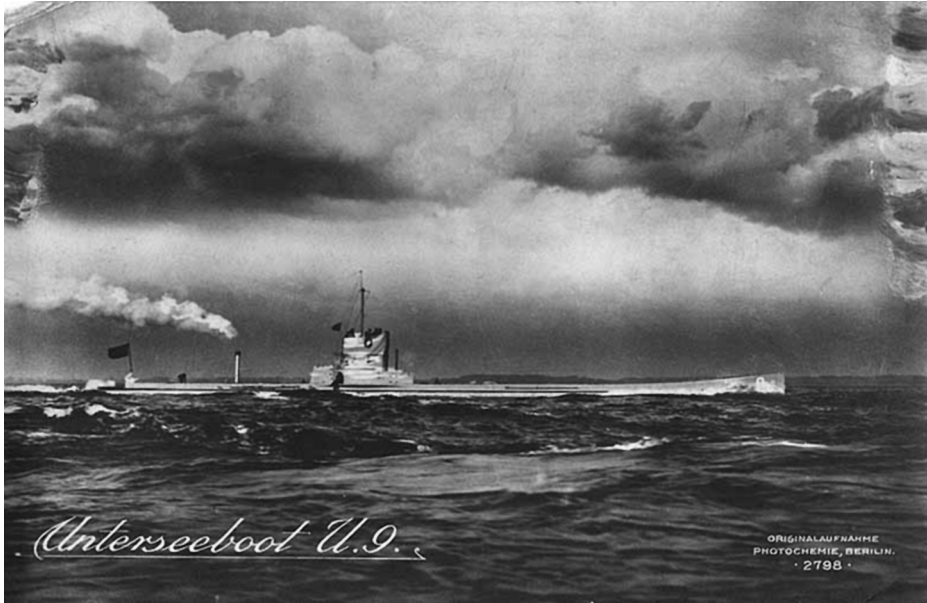
Tras el hundimiento de la escuadra de Graf von Spee en las Malvinas, se vio claramente que los únicos buques que podían patrullar en solitario atacando al tráfico mercante con posibilidades de sobrevivir eran los submarinos, por lo que Estado Mayor General, con permiso de Exteriores, declaró el 4 de febrero zona de guerra las aguas de Gran Bretaña, Irlanda y el canal de la Mancha, y a partir del 18 de ese mismo mes todo navío mercante enemigo que navegase por



Otto Weddigen.

esas aguas podía ser hundido sin previo aviso, si bien la presión de Estados Unidos hizo que Alemania excluyese a los buques neutrales de esta amenaza.

Como respuesta a esta declaración de intenciones, los gobiernos de Francia y el Reino Unido decidieron no respetar las declaraciones del Congreso de París de 1856 en lo que atañía a la inviolabilidad de las mercancías enemigas bajo pabellón neutral, además de minar todas las aguas próximas a las Islas Británicas y bloquear el tráfico mercante a los puertos alemanes. Los submarinos, que se convertirían en el arma más sofisticada y eficaz de la Gran Guerra, eran apenas unas embarcaciones capaces de hacer inmersión con una cierta garantía de volver a salir a la superficie, en unas condiciones más que penosas de habitabilidad para sus sufridas dotaciones, confinadas en cámaras malolientes, respirando una atmósfera cargada de gases procedentes de los motores y de la carga de baterías, con una higiene muy limitada al no tener duchas y durmiendo a cama caliente entre los tubos lanzatorpedos.



Submarino U-9.

El Mediterráneo estaba considerado como un escenario secundario de la guerra naval hasta el 23 de mayo, fecha en que Italia entró en el conflicto al lado Francia y Gran Bretaña, por lo que la Marina alemana decidió enviar submarinos a este mar en apoyo de los submarinos austríacos, prácticamente limitados al Adriático. Así, en el verano fueron llegando a la base naval austríaca de Cattaro los *U-33*, *U-34*, *U-35*, *U-38* y *U-39*, conocidos como la *Flotilla de los 30*.

El máximo punto de tensión por causa de la guerra submarina al tráfico se alcanzó cuando el 7 de mayo de 1915 el *U-20*, del teniente de navío Schwieger, hundió al SW de Irlanda al lujoso transatlántico de 30.000 t *RMS Lusitania*, de la compañía británica Cunard Line, el mayor buque de pasajeros de la época, que hacía el trayecto Nueva York-Liverpool, lo que desató una campaña mundial en contra de Alemania y su guerra al tráfico sin restricciones, exigiendo explicaciones Washington a Berlín por la muerte de 1.198 personas, de ellas 128 ciudadanos norteamericanos, por lo que a partir de septiembre el Estado Mayor de la Marina alemana ordenó la guerra al tráfico con restricciones.

