La rendición de submarinos alemanes en Mar del Plata

Submarinos alemanes en el Mar del Plata.

La rendición de Alemania

A las 8,30 hs. del 5 de mayo de 1945 cesaron su resistencia en el teatro de operaciones europeo las Fuerzas Armadas alemanas. El Gran Almirante Doenitz, que había conducido hasta el borde del éxito total la campaña submarina alemana y que ahora -por mandato de Hitler- asumía la responsabilidad de la rendición, comunicó mediante mensaje especial (núm. 0953/4) a sus preciados submarinistas la dramática nueva: Alemania había sido vencida. Conocida la capitulación automáticamente entró en vigor la operación "Arco Iris": el grueso de la flota germana se hundía a sí misma. Ello provocó la inmediata reacción del Alto Comando Aliado, que exigió a Doenitz pusiera fin a la destrucción de buques en cumplimiento de las cláusulas de rendición. El 6 de mayo, por Radio Flensburgo, Doenitz recordó al personal naval "...la prohibición de hundir los barcos o dejarlos inservibles mediante la destrucción de toda o parte de sus maquinarias o instalaciones".

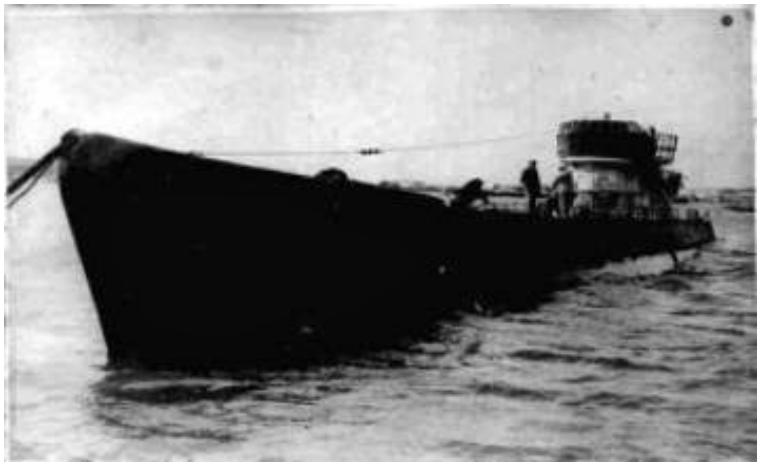
Efectuada la capitulación de Reims el 8 de mayo, ese mismo día el Almirantazgo Británico radió un mensaje a los submarinos alemanes en alta mar, advirtiéndoles que, bajo el riesgo de quedar fuera de la ley, "...deberán subir a la superficie; izando una bandera o pendón negro, informando respecto a su posición en lenguaje claro a la estación inalámbrica más cercana y seguirán navegando en superficie hacia aquellos puertos que les sean indicados, con torpedos desarmados y el cañón en crujía ".
El 8 de mayo se registraron las últimas acciones bélicas de los submarinos germanos; frente a las costas del noroeste europeo fueron hundidos el vapor inglés "Avondale Park" y también un carguero noruego.
El 9 de mayo, a 50 millas del Cabo Lizard , emergió izando un paño negro el "U-249", en acatamiento a las instrucciones de rendición de este submarino en los siguientes días más de sesenta submarinos se entregaron en puertos de Escocia, Irlanda, Gibraltar y Noruega; cinco lo hicieron en aguas norteamericanas y uno en Canadá.
El 11 de mayo la agencia informativa "United Press" difundió una noticia que causó sensación en Chile y Latinoamérica: el jefe del Distrito Naval Norte de Chile "habría" anunciado que un submarino alemán navegaba frente a Iquique. La misma agencia informó más tarde de una "conversación entre la tripulación alemana que pedía permiso para rendir el submarino en el puerto de Tocopilla y el Jefe de la Base que accedía a lo solicitado". No obstante ésta y otras minuciosas "informaciones" de la U.P. al respecto, no se tuvieron en día posteriores más noticias del presunto sumergible alemán.
El 20 de mayo el "U-963" emergió cerca de la costa portuguesa y después de abrir los grifos de inundación, su tripulación abandonó la nave en botes neumáticos. Con la presencia de este último submarino, todo parecía indicar que finalmente el Atlántico estaba libre de submarinos alemanes.
Para fines de mayo el Almirantazgo Británico tenia en su poder a las más altas autoridades navales del Reich, como así también a los proyectistas de la guerra submarina. A ello había que agregar los testimonios de los jefes de flotillas; la información de los astilleros; el diario de operaciones del comando de submarinos y toda la documentación secreta; en resumen, la Kriegmarine no tenía ya secreto alguno que no estuviera en poder de los ingleses. Así, éstos estaban en condiciones de establecer la

