

EDWARD L. BEACH



¡SUBMARINO...!



Lectulandia

Ésta es la heroica historia del submarino norteamericano Trigger, narrada por el propio comandante del navío. ¡Submarino...! es el apasionante relato de una aventura a vida o muerte, donde se vive la tensión de los tripulantes de los submarinos, obligados a hablar en voz baja, cubierta la frente de un sudor de angustia, mientras los destructores se lanzan por la superficie del agua acechando al submarino y sus cargas de profundidad estallan a su alrededor, convirtiendo en una escena de pesadilla el estrecho interior del navío. Un documento impresionante en el que se evoca el valor, la sangre fría y la acerada voluntad de victoria.

Apasionante, amargo y sentimental, ¡Submarino...! no deja en el lector la menor duda: así ocurrió realmente.

Lectulandia

Edward Latimer Beach

¡Submarino...!

ePub r1.0

Titivillus 01.05.17

Título original: *Submarine!*
Edward Latimer Beach, 1952
Traducción: Guillermo González de Aledo Rittwagem

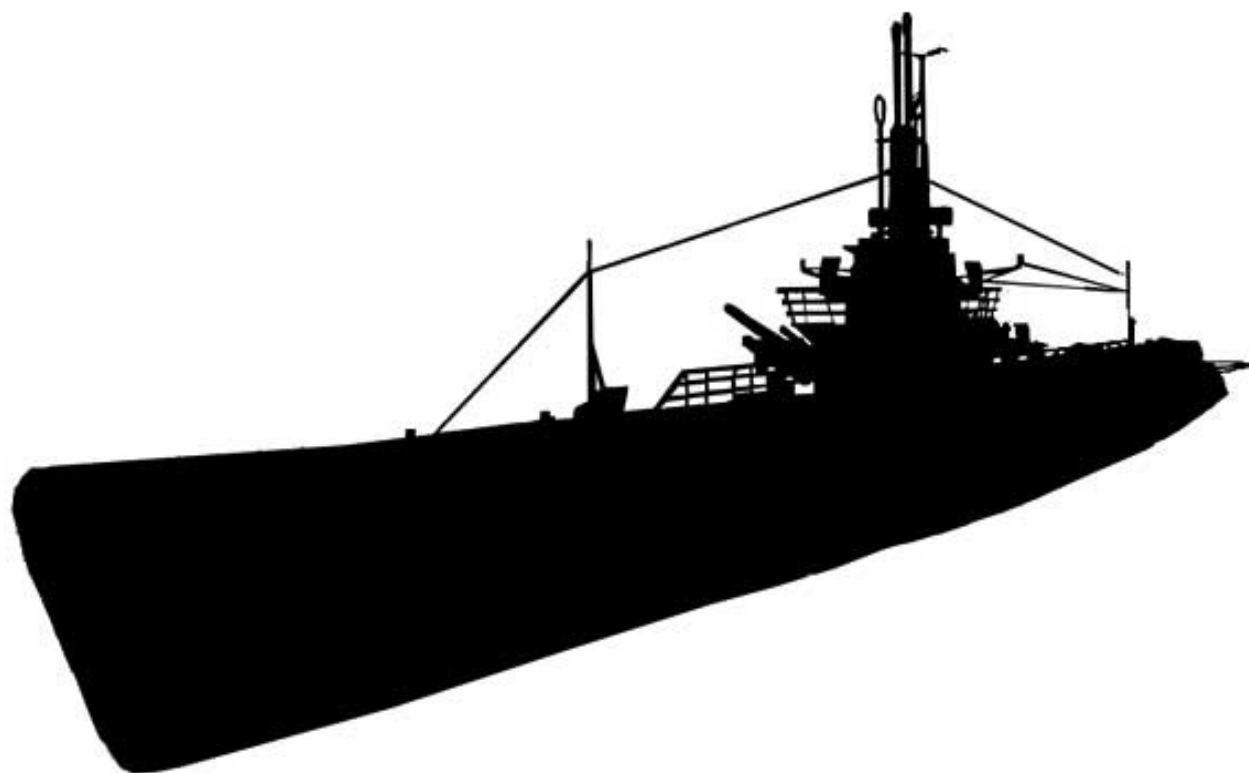
Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

¡SUBMARINO...!