Sin embargo en el Mediterráneo, al no haber prácticamente buques norteamericanos, esas restricciones no se aplicaron, por lo que la *Flotilla de los 30* hundió a la Entente 63.000 t en octubre, 152.000 en noviembre y 76.000 en

diciembre. Frente a estas pérdidas, los aliados solo podían oponer patrullas de buques de superficie, especialmente torpederos, que trataban de sorprender a los submarinos en superficie cuando cargaban sus baterías. A mediados de 1915, los aliados solo contaban en el Mediterráneo con 52 arrastreros y 12 torpederos, cuando las necesidades eran de 250 y 140 respectivamente, ya que solamente Francia perdió en las costas argelinas 23 buques y otros 34 fueron torpedeados.

Año 1916. Los días felices

A comienzos de 1916, ante el temor de una intervención militar norteamericana en Europa, los alemanes recondujeron la guerra submarina a una campaña con limitaciones, dentro de las zonas de guerra establecidas, fuera de las cuales los buques mercantes solo podrían ser hundidos si iban armados y los de pasajeros no podían ser atacados. Von Tirpitz, partidario de la guerra submarina sin limitaciones, dimitió el 17 de marzo, siendo sustituido por el almirante Eduard von Capelle. Esta etapa de la guerra submarina con restricciones acabó con el torpedeamiento del ferry francés *Sussex* por el *UB-29*, el 24 de marzo, en aguas del canal de la Mancha. El Gobierno alemán alegó para justificar el ataque a este buque de pasajeros que el ferry transportaba tropas a Francia. Desde octubre de 1915 a febrero de 1916, los *U-Boote* habían hundido 209 buques, con un total de 506.000 t, de ellas un 75 por 100 se habían perdido en el Mediterráneo. La llegada de más submarinos a este teatro estratégico se tradujo en la pérdida de 192.000 t en el primer trimestre de 1916; de abril a junio se echaron a pique otras 200.000 t, y de julio a septiembre 321.000 toneladas. En total, durante el año de 1916 los submarinos que operaban en el Mediterráneo hundieron 800.000 t de barcos mercantes aliados, a los que habría que añadir otras 80.000 como resultado de los minados ofensivos. A la vista de estos excelentes resultados conseguidos por la *Flotilla de los 30*, se enviaron otros cuatro submarinos a Cattaro en otoño. A esta altura de la guerra submarina, las potencias aliadas basaban su táctica en la búsqueda y destrucción de los *U-Boote* a la salida de sus bases o mediante su interceptación en las grandes rutas comerciales y la utilización de buques-trampa o *buques Q*, si bien más tarde incrementaría el número de patrullas antisubmarinas, aunque no poseían detectores submarinos, tan solo sencillos hidrófonos, ya que la invención del ASDIC (Allied Submarine Detection & Investigation Committee) no tendría lugar hasta 1920.

En el otoño de 1916, la entrada en guerra de Rumanía con los aliados y la mala situación del Ejército alemán tras la batallas de Verdún y el Somme, decidieron al Alto Mando alemán a intensificar la guerra del desgaste contra el Reino Unido, fijando la cifra de 600.000 t de barcos hundidos mensualmente como la necesaria para hacerlo capitular antes de la más que probable inter-



Lusitania.

vención de los Estados Unidos. No obstante, el canciller alemán Bethmann-Hollweg hizo un último intento para evitarlo, entregando a los representantes de Estados Unidos, España y Suiza una carta que planteaba las condiciones para iniciar una negociaciones de paz, cuyo fracaso significaba la reanudación de la guerra submarina sin restricciones. El rechazo de los aliados a esta oferta alemana llevó al jefe del EM Naval, Adolf von Trotha, a ordenar la guerra submarina sin restricciones, anulando incluso las órdenes restrictivas promulgadas como consecuencia de los buques de pasajeros *Lusitania*, *Arabic* y *Sussex*. El resultado fue que entre octubre de 1916 y enero de 1917 los *U-Boote* enviaron al fondo del mar 1,4 millones de toneladas.