cantidad de submarinos alemanes en alta mar al final de la guerra.
"Sobre la base de la información disponible, fue que en la noche del 28 al 29 de mayo de 1945 el almirantazgo comunicó a todos los países que "... los buques que naveguen en el Atlántico podrán hacerlo con las luces encendidas". No obstante su laconismo , en nada disminuyo la tremenda fuerza del anuncio ingles: después de casi 6 años, el Atlántico podría ser navegado sin temor a los "lobos grises". Cierto era que aun se desconocían el paradero de algunos pocos submarinos, pero resultaba posible que sus tripulaciones hubieran destruido las naves y desembarcado secretamente en Noruega u otro lugar para intentar el regreso al hogar; también resultaba posible que submarinos considerados "averiados" en realidad estuvieran hundidos.
Cuando el 3 de Junio otro submarino germano se presento ante Leixoes, Portugal, el periodismo de las potencias vencedoras difundió la teoría de "Hitler huyendo en submarino hacia alguna remota base secreta" y el de la "colaboración con Japón". Si bien la Inteligencia naval de los Estados Unidos e Inglaterra no era influida por tales fantasías periodísticas, no dejo por cierto de llamarles la atención la presencia de un sumergible a casi un mes finalizada y las declaraciones de los jefes navales prisioneros. Una vez hecho esto y para tranquilizar la opinión publica, el 13 de junio el Departamento de marina de los Estados Unidos hizo conocer la siguiente declaración : "si bien se desconoce la suerte de 4 ó 6 submarinos alemanes en el Atlántico, se cree que han sido hundidos... por otra parte se tiene la seguridad de que (en caso de que hubiera alguno) no operan ya en el atlántico y no es de creer que alguno tenga el suficiente radio de acción para llegar a Japón".
En tanto la marina norteamericana emitía tal declaración, dos submarinos germanos, con armamento completo, se deslizaban a máxima velocidad bajo las aguas del Atlántico Norte eludiendo todo contacto con naves de superficies.
El 9 de julio una dramática noticia conmovía a América latina; el crucero brasileño "Bahía" había naufragado en las cercanías de las rocas de San Pedro y San Pablo. El siniestro había ocurrido el 4 de julio, pero recién se tomo conocimiento cinco días mas tarde cuando el carguero ingles "Belfa" comunico haber recogido una balsa con 33 sobrevivientes del "Bahía".
En un primer momento las autoridades de la Armada Brasileña consideraron que la tragedia pudo ocasionarla una mina a la deriva, dada la seguridad de las pólvoras modernas que hacia muy improbable la explosión de la santa bárbara del buque por combustión espontánea. Pero 24 horas después de conocido el hundimiento del bahía, una noticia sensacional vendría a agitar al Brasil: Un submarino se rendía en la Argentina.

El U530

En la mañana del 10 de julio el puerto de mar del plata registraba sus tareas habituales. La bruma del invierno marplatense obligaba a las barcas de los pescadores a realizar sus tareas no lejos de la costa; a 2 kilómetros, la base de submarinos de la marina de guerra Argentina desarrollaba su rutina, hasta que el personal de vigilancia advirtió a las 7:30 horas que, 4 ó 5 Km mar adentro, una nave efectuaba señales luminosas; minutos antes de que en la base de submarinos se advirtiera los destellos luminosos 2 barcas que estaban en plena faena vieron surgir a menos de 100 metros la torreta de un submarino que en pocos segundos emergió totalmente.

Altamente familiarizados con las siluetas de los sumergibles nacionales, los pescadores comprendieron inmediatamente, que se trataba de una nave extranjera, lo que confirmaron cuando el puente de la misma se pobló de gente rubia "que hablaban en idioma complicado". Mientras los pescadores estaban absortos ante la sorprendente aparición, desde el puente del submarino una lámpara comenzó a transmitir un mensaje luminoso que fue el advertido desde la base.



Notificado el comandante de la misma de la novedad, éste inmediatamente se hizo presente en la sala de observación dando personal lectura al mensaje. Su sorpresa no pudo ser mayor, el mismo decía: "German Submarine".

Por más de quince minutos intercambiaron mensajes el comandante germano y el jefe accidental de la base Mar del Plata, capitán de corbeta Ramón Sayús. Luego de identificar a su nave como el "U-530", el comandante alemán informo que deseaba rendirla pacíficamente. Aceptada la solicitud, el U-530 reanudó lentamente la marcha para finalmente atracar, al costado del guardacostas General Belgrano. Cumplidas las maniobras de amarre y luciendo sus condecoraciones de guerra, el comandante alemán, Teniente de navío Otto Vermouth, formó a sus hombres en cubierta para recibir a las autoridades argentinas. Una vez éstas a bordo, el teniente Vermouth arengó a sus subordinados, siendo a continuación notificado que él y sus hombres debían abandonar la nave en calidad de prisioneros de guerra.

Finalizo así, la larga travesía del U-530, si bien aun, debía afrontar dos graves sospechas: la presencia de Hitler o colaboradores suyos a bordo y el presunto torpedeamiento del "Bahía".