EDWARD L. BEACH


epublibre



A LOS DOS «TRIGGER»,
EL NUEVO Y EL VIEJO

RECONOCIMIENTO

Debo mi gratitud, aparte los miles de oficiales y marineros de la Armada de los Estados Unidos y de las Fuerzas Submarinas:

Al capitán de navío Edward L. Beach, mi padre, que hace muchos años escribió también sobre la Marina.

A Donald Kennicott, dedicado cuarenta años al Libro Azul, el primero que me introdujo a las letras y me animó a seguir, como hizo con muchos otros.

A Helen Gray, editor y consejero, que me ayudó a hacer de este libro una realidad.

A Henry Seil, de «Town & Country», que encendió la chispa inicial.

A Jonathan Leff, editor de «Henry Holt & Company».

Y a Ingrid, mi mujer, que, a pesar de todo, aún le gustaría navegar en un submarino.

PRÓLOGO

EL capitán de fragata Beach nos relata en ¡Submarino...! una historia a la que no muchos hombres sobrevivieron. La carrera de nuestros más audaces submarinistas terminaba con frecuencia —tras semanas de angustiosa espera en la base de operaciones de los submarinos— con el funesto mensaje: «Retrasado, posiblemente perdido». De este modo se escribieron los epitafios del *Trigger*, *Wahoo*, *Seawolf*, *Harder*, *Albacore*, *Tang* y muchos otros de aquellos barcos grises que calladamente llevaron a cabo, la guerra contra el enemigo, aguantando el frente mientras la Flota restañaba sus heridas y los astilleros construían nuevos barcos, en reemplazo de nuestras pérdidas de Pearl Harbour. Trescientos setenta y cuatro oficiales y tres mil ciento treinta y un hombres dieron sus vidas en la ofensiva submarina que logró barrer el tráfico enemigo del Pacífico; pero Ned Beach, veterano de doce patrullas de guerra, nos fue preservado providencialmente para captar y ofrecernos los momentos de triunfo, desesperación, sosiego o miedo paralizador que formaban parte de la cotidiana existencia de aquellos esforzados guerreros.

Iniciado el aprendizaje de su peligroso oficio a bordo del *Trigger* y el *Tirante*, bajo el mando de hombres temerarios como Roy Benson, Dusty Dornin, Fritz Harlfinger y George Street, pronto conoció el júbilo salvaje que produce el oír las explosiones de los torpedos contra los buques enemigos, el sobrecogedor estremecimiento de las batallas nocturnas en superficie, el estampido escalofriante de las cargas de profundidad y la furia y decepción causadas por los fallos de los torpedos. También sintió la pena que todo buen marino experimenta en su corazón cuando presencia el hundimiento de un barco —no importa que sea enemigo— al emprender su postrer viaje hacia su sepultura en el fondo.

Finalmente, en reconocimiento de sus excelentes servicios y descollante habilidad profesional, le fue confiado a Ned el mando del flamante *Piper*. Había logrado la mayor ambición del submarinista: el mando de su propio barco en una zona caldeada. Muy por debajo de la superficie, guiado por instrumentos fabulosos, en los que ni Julio Verne pudo soñar, Ned se abrió camino entre los campos de minas para penetrar en el último bastión del enemigo: el mar del Japón.

Allí le sorprendió el final de la guerra.

Ahora, Ned tiene otro mando, el nuevo *Trigger*, recién terminado y bautizado con el nombre de aquel bravo cuya historia nos relata con tanto acierto. Sé que hablo en nombre de todos sus compañeros vivos y muertos cuando deseo a Ned Beach en el *Trigger*: «Buena suerte y buena presa».

CHARLES A. LOCKWOOD
Vicealmirante USN (retirado)

Capítulo 1

Trigger

MI relato comienza el 1.º de enero de 1942. A los dos años y medio de salir de la Escuela Naval, y recién terminados los cursos en la Escuela de submarinos, fui enviado a los astilleros de Mare Island «para prestar servicio a bordo del *USS Trigger* (SS237), durante su armamento y, posteriormente, una vez que el barco entrara en servicio». Antes de presentarme en el despacho del comandante bajé a la dársena donde se daban los últimos toques a los submarinos en construcción, para echar una ojeada a mi futuro hogar. Allí estaba su voluminosa y negra torreta, asomando por encima del muelle, con un gran «237» pintado a cada costado y rodeado de un verdadero enjambre de hombres que se afanaban entre cables, mangueras, estachas, tuberías de ventilación y otros materiales revueltos a su alrededor.