Año 1917. El canto del cisne

En la conferencia que tuvo lugar en el castillo de Pless, el 9 de enero de 1917, como respuesta a las declaraciones hostiles del presidente norteamericano Wilson, que llevarían a la ruptura de relaciones con Alemania el 5 de febrero y a la entrada en guerra de Estados Unidos el 6 de abril, el káiser decidió que la guerra submarina a ultranza comenzaría el 1 de febrero. A partir de esa fecha, todo el tráfico marítimo fue prohibido en las aguas circundantes a la

Gran Bretaña, Francia, Italia y el Mediterráneo oriental. El bloqueo alemán, que había sido anunciado el 31 de enero, eliminaba el canal de navegación reservado para los buques neutrales que lo usaban para el tráfico de Francia con Gibraltar y las colonias del norte de África. El 25 de febrero se amplió el área de guerra a las Azores y se anuló el canal reservado en el Mediterráneo, mar donde Alemania había aplicado por primera vez la guerra submarina a ultranza. Las sucesivas ampliaciones de la zona de guerra perjudicaron los intereses de España, ya que amenazaba la seguridad de la navegación en el área de Canarias, Sáhara Occidental y Guinea Ecuatorial; de hecho la flota mercante española sufriría 128 ataques durante el conflicto, con la pérdida del 20 por 100 de sus buques, unas 200.000 toneladas.



Káiser Guillermo II.

El 17 de marzo los *U-Boote* hundieron tres buques mercantes norteamericanos, precipitando la entrada en guerra de los Estados Unidos en abril. Gracias al perfeccionamiento de los submarinos y a las tácticas de sus comandantes, en el último trimestre de 1916, la media de hundimientos mensuales fue de 350.000 toneladas. Pero el número de *U-Boote* todavía era insuficiente para alcanzar las 600.000 t mensuales de facto, si bien en los puertos austríacos de Cattaro y Pola había ya 30 submarinos en la mar y de forma permanente esa cifra quedaba reducida a la mitad para controlar todo el Mediterráneo. Al entrar en vigor la guerra submarina sin restricciones, la cifra de hundimientos fue ascendiendo de 520.000 t en febrero, 564.000 en marzo y 860.000 en abril, a costa de la pérdida de tan solo ocho submarinos, si bien la cifra bajó a 616.000 t en mayo y volvió a subir a 696.000 en junio, manteniéndose a ese nivel durante los meses del verano. El principal esfuerzo se hacía en el Mediterráneo occidental, área preferida para establecerse en patrulla los *U-Boote*, a

sabiendas de la beneficiosa neutralidad de España. La proporción de hundimientos de buques mercantes aumentó tanto que produjo una crisis en el Almirantazgo británico, cuyas medidas no eran capaces de disminuir las pérdidas mensuales de barcos aliados, pese a que desde enero de 1917 se había puesto en vigor en el Atlántico el sistema de navegación en convoyes escoltados por buques de guerra, y en mayo se adoptó el mismo gracias al apoyo de destructores norteamericanos. Poco a poco fue dando resultados, y de las 472.000 t hundidas en agosto se pasó a las 353.000 en septiembre, al mismo tiempo que las bajas de submarinos subieron a 68 en 1916, y 67 al año siguiente, superando por primera vez las pérdidas a las construcciones.

Año 1918. El final de la guerra submarina

La cantidad de buques hundidos disminuyó drásticamente en 1918 debido al buen funcionamiento del sistema de convoyes en todos los mares. Así en 1917, el 70 por 100 de los buques habían sido hundidos por los *U-Boote* frente al 50 por 100 en 1918. También tuvo una gran importancia en esa disminución la intensificación de las patrullas antisubmarinas, debido al aumento de buques de superficie dotados de cargas de profundidad e hidrófonos por la entrada de los Estados Unidos en guerra a partir de abril de 1917 y el minado de extensas zonas de aguas costeras en el Mediterráneo y el canal de la Mancha. Todo ello hizo que las pérdidas de los *U-Boote* se doblasen: de los 20 submarinos perdidos en el primer semestre de 1917 se pasó a 43 en el mismo período de tiempo en 1918. La *Flotilla de los 30*, basada en Cattaro, perdió ocho *U-Boote* de enero a mayo. En el angosto Mediterráneo, después de realizar un ataque, los submarinos eran perseguidos durante horas gracias al seguimiento con los primitivos hidrófonos, y acababan saliendo de noche a la superficie, una vez exhaustas sus baterías, para proseguir el combate al cañón cuando se les acababan los torpedos. Esa tensión, unida a los persistentes ataques con cargas de profundidad, hizo cada vez más difícil reclutar voluntarios para los *U-Boote*, al mismo tiempo que iban desapareciendo los comandantes y dotaciones más veteranas y experimentadas. En marzo de 1918, el número de buques botados por los aliados superó al de los hundidos por los submarinos, momento en que el *premier* británico Lloyd George afirmó que los submarinos habían dejado de ser un peligro para la supervivencia del Reino Unido para pasar solo a ser una amenaza. A partir de mayo los 24 que aún quedaban en el *Mare Nostrum* cambiaron su táctica, pasando a realizar ataques de forma conjunta, algo que se repetiría en la Segunda Guerra Mundial con la Rudeltaktik o táctica de trailla, conocida también como manada de lobos.