Botado el 28 de julio de 1942 en los astilleros "Deutsche Werft" de Hamburgo, el "U-530" pertenecía a la clase IX C, con un desplazamiento de 1.144/1.247 t. Con carga completa de fuel-oil (214 t.), su autonomía era de 11.400 Km, pudiendo desarrollar una velocidad de superficie de 18 nudos y en inmersión de 7 nudos. El armamento consistía en un cañón de 10,5 cm.; un cañón A/A de 3,7 cm. y 2 ametralladoras A/A de 20 mm , seis tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas -cuatro en proa y dos a popa- con 21 torpedos a bordo. También podía transportar 33 minas y estaba equipado con Snorkel. Al mando del teniente Vermouth que realizaba su primer viaje como comandante y 54 tripulantes, el "U-530" zarpó de Kiel el 19 de febrero de 1945 con rumbo a Noruega. Reaprovisionado en Christiansand, el sumergible marchó hacia su zona de operaciones en el Atlántico Norte, donde recibió la noticia de la capitulación. Reunidos en consejo, oficiales y tripulantes decidieron ignorar la orden de emerger dada por los aliados, intentando en cambio el viaje hacia Argentina.

Este acto de desobediencia a la determinación final de su gobierno y a la orden de las potencias vencedoras, puso a un puñado de hombres en una situación extraordinaria, inédita en la historia, que les confería absoluta libertad de decisión en una poderosa unidad de ataque. Pero tal condición, con sus falsos atractivos, llevaba implícita grandes riesgos, uno de los cuales era la falta de autoridad oficial que sirviera de respaldo al teniente Vermouth para imponer castigos a bordo.

Comenzó así a deteriorarse la disciplina, abandonándose las tareas de mantenimiento y limpieza, lo que explica el aspecto del submarino al llegar a Mar del Plata: sin rastros de pintura y carcomido por la herrumbre el casco, en tanto que los compartimientos interiores ofrecían un aspecto "desconcertante" -al decir de un oficial argentino- por la suciedad y confusión que en ellos reinaba. Poco antes de llegar a la costa Argentina, fueron desmontados y arrojados al mar el cañón de cubierta y el A/A de 3,7 cm., junto con toda la munición. Siguieron el mismo camino los torpedos, las cartas de navegación, los libros de claves y el cuaderno de bitácora; también se destruyeron los aparatos y sistemas considerados "secretos".

Casi agotado el combustible y sin víveres, dos meses después de finalizada la guerra en Europa llegaba a Mar del Plata el 9 de julio de 1945 -día de la independencia Argentina- la nave alemana, provocando asombro y comentarios en todo el mundo. En la tarde del 12 de julio la cubierta del: "U-530" fue escenario de una sencilla ceremonia: el teniente Vermouth firmaba el acta de rendición, izándose a continuación la bandera Argentina en el puente de la nave.

Con tal acto, concluyó oficialmente la vida bélica del submarino germano, que en su larga travesía final había establecido un "record" de larga distancia para tal tipo de naves y, además el de navegación con Snorkel. Sin embargo, pronto ambas marcas serían