«He aquí mi nuevo hogar», pensé mientras me preguntaba si no estaría contemplando mi propio ataúd. Para mí, aquello no era sino una fea amalgama de acero; «sin vida no puede haber espíritu ni personalidad».

Me acordé de mi viejo destructor de cuatro chimeneas al que había dejado tan sólo hacía tres meses, después de navegar en él durante dos años por el Atlántico en patrullas de neutralidad. El barco era viejo y poco airoso —fue botado en la misma semana en que yo nací—, mas para mí estaba lleno de encanto. Conocía y amaba cada una de sus partes y por él hubiera sido capaz de cualquier cosa, incluso de robar. Por esto cuando llegó la orden enviándome a la Escuela de submarinos, elevé un escrito manifestando que no deseaba moverme de donde estaba. Pero el personal escaseaba en los submarinos, el Mando había decidido enviar a ellos algunos oficiales forzosos y entre éstos se encontraba el alférez de navío Beach.

Cuando volví la espalda a aquel «237», yo no sabía, ni podía imaginar, que habría de pasar en él dos años y medio, los más azarosos y apasionantes de mi vida. Aquel barco iba a regir todos los actos de mi existencia y yo llegaría a considerarlo como la más bella criatura que jamás conocí: duro y exigente, pero leal, generoso y valiente. Todos los barcos tienen alma; éste es un hecho claramente comprobado por cualquier marino, pero aprender a conocerla requiere mucho tiempo. A mí me costó bastante, porque el *Trigger* tenía también que encontrar su propio espíritu, pero al final llegué a considerarlo como algo única y exclusivamente mío. Aunque nunca llegué a mandarlo, estuve cerca de un año en él como segundo y, cuando lo abandoné, yo era el más antiguo de su dotación, a excepción de Wilson, el viejo camarero negro. Fracasado mi intento de convencerle para que pidiera el traslado y un bien merecido descanso, tuve que optar por enviarle delante de mí, a fin de que nadie pudiera decir que estuvo a bordo más tiempo que yo. Pero cinco horas después de mi marcha, el viejo y competente Wilson se encontraba nuevamente a bordo. Él es el único ser vivo

que puede decir que sirvió en el *Trigger* desde su nacimiento hasta poco antes de su muerte.

El 30 de enero, el capitán de corbeta Lewis dio lectura a sus órdenes, poniendo en servicio el submarino número 237. A partir de aquel instante, el *Trigger* era un nuevo miembro de la Marina de los Estados Unidos.

En ningún otro tipo de barco es tan importante que todo el personal esté constantemente alerta y conozca a la perfección su oficio como lo es en un submarino. Éste opera en tres dimensiones y su facultad de navegar en la superficie o sumergido no es sino una expresión de la voluntad y el esfuerzo de sus tripulantes. El reino de Neptuno es su medio, su ambiente y su protector, y se deja abrazar por la mar con anhelo a cada instante, con profundo y cariñoso respeto. Sus hombres no hablan de la mar como de un enemigo, pues, aunque sea inconscientemente, reconocen el peculiar parentesco que les une a ella. El submarinista ha de conocer la mar y usar de sus propiedades; es, por ejemplo, de sumo interés el efecto que en ella ejerce el cálido resplandor de un día soleado, y la calidad del fondo, no importa lo profundo que esté, le afecta sobremanera. La temperatura del agua y la densidad de la vida marina son factores de extraordinaria importancia. Todos los marinos, bien sean de buques sumergibles o de superficie, poseen una gran experiencia común acerca del medio en que viven y ambos se sienten plenamente identificados con su barco.

El submarinista, empero, se caracteriza por un profundo sentimiento de lealtad hacia su buque y una profunda comprensión e infinita compenetración con la mar.

Encontrar hombres de este temperamento es, evidentemente, raro. Los que lo poseen han de ser una mezcla de concienzudos trabajadores e idealistas. El submarinista sabe que un error personal en la navegación puede poner en serio peligro las vidas de los demás. Ha de tener presente en todo momento que a bordo no caben errores ni equivocaciones.

Un barco, no importa lo bueno y moderno que sea, será sólo eficiente si lo es su dotación; por eso la Armada de los Estados Unidos concentra sus esfuerzos en la selección del personal como factor primordial de la eficacia. Si la dotación de un barco carece de iniciativa, de valor y de absoluta voluntad y determinación de vencer, el buque no será sino un inanimado conglomerado de hierro, más si su dotación posee estos atributos, el barco será invencible.