La pérdida de las bases navales de Cattaro y Pola por parte de los austro-húngaros hizo imposible la actividad de los *U-Boote* en el Mediterráneo a partir de octubre. Precisamente en ese mes se produjeron los amotinamientos

de la marinería en los grandes buques de superficie amarrados en Kiel, Wilhelmshaven, Heligoland, Borkum y Cuxhaven, preludio de la revolución que se extendería por toda Alemania. El 21 de octubre el almirante Von Scheer, jefe de la Marina alemana, ordenó la finalización de las patrullas de los *U-Boote* en el Mediterráneo. Quince submarinos retornaron a las bases en Alemania, mientras que otros seis que se encontraban averiados fueron hundidos por sus dotaciones en puerto. Los buques de superficie aliados intentaron obstaculizar el regreso de los 15 submarinos, estableciendo dispositivos antisubmarinos en Otranto, Mesina y Gibraltar, pero tan solo el *U-34*, del teniente de navío Johannes Klassing, fue hundido frente a Ceuta por un buque *Q* o barco trampa, el *Privet*, el 8 de noviembre. El *UC-74* se refugió en Barcelona al no tener

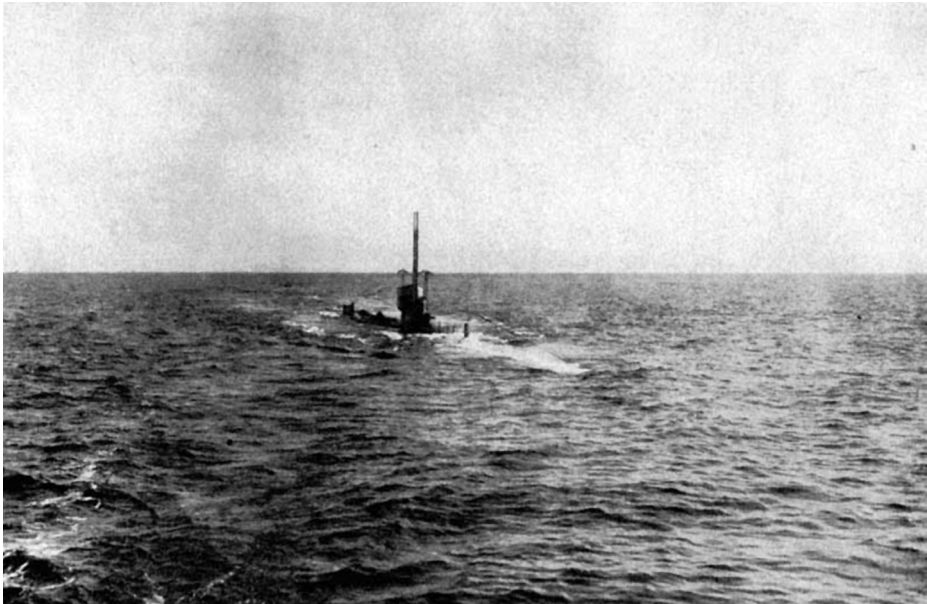


Lothar von Arnauld de la Perière.