batidas por otro submarino alemán.
Dadas las circunstancias, la primera pregunta que individualmente se le formuló a Vermouth y sus hombres era por demás inevitable: ¿estuvo Hitler o algún otro dirigente del Reich a bordo? Las rotundas negativas de los marinos germanos a tal presunción la respaldaron con el argumento de que el fin de la guerra les había sorprendido en alta mar y que entonces habían decidido viajar hasta la Argentina con el fin de eludir el duro cautiverio de los vencedores. Cierto era que en la Argentina también había declarado la guerra al Reich pero ellos consideraban que era un acto producido por especiales circunstancias diplomáticas.
Las declaraciones de los prisioneros eran complementadas con minuciosas pericias técnicas a bordo del sumergible y, además, con la información que enviaba el alto comando aliado. La posibilidad de una confabulación de silencio entre los 54 tripulantes pronto quedó también descartada, ya que resultaba imposible, y se emplearon varios métodos para comprobar que secretos de trascendencia pudieran ser guardados con éxito por tantas personas.
Otro de los aspectos que llamó la atención de los investigadores fue la juventud del comandante alemán. Sólo 25 años, y de la tripulación. -edad promedio 23 años- comprobándose posteriormente que ello era causa directa de la campaña anti-submarina de los aliados, que obligó al mando alemán a reemplazar las bajas con personal cada vez más joven. Por otra parte submarinistas con mayor experiencia eran retirados del frente hasta que estuvieran en servicio los nuevos submarinos tipo XXI y XXIII.
En lo que se refería al "Bahía" los alemanes manifestaron desconocer lo que pudo ocurrirle a dicha nave, ya que ellos habían pasado con anterioridad al 4 de julio y a más de 150 millas de las rocas de San Pedro y San Pablo. No obstante tales afirmaciones, lo que sacó de dudas a los investigadores sobre la responsabilidad del "U-530" en el desastre fueron las 3.500 millas existentes entre las rocas de San Pedro y San Pablo y Mar del Plata, distancia ésta que no podía ser salvada por el submarino en escasos cinco días de navegación. De haber demorado dos o tres días más su entrada a Mar del Plata el "U-530", su comandante se habría visto en graves aprietos, pues las pruebas a su favor como eran el libro de bitácora y las cartas de navegación con la ruta seguida, las había arrojado al mar.
Teniendo en cuenta las declaraciones de los prisioneros, las comprobaciones que se efectuaron y los informes enviados por los aliados, el 13 de julio la Armada Argentina emitió un comunicado en el que se informaba al público "que ningún dirigente político o militar de Alemania viajó a bordo del "U-530" y que tal nave era por completo ajena al desastre del "Bahía".
La prensa internacional dedicó amplios comentarios al "U-530", deslizando hipótesis que, en algunos casos, resultaron ser verdaderas creaciones de "ciencia-ficción". El diario soviético "Izvestia" en su edición del 12 de julio, consideró "que seria interesante saber quién ha viajado oculto" en dicho sumergible y también "quién pudo abastecer a esa nave pirata con alimentos y combustible durante los dos últimos meses".
También la prensa brasileña se mostró agresiva -31 mercantes de Brasil fueron hundidos por submarinos germanos- no vacilando en señalar al "U-530" como autor de la tragedia del "Bahía. Lo notable del caso es que altas autoridades navales de Brasil avalaron públicamente tal posibilidad, sin tener en cuenta detalles técnicos y sin esperar el resultado de las investigaciones que se efectuaban en la Argentina. Así es como el jefe del Distrito Naval Río de Janeiro -al que pertenecía el "Bahía"- almirante Dodswort Martins, pocas horas después de conocerse la presencia del submarino alemán en Argentina declaró al periodismo, que "según mis cálculos de navegación el U-530 pudo haber estado en el sitio del desastre del Bahía en la mañana del 4 de julio".

Pocos días después, el mismo oficial volvió sobre el tema, señalando la "posibilidad de que el corsario nazi que se rindió en Mar del Plata haya pasado por el lugar del desastre y colocado minas...desde el lado moral del asunto el comandante nazi se hallaba en un estado de latente agresividad contra Brasil, en virtud de que, pudiendo elegir un puerto brasileño para rendirse, no lo hizo así".
"Por otra parte", agrega el marino brasileño, "resulta inadmisible la explosión espontánea de la santabárbara del Bahía". Ya fuere por las pasiones propias de la época y/o por transferir responsabilidades, las arriesgadas afirmaciones del almirante Martins fueron contestadas por el dictamen oficial de la comisión Investigadora del caso "Bahía": la nave fue destruida por la explosión del pañol de municiones.
La presencia del submarino alemán a más de dos meses de finalizada la guerra, era capaz de convertirse en otro elemento perturbador de las ya difíciles relaciones entre Argentina y los Estados Unidos.
La renuencia Argentina a declarar la guerra al Eje (recién se verificó esto el 27/3/45); la negativa campaña de medios políticos y periodísticos de la Unión contra el gobierno argentino y la desembozada actividad "extra diplomática" del embajador Sprullle Braden, ya de por sí factores de tensión suficientes como para que la sospecha que se admitía a dirigentes del III Reich en la Patagona u otro lugar del territorio nacional, sirviera de nuevas justificaciones para quienes estaban empeñados en deteriorar la posición internacional de Argentina.
Así es como se dio rápida respuesta afirmativa a la solicitud que el 10 de julio presentaron los agregados navales de Norteamérica e Inglaterra, para inspeccionar la nave rendida, Posteriormente se cursaron invitaciones a los agregados navales de varios países sudamericanos para visitar el "U-530", proporcionándoseles toda la información técnica que requirieron. Lo fundamental sin embargo era el destino final del "U-530": ¿quedaría incorporado como legítima presa de guerra a la Armada Argentina y sujeta a sus leyes la tripulación? Atento a la delicada situación Internacional, el gobierno ordenó que se formara una comisión especial encargada de estudiar el caso y elevar al Ejecutivo las correspondientes recomendaciones.
En sólo48 horas se expidió la mencionada comisión, que en su dictamen señaló".. .que el submarino (U-530) ha violado, voluntaria o involuntariamente los compromisos contraídos en el acta de rendición de Reims..., de los términos de la rendición no se supone otra cosa que la entrega en forma incondicional, a las fuerzas aliadas y la forma y la oportunidad de su entrega está establecida en el acta de rendición del 8 de mayo, por lo que el comandante del submarino debió emerger izando una bandera negra..., rendida a las fuerzas argentinas, en una base Argentina, cumple a su gobierno poner el submarino (U-530) a disposición de los gobiernos de Estados Unidos e Inglaterra, juntamente con su tripulación y las actuaciones que hayan realizado nuestras fuerzas navales. Buenos Aires, julio 13 de 1945".
Aceptada tal conclusión -de innegables fallas- el 18 de julio el gobierno argentino -presidente ; General Edelmiro J. Farrel ; vicepresidente y ministro de Guerra, Coronel Juan D. Perón- notificó a Londres y Washington la decisión de entregar al submarino y sus tripulantes. De común acuerdo los aliados decidieron que la marina norteamericana se hiciera cargo del "U-530", enviando para tal efecto una dotación de 35 hombres a la Argentina. Vanos pues, habían sido los esfuerzos de Vermouth y sus hombres por eludir los campos de concentración y fallidas resultaron las esperanzas de los marinos argentinos que querían para su bandera tan moderna unidad de ataque.
Casi sin tener en cuenta los comunicados oficiales, la Imaginación popular forjaba sus propias teorías y levantaba sospechas de toda clase en torno al "U-530". Por cierto contribuía a ello en gran medida la prensa sensacionalista y además, el aura que