La encarnación y personificación de estas cualidades es el comandante. El barco y sus hombres serán un fiel reflejo de su voluntad, que hará trabajar a sus marineros, debidamente entrenados, con la misma unidad de propósito que una colonia de hormigas. La dotación, no importa cuál sea el estado de ánimo particular de cada cual, actuará, de este modo, como un conjunto homogéneo, siguiendo las directrices de un solo cerebro, el del comandante. En tácito reconocimiento de este entendimiento básico, los marineros, al hablar de un barco distinto del suyo emplean el pronombre «él» en lugar de «ella», reservado tan sólo para su propio buque^[1].

Antes de que un nuevo submarino pueda ser considerado apto para enfrentarse

con el enemigo, han de pasar semanas y meses de agotador entrenamiento y organización. Todas nuestras dotaciones de submarinos están organizadas según tres guardias, cada una de las cuales puede sumergir el barco o sacarlo a flote, disparar sus torpedos y hacer funcionar todos sus servicios y mecanismos. En la mar, cada guardia monta cuatro horas de servicio, y durante las horas francas los hombres comen, duermen o efectúan las reparaciones que sean necesarias. Si no hay nada que hacer, leen, juegan a los naipes o escriben cartas.

Los progresos del *Trigger* desde su salida de los astilleros hasta su llegada a Pearl Harbour fueron lentos. Primero efectuaron pruebas sus constructores, incluyendo la comprobación de toda la maquinaria, para asegurarse de que funcionaba según se había diseñado; después vinieron las primeras inmersiones, ejecutadas cuidadosamente; luego, más inmersiones, aumentando progresivamente de ritmo. Cuando la dotación parecía ya entrenada en efectuarlas contra reloj, comenzaron a hacerse por sorpresa, sin previo aviso. El personal del puente ha de desalojar éste y cerrar la escotilla en menos de once segundos, mientras se abren las ventilaciones que permiten la entrada del agua en los lastres. Simultáneamente se paran los motores térmicos, cerrando su admisión y exhaustaciones; los motores eléctricos se conectan a las baterías y se zallan los timones de proa. A los veinte segundos, el agua llega a la altura del piso del puente y de la escotilla, por la que un instante antes ocho hombres bajaron apresuradamente y que ahora se encuentra firmemente trincada y estanca. Al cabo de cincuenta segundos, todo lo que se ve del submarino es el remate de las camisas de los periscopios. A los sesenta segundos se halla totalmente oculto, sin más rastro que una tenue mancha de espuma señalando el lugar donde se sumergió. Fijando la atención, podrá quizá verse la botella del periscopio emerger vertical sobre las olas un instante para luego desaparecer. Sesenta segundos, y un barco de 90 metros de eslora, que desplaza 1800 toneladas y que navega a 20 nudos, se ha sumergido totalmente. No hay lugar a errores ni tiempo a esperar que un destello genial venga a iluminarle a uno sobre lo que tiene que hacer. Sólo repitiendo una y mil veces cada una de las operaciones es posible llevar a cabo, en conjunto, este hecho fantástico.

La primera prueba de inmersión del *Trigger* tuvo lugar en la bahía de San Francisco. Tras unas pocas semanas de ejercicios en dicha bahía, fue enviado a San Diego, donde permaneció un mes más completando su entrenamiento. Finalmente volvió a Mare Island, donde había de recibir sus últimos pertrechos de guerra.

Después de embarcar los torpedos, rellenar de combustible, completar el cargo de víveres y piezas de repuesto y cuidar de los últimos detalles, una tarde de mayo llega por fin el momento. El almirante viene al muelle, estrecha la mano del comandante y le desea buena suerte y buena presa. El buque da atrás despacio, se revira ágilmente e inicia su marcha avante a través de los estrechos de Mequinez, pasando Alcatraz y el Golden Gate. Puede que el *Trigger* hubiera ya, en aquellos momentos, encontrado su alma, pero todos éramos aún muy novatos y estábamos demasiado preocupados con

el manejo de su complicada maquinaria para poder apreciarlo.