suficiente combustible para llegar a Alemania, y el *UB-50*, del teniente de navío Heinrich Kukar, torpedeó el 9 de noviembre a la altura de cabo Trafalgar al acorazado *Britannia* de 16.000 t, teniendo el dudoso honor de ser el mayor y el último buque de guerra británico hundido en la Primera Guerra Mundial por un *U-Boot*, con la pérdida de 50 hombres. En España se internaron —además del *UC-74* en Barcelona, el *UB-23* el 29 de julio de 1917 en La Coruña y en 1918 el *UC-48* en Ferrol el 23 de marzo—, el *UC-39* en Cartagena el 18 de mayo y el *UC-56* en Santander el 24 del mismo mes, todos ellos gravemente averiados. El 11 de noviembre de 1918 Alemania firmó el armisticio con los aliados. De los 375 submarinos que entraron en combate en la Primera Guerra Mundial, se perdieron 202, es decir el 54 por 100 de los *U-Boote*. Los submarinos supervivientes serían repartidos entre las potencias aliadas, y la Marina alemana tendría que convivir durante dos décadas con la prohibición de construir este tipo de buque.

Conclusiones y datos

La Primera Guerra Mundial significó la mayoría de edad del submarino como arma naval, y las cifras no dan lugar a dudas: 7.400 buques hundidos con 11 millones de toneladas enviadas al fondo de los océanos. Además los *U-Boote* torpedearon 146 buques de guerra aliados, hundiendo 104 de ellos, con un desplazamiento total de 563.401 toneladas. Las mayores pérdidas de vidas humanas se produjeron en el transporte de tropas italiano *Príncipe Umberto*, con 1.926 desaparecidos, hundido por el *U-5* en junio de 1916; seguido por el británico *Gallia* con 1.338 muertos y el ya nombrado *Lusitania* con 1.198 víctimas. Los mayores buques hundidos fueron los de pasajeros: *Britannic*, gemelo del *Titanic* y con un desplazamiento de 48.158 t, habilitado de buque hospital, que fue hundido por un torpedo del *U-73* el 21 de noviembre de 1916 en el mar Egeo; los *Justicia* y *Lusitania*, ya nombrados, con más de 30.000 t siguen en la desdichada lista. Por contra, los comandantes de *U-Boote* «más exitosos» fueron el teniente de navío Lothar von Arnauld de la Perière, de origen francés, que hundió 195 buques, totalizando 455.869 t, cifra que no pudo ser superada por los comandantes de *U-Boote* en la Segunda Guerra Mundial. Le siguieron los de su mismo empleo Walter Forstmann, con 149 buques y 391.607 t, y Max Valentiner, con 114 y 299.607. Como los



U-35 en el Mediterráneo.

U-Boote tenían «alma», habría que mencionar a los más exitosos, pertenecientes todos ellos a la *Flotilla de los 30*, destacando el *U-35*, la mayor parte de su tiempo bajo el mando de Arnold de la Perière, con 224 hundimientos y 538.498 t, una auténtica máquina de guerra naval, seguido del *U-39*, del teniente de navío Fortsmann, con 157 buques y 404.478 t. Este submarino no llegaría a su base, pues el 18 de mayo fue atacado con bombas de un avión francés y al resultar averiado entró en Cartagena en la tarde de ese mismo día. El tercero en el *ranking* fue el *U-38*, del teniente de navío Max Valentiner, con 138 buques y 299.985 toneladas.

De los submarinos aliados no hay mucho que decir, dado que al ser Alemania una potencia continental y ser embargados prácticamente todos sus buques mercantes en los primeros días de guerra, en los puertos aliados donde se encontraban atracados no tuvieron muchas oportunidades los submarinos franceses, británicos o rusos de realizar campañas submarinas como los *U-Boote*. Tan solo es digna de reseñarse la gesta de los británicos en los Dardanelos, por su audacia al penetrar los estrechos turcos para atacar a los dos cruceros alemanes *Breslau* y *Goeben* cedidos a los turcos. Los británicos no pudieron alcanzar a los buques alemanes, pero el *B-II* hundió al viejo acorazado turco *Messudieh*.

El gran error de la Marina alemana fue no creer desde el primer momento en el Arma Submarina y no empeñar todo su esfuerzo de guerra naval en la construcción de centenares de este nuevo tipo de buque, que de haber conseguido desde el primer momento la cifra de 600.000 t de hundimientos mensuales habría obligado a Gran Bretaña a firmar el armisticio. Lo curioso del caso es que este error volvería a cometerse en la Segunda Guerra Mundial, propiciándose inicialmente la construcción de enormes acorazados que fueron hundidos inmisericordemente, retrasando la construcción de los eficaces *U-Boote*.