rodeaba a los submarinos germanos que eran considerados con poderes poco menos que mágicos.
En este contexto, no es de extrañar que a partir del "U-530" se produjera una psicosis colectiva en ciudades y poblados de litoral marítimo argentino, sucediéndose las denuncias sobre "submarinos alemanes merodeando cerca de las costas". El 16 de julio más de una docena de vecinos de San Clemente del Tuyu, comunicaron a las autoridades haber observado dos submarinos alemanes a 5 ó 6 kilómetros de la costa". Los testimonios de tantos "observadores" movilizaron a la Marina y el Ejército, que inmediatamente dispusieron un intenso patrullaje, aeronaval de la zona y el registro de las playa para buscar indicios de desembarcos.
En días sucesivos se efectuaron nuevas denuncias, llegando un "observador" a declarar que la identificación de uno de los sumergibles era "U-124". Sin embargo, el submarino alemán con tal número había sido hundido el 2 de abril de 1943 al oeste de Oporto. Lo notable del caso es que la psicosis de los submarinos, por así llamarlo, se extendió hasta Brasil y Uruguay, donde también se denunciaron "avistajes" de tales naves. ¡Tal parecía que toda una manada de "lobos grises" navegaba por el Atlántico sur con rumbo e intenciones desconocidas bajo el mando directo del Querer! Las noticias provenientes de Sudamérica hallaron amplio eco en los servicios de inteligencia aliados que, a más de estar ya ocupados por la extraña presencia del "U-530", debían ahora tener en cuenta la posibilidad de que varios submarinos germanos estuvieran navegando hacia metas desconocidas.
Los investigadores contaron una vez más con la colaboración de los ex altos jefes navales alemanes presos, a los que posteriormente se les permitió efectuar declaraciones públicas con el fin de disipar los peligrosos rumores que corrían por el mundo. Así es como el 19 de julio el almirante Godt señaló a los periodistas "no creer que Hitler hubiera huido de Alemania, ya que es imposible para un hombre como el Fuehrer vivir como un señor X. Si Hitler no ha muerto en Berlín, es imposible que no lo sepamos Doenitz y yo".
Por su parte el. vicealmirante Helmuth afirmó que "si se hubiesen hecho preparativos (para sacar a Hitler de Alemania) yo hubiera tenido que estar enterado".
El Senado norteamericano también se ocupó del tema, manteniendo una larga reunión Informativa con representantes de la Armada. Al término de la reunión el senador Mendell Rivers anuncio a los periodistas "que si bien la Armada de los Estados Unidos trata de localizar lo que quede de submarinos alemanes por medio de aviones y buques de superficie, no es de creer que alguno aun esté en el mar". Complementando tantas declaraciones y desmentidas, el 18 de julio la agencia U.P. informó que "en círculos oficiales del Departamento de Marina (norteamericano) se considera poco probable que alguno de los cuatro submarinos cuyo paradero se desconoce esté cerca de la costa Argentina, siendo indudable que debe haber un error en la noticia de que han visto submarinos nazis cerca de ese país..."

El U977

17 de agosto de 1945. La Argentina rendía homenaje a su héroe máximo, el General José de San Martín, con motivo de cumplirse un nuevo aniversario de su muerte. Por tal causa la actividad en la base naval Mar del Plata era casi nula, siendo lo único destacable el anuncio que regresaban a sus apostaderos el rastreador "Py" y el submarino "Salta", luego de cumplir una misión de patrulla, ya a unas ocho millas de la base y siendo las 9,15 horas, ambas unidades argentinas advirtieron, en superficie, a un submarino extranjero que inmediatamente empezó a emitir con el destellador un mensaje cuyo texto fue instantáneamente presentido por los marinos argentinos: "German Submarine".