* * *

Nadie que lo viera podrá jamás olvidar el impresionante espectáculo que ofrecía la base de Pearl Harbour. Aunque estábamos preparados para ello, nos sobrecogió a todos la visión de nuestros cuatro grandes acorazados aplastados contra el fondo fangoso del puerto. Aquel día creí advertir por primera vez como un ritmo más profundo en el suave latir de los motores diésel del *Trigger*; pero éste no era sino un neófito, un recién llegado que tímidamente, casi excusándose, embocaba su amarradero en la Base de submarinos.

A nuestra llegada esperábamos proseguir nuestro entrenamiento e instrucción — tal era, a nuestro entender, lo que solía hacerse con los recién llegados—. Pero todo lo que recibimos fue un oficial —otro alférez de navío, Dick Garvey—, y al día siguiente el *Trigger* se hacía nuevamente a la mar con rumbo a Midway, donde había de unirse a un grupo de submarinos estacionados en aguas de aquella isla. La situación estaba muy tensa en Pearl Harbour y reinaba una creciente actividad en el Alto Mando, que, no obstante, parecía conocer bien lo que se traía entre manos. Por nuestra parte, sólo sabíamos que la Flota japonesa se estaba acercando y que ante nosotros se presentaba la oportunidad de encajarle algún disparo.

Esta oportunidad nos llegó casi de sopetón, en forma de un despacho que decía: «El desembarco japonés se espera para el 6 de junio. Aproxímese a Midway patrullando a dos millas de la costa en demora 060.º». Durante aquella noche navegamos a toda máquina, hasta que, poco antes de amanecer, avistamos las luces de Midway a fil de roda. Sólo nos quedaba una hora hasta que la luz del día nos obligara a sumergirnos, y esto nos forzaba a pasar la barrera oriental de escollos excesivamente cerca. De pronto, inesperadamente, en un horrible y estremecedor topetazo, el *Trigger* se clavó en un banco de coral; su proa se elevó apuntando al cielo, mientras su casco crujía y retemblaba hasta quedar totalmente parado.

Cuando cesó todo movimiento avante, tomamos sondas. A popa había mucha agua, pero tan sólo seis pies en proa. Por delante de ésta, a unos pocos metros, velaba la traicionera masa de coral, brillando al tenue fulgor de las estrellas y gorgoteando al descubrirla las olas. La pendiente del arrecife parecía ser muy escarpada, lo que constituía una esperanza para nosotros; quizá lográramos zafarnos de él. Dimos atrás a toda fuerza, pero sin éxito. Estábamos firmemente clavados y no quedaba más solución que aligerar el barco. Febrilmente acometimos esta faena, mientras enviábamos un mensaje al jefe de los submarinos del Pacífico y otro a Midway pidiendo ayuda.

Poco a poco iba aclarando el día, el día que los japoneses iban a desembarcar, y el *Trigger* yacía allí, indefenso, fuera de combate. De un momento a otro esperábamos ver aparecer la flota enemiga. En la situación que nos encontrábamos, nuestra

destrucción era segura.

Al hacerse más de día, vimos un pequeño remolcador que tomaba el canal de salida de Midway. Llegado al submarino, nos dio un cable por la popa y empezó a tirar apáticamente, mientras dábamos atrás con toda la fuerza disponible, sin resultado. De repente, y con gran descorazonamiento por nuestra parte, falló el remolque. ¡Aquello era el fin!

Pero mientras el remolcador maniobraba para recuperar el cable, el artillero de tercera clase Howard Spence, uno de los serviolas, gritó: «¡Se está moviendo!». Sin poder creerlo, fijamos nuestras miradas en el arrecife por encima de la proa; mirando con atención, puede llegar a percibirse el menor movimiento. Pero no hay tiempo para dudar: «¡Atrás toda la dos! ¡Motores dar la máxima fuerza!». Los cuatro diésel responden fielmente; densas nubes de humo salen por sus exhaustaciones, mientras los engranajes de reducción inician un zumbido *in crescendo* y las hélices inundan la popa de hirviente espuma. El barco retiembla, la espuma de las hélices se extiende por todo el costado hasta la misma proa. La popa está totalmente sumergida. ¡Parece que recobra vida! Deriva un poco..., sí, ¡se mueve!, rebota una vez más en el escollo y, por fin, queda libre, ¡Gracias a Dios!

Por segunda vez creí sentir una fugaz llamarada del espíritu vivo que alentaba en el *Trigger*, algo que le hacía responder mejor cuando las cosas iban mal.