Identificándose como el "U-977" al mando del capitán de fragata Heinz Schaeffer, el comandante alemán aceptó que una dotación de presa se hiciera cargo de su nave.
Luego de recibir en la cubierta al teniente de fragata Rodolfo Sáenz Valiente, que al mando de 8 hombres le comunico que su misión era la de impedir que el submarino fuera hundido o averiado, el capitán Schaeffer solicitó autorización para dirigir la entrada a puerto.
Flanqueado por los barcos argentinos ingresó en la rada de Mar del Plata a las 11 horas el "U-977", provocando su presencia (38 días después que lo hiciera el "U-530") una verdadera conmoción en Argentina y América. Botado el 2 de marzo de 1943 en los astilleros "Blohm & Voss" de Hamburgo, el "U-977" pertenecía a la clase VII-C, con un desplazamiento de 769/871 toneladas. Su autonomía era de 10.000 Km, pudiendo desarrollar una velocidad máxima en superficie de 17 nudos y en inmersión de 7 nudos. Armado con cinco tubos lanzatorpedos -cuatro en proa y uno en popa- con 10 torpedos de 21 pulgadas., disponía además de 4 A/A. de 3,7 cm. y 4 ametralladoras A/A. de 20 mm. Estaba equipado con Snorkel y equipo FU-M-B (para detectar ondas de radar), disponiendo de los sistemas más avanzados para burlar a las naves anti-submarinas. El 24 de diciembre de 1944 se hizo cargo del "U-977" el capitán Hemz Schaeffer, que abandonaba el mando de un submarino costero del tipo D-II.
Las reparaciones del submarino que ahora comandaba Schaeffer se fueron demorando, debido a los bombardeos aliados que paralizaban el trabajo en fábricas y astilleros.
Ello hizo que recién el 26 de abril de 1945 el "U-977" zarpara con rumbo a Noruega para completar el alistamiento, y el 2 de mayo emprendiera la marcha hacia la misión encomendada: permanecer frente a Southampton y, de ser posible, entrar en el puerto. A poco de partir se averió irreparablemente el periscopio principal, decidiendo Schaeffer continuar el viaje, ya que si regresaban, con seguridad serían enviados a combatir en tierra.
Pocos días después el "U-977" recibió el mensaje de Doenitz con el anuncio de la capitulación y posteriormente la orden de emerger dada por los aliados. De inmediato el capitán Schaeffer reunió a sus hombres para informarles de la situación internacional, anunciándoles que si bien a partir de ese momento no efectuaría acción ofensiva alguna contra el enemigo, tampoco acataría sus órdenes. Más aun: habla meditado un plan que consistía en viajar hasta la Argentina, país con el que Alemania siempre había mantenido cordiales relaciones, siendo un buen ejemplo de ello el trato que se les dispensara a los tripulantes del "Graff Spee"; por otra parte uno de los suboficiales tenía parientes en

dicho país y les podía informar con detalles lo que era la Argentina.
Dada la trascendencia del asunto, era algo que debían decidir entre todos. De los 48 tripulantes 30 votaron por el viaje a la Argentina, dos lo hicieron por España y otros 16 sólo querían volver junto a sus familias, eran los casados. Se decidió que los casados serian desembarcados en Noruega, cerca de Bergen, lo que se efectuó en la noche del 10 de mayo.
Luego de acordar que en caso de ser descubiertos declararían pertenecer a un submarino hundido, desembarcaron los hombres, sucediendo el primer contratiempo: el submarino había varado cerca de las baterías noruegas. Luego de muchas horas, ya de día, pudo zafar la nave su posición no sin que antes le fueran disparadas varias salvas desde la costa. Superada con felicidad la dramática situación el "U-977" emprendió su sensacional viaje hasta la Argentina.
El intenso patrullaje de los aliados en el Atlántico Norte, obligó a que gran parte del viaje se efectuara en inmersión, empleando el Snorkel para cargar los acumuladores. Al cumplirse los dos meses de navegación submarina el interior de la nave estaba cubierta de moho; los hombres con rostros macilentos y ojos hundidos sufrían las consecuencias del prolongado encierro en un submarino que navegaba constantemente a 80 metros de profundidad, en una experiencia jamás intentada hasta el momento.
Si a ello se agregan las condiciones técnicas de la nave, que tornaban imposible el desplazamiento de los hombres sin solicitar antes permiso era por demás lógico que el carácter de la tripulación sufriera paulatinas alteraciones pasando desde el hosco mutismo hasta la agresión verbal y/o física por cualquier nimiedad. Se puso así a prueba la capacidad del comandante, que no obstante carecer de respaldo oficial supo salir airoso de tan difícil prueba. Pese a sus 25 años de edad Schaeffer, dominó la situación en todo momento, llegando incluso a separar de su cargo al primer oficial que había cuestionado su autoridad legal.
A los 66 días navegación submarina, alejados ya de la peligrosa zona de Gibraltar, Schaeffer anunció a sus hombres que esa noche subirían a la superficie. La emoción de la tripulación es fácil de imaginar.
Habían establecido un récord mundial absoluto de navegación en inmersión en una nave que no estaba preparada para ello. A partir de ese momento la situación a bordo se normalizó, cumpliéndose las tareas señaladas por los reglamentos. Así, al contrario del "U-530", este submarino alemán llegó a Mar del Plata en perfectas condiciones de cuidado y limpieza.
Hacia el final del viaje se planteó un nuevo problema: la mayoría quería destruir la nave y desembarcar secretamente. Convencidos por su comandante que en caso de ser descubiertos se supondría que con ellos también habían desembarcado personajes del Reich todos aceptaron una vez más el acertado razonamiento del joven capitán que con tanto éxito les había conducido en una travesía tan peligrosa.
17 de agosto de 1945. El "U-977" ha llegado a destino. Formados en la cubierta del submarino la tripulación aguarda, expectante, la palabra del comandante. También están presentes oficiales la Armada Argentina. El capitán Schaeffer inicia su última arenga recordando a sus hombres las vicisitudes de la guerra y la hazaña que representaba haber realizado tan largo viaje hacia la Argentina. Luego de comprometer a sus hombres "a no olvidar que somos soldados alemanes, sobrevivientes de la más temida arma de esta cruenta guerra", Schaeffer concluyó: "por nuestro camarada de acero, el fiel e indestructible U-977, un triple hurra!". Con el último hurra concluía la primera fase de la novelesca aventura del "U-977". Se iniciaba inmediatamente la menos espectacular pero igualmente riesgosa, de los interrogatorios.

El “Bahía”

Construido en Inglaterra durante 1910 y modernizado en 19Z6, el " Bahía " era el tercer buque de la armada brasileña que llevaba tal nombre. Con un desplazamiento de 3.150 t. estaba armado con 10 cañones de 4 pulgadas; 4 de 3 pulgadas y 4 tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas.

Al mando del capitán de fragata García D Ávila Pieres de Carvalho Albuquerque, el 3 de julio de 1945, el "Bahía" era parte del sistema de seguridad establecido para recibir al primer contingente de la Fuerza Expedicionaria Brasileña que regresaba de Italia. Para ello ocupaba la estación Nº 13 a 1.200 Km al noroeste de Pernambuco, en las cercanías de las rocas de San Pedro y San Pablo, de acuerdo con un plan que además establecía la comunicación entre buques a horas fijas.

El día 4 por la mañana el "Bahía" no cumplió con el plan de transmisiones lo que causó alarma, si bien el día 5 un avión norteamericano afirmó haberlo avistado. Entretanto había sido despachado al lugar el crucero "Río Grande Do Sul", que llegó al sitio el 7 sin hallar rastros del "Bahía". El misterio se aclaro 48 horas mas tarde, -cuando el carguero inglés "Belfa"- comunicó haber recogido una balsa con 33 sobrevivientes del Bahía.
Si bien en un principio se considero que el naufragio obedeció al choque con una mina a la deriva y más tarde a la acción hostil de un submarino alemán, la Comisión Naval encargada de la investigación finalmente determinó que la tragedia fue ocasionada por la explosión espontánea de la santabárbara del buque, que se partió en dos y hundió en solo tres minutos. De sus 427 tripulantes, 367 hallaron la muerte, incluido el comandante de la nave
La ola de conjeturas, comentarios y acusaciones que desató la inusitada presencia del "U-977" en la Argentina, a tanto tiempo de finalizada la guerra, rebasó a la opinión publica y al periodismo de América para atrapar -y con justicia- a los medios políticos y militares de las potencias vencedoras.
El 18 de agosto la Marina Argentina inició las actuaciones sobre la presencia del submarino alemán en aguas argentinas, debiendo su comandante responder a tres cuestiones fundamentales: el hundimiento del "Bahía", la tardía aparición de la nave luego de la capitulación y la eventual presencia de personajes políticos del Reich en el submarino. Además había muchas preguntas conexas que debían ser claramente respondidas por el comandante alemán.
En lo que se refería al barco brasileño "Bahía", Schaeffer negó toda participación en el siniestro, aportando como pruebas las cartas de navegación con la ruta seguida, el libro de bitácora y las anotaciones meteorológicas del día correspondiente al hundimiento del "Bahía". Además, no faltaba ningún torpedo del submarino y por otra parte, resultaba absurdo emprender acciones ofensivas que carecían de todo sentido.
Quedaba pues perfectamente en claro que el "U-977" era ajeno al siniestro del buque brasileño quedando en firme el dictamen de la comisión naval de Brasil. Cuando debió responder el por qué de la preferencia por Argentina, el comandante alemán sostuvo "...el botín técnico de la guerra queda ahora en poder de los vencedores, incluidos los soviéticos que indudablemente han de tener los últimos modelos de submarinos alemanes. Dada las relaciones con Argentina, he considerado cumplir las órdenes de Doenitz de modo tal que implicará una ventaja para la Argentina... por otra parte también había pensado en mi tripulación que en ninguna nación podría recibir trato mejor que aquí, en la Argentina". Schaeffer concluyó su exposición revelando un oculto pensamiento -similar al de muchos oficiales alemanes- de misterioso sustento: "...y además, señor capitán, he tenido la secreta esperanza de que mientras navegábamos