Hasta varios días después no supimos que los japoneses fueron duramente denotados el día anterior y que lo que quedaba de su flota había emprendido la retirada.

Aunque el *Trigger* tenía una pérdida en el lastre uno, continuamos patrullando unos pocos días más en previsión de que quedara algún buque japonés por aquellas aguas. Finalmente volvimos a Pearl Harbour para efectuar reparaciones. A la salida de dique continuamos el período de instrucción que nos correspondía haber hecho con anterioridad.

Acababa entonces de llegar de New London el *Grunion*, que comenzó con nosotros su periodo de instrucción. En él venía embarcado mi compañero de promoción y amigo inseparable Willy Kornahrens, a cuya boda asistí meses antes en New London. Pocos días después de salir el *Trigger* a efectuar su primer crucero de guerra, con rumbo a Attu, le seguía el *Grunion* con destino a la misma zona. Al llegar él a Attu, nosotros pasamos a Kiska, y al cabo de unas semanas volvimos a intercambiar nuestras zonas de operaciones.

Cuando en esta ocasión nos dirigíamos de vuelta a Attu, avistamos un submarino e instantáneamente hicimos inmersión. El otro debió de haberse sumergido también, ya que el comandante Lewis no acertó a ver nada por el periscopio.

No pudimos saber si se trataba del *Grunion* o de un submarino japonés; pensé en preguntárselo a Willy la próxima vez que volviéramos a vernos, pero es ésta una cuestión que jamás averiguaré. Una semana más tarde interceptamos un mensaje del *Grunion*, que descifré lleno de curiosidad:

«Del *Grunion*. Atacados dos destructores cerca de Kiska. Ataque periscopio nocturno. Resultado impreciso. Creo que uno hundido y otro averiado. Averías ligeras sufridas en contraataque dos horas después. Todos los torpedos de proa disparados...».

Luego, el mensaje, que hasta este momento había descifrado sin dificultad, se hacía completamente ininteligible.

A partir de entonces no volvió a saberse más del *Grunion*. Durante varios días interceptamos mensajes dirigidos a él, pero a ninguno de ellos acusó recibo.

Años más tarde tuve ocasión de leer una entrevista con un comandante de submarinos japonés —capitán entonces de un buque mercante americano en Yokohama— que había efectuado tres cruceros de guerra desde el Japón a California, a bordo del I-25. En uno de los viajes de vuelta, cuando navegaba a lo largo de las Aleutianas, había torpedeado un submarino en superficie. La fecha que daba era el 30 de julio de 1942, que coincidía con la del último mensaje sorprendido al *Grunion*.

En aquel nuestro primer crucero no hundimos ningún buque, regresando a Pearl Harbour, donde, al ser hospitalizado el comandante Lewis con pulmonía, tomó el mando del barco el capitán de corbeta Roy Benson.

Hubo de transcurrir largo tiempo antes de que el *Trigger* terminara de desarrollar su personalidad. Por tercera y cuarta vez tuve ocasión de percibir la realidad de su fiero e indomable espíritu. Después fue para mí como si siempre hubiésemos estado juntos. En cierto modo, llegué a ser como un esclavo de su impresionante personalidad; puedo asegurar, no obstante, que siempre me dio él más que recibió de mí.

La tercera vez que sentí su aliento vital fue con ocasión del hundimiento de su primer barco, en su segundo crucero de guerra.

Al día siguiente de llegar a la costa oriental de Kyushu, la isla más meridional del Japón, avistamos, poco después de la 0100, una gran sombra negra resaltando en la oscuridad de la noche. Unas cuantas demoras indicaron que aquella sombra estaba en movimiento y comprendimos que se trataba de la columna de humo saliendo de la chimenea de un buque. Comenzamos a aproximarnos a ella mientras se tocaba zafarrancho de combate. Pronto acertamos a distinguir la silueta de un buque de carga de mediano porte. Aunque iba totalmente apagado, el comandante Benson y yo podíamos distinguirlo claramente desde el puente a una distancia de cuatro mil yardas. Navegaba confiado, echando bocanadas de humo negro, sin indicios de efectuar zigzags ni de habernos avistado.

Ésta era una de las razones de la supremacía de los americanos sobre los japoneses dondequiera que se encontrasen. Es innegable que nuestro casco, bajo, alargado y pintado de negro, era más difícil de ver que el de aquel voluminoso mercantón