hacia estas acogedoras playas, tal vez ocurrirían cambios fundamentales en la alta política".
"Lamentablemente he esperado en vano". En lo que a "los personajes políticos" se refería, ninguno había estado a bordo del submarino, si bien él no podía probar sus afirmaciones.
Por cierto que tampoco los investigadores pudieron efectuar comprobaciones contrarias. Finalmente, era un asunto que sólo el tiempo se encargaría de dilucidar. A fines de agosto llegaron a Mar del Plata miembros del Servicio de Inteligencia Naval norteamericano, con la intención de "profundizar" las investigaciones en torno al "misterioso" caso del U-977.
No obstante que para entonces, ya los gobiernos aliados habían dado una versión oficial de la muerte del Fuehrer, "por las dudas" los norteamericanos apenas tuvieron en su poder a Schaeffer empezaron a dispararle preguntas: "usted ocultó a Hitler " "Díganos ya, dónde está! ". Finalmente el capitán Schaeffer y sus hombres fueron trasladados a Estados Unidos, permaneciendo por meses en un campo de concentración "para prominentes" en las cercanías de Washington. Agotadas las instancias, finalmente los norteamericanos enfrentaron, imprevistamente, en una habitación cuajada de micrófonos ocultos a Schaeffer y Vermouth con la esperanza que en el "reencuentro", alguno de los oficiales deslizara alguna infidencia sobre el "convoy fantasma".
Fracasado también tal intento, el capitán Schaeffer fue puesto en manos de los ingleses que, por supuesto, también intentaron suerte en los interrogatorios. Finalmente se le concedió la libertad y a mediados de 1946 Schaeffer estaba otra vez en Alemania. Luego marchó hacia la Argentina donde formó familia y vivió por muchos años.

La leyenda

Pese a los anuncios oficiales con el resultado de las investigaciones que efectuaron los gobiernos de Argentina, Norteamérica e Inglaterra el asunto de los submarinos "U-530" y "U-977" fue tema por largo tiempo para los diarios del continente. "El Día" de Montevideo, ejecutó toda una campaña al respecto, con la afirmación que Hitler, Bormann y otros personajes -con los tesoros del III Reich- estaban en la Argentina.
También los aventureros de la pluma encontraron en el tema una veta que les sustrajera del anonimato, pergeñando historias sensacionalistas que se publicaron en diarios, libros y folletos.
Entre estos "escritores" un tal Szabo escribió un libro donde luego de afirmar que en 1938 el buque alemán "Schwabenland" había viajado a la Antártida con el fin de preparar un nuevo "Berchtesgaden", afirmaba que los submarinos rendidos en la Argentina eran parte del "convoy fantasma" que custodiaba a Hitler y sus íntimos hacia la nueva base donde empezarían la conquista del mundo. Indudablemente hoy, a casi 60 años de la llegada de las submarinos alemanes a la Argentina, y apagados en cierta medida los odios y sus absurdos de la última guerra mundial, resulta ocioso detenerse a comentar las posibilidades de que otras circunstancias, que no fueran las comprobadas oficialmente, impulsaran la llegada de los submarinos alemanes a la Argentina.
Sin embargo, quien llegue a Mar del Plata y hable hoy con antiguos vecinos de la ciudad sobre el tema, no dejarán éstos de deslizar alguna sospecha sobre los submarinos alemanes que llegaron a puerto, y le referirán algo sobre "los otros", que no entraron a puerto. Como sucede con episodios de tal naturaleza, la realidad se ve en parte suplantada por la fantasía, quedando la leyenda como epílogo o conclusión más vistosa y agradable para el entendimiento popular.
Sin embargo, a fuer de cumplir con la información sobre el caso, cabe consignar que después de la presencia del "U-977", el Departamento de Marina norteamericano no

emitió comunicado alguno desmintiendo la posibilidad de que otros submarinos alemanes estuvieran en alta mar.

El fin de los “lobos grises”

Navegando por sus propios medios, en septiembre de 1945 fueron llevados a la Unión el "U-530" y el "U-977". Una vez quitados los equipos más delicados de ambas naves, el Departamento de Marina norteamericano ordenó que se les hundiera, por torpedeamiento, en el Atlántico Norte. En enero de 1946 se cumplía tal decisión, poniéndose fin a los "últimos lobos grises" de la temida flota que dirigiera Doenitz.
Se reunían en el fondo del mar los submarinos alemanes con otros 700 navíos que habían desarrollado la campaña submarina más temeraria de todos los tiempos. Pero estos dos submarinos, el "U-977" Y el "U-530" habrían de permanecer con una aureola distinta a la de sus camaradas: el largo viaje hasta la Argentina después de finalizada la guerra y ser los últimos "lobos grises" en libertad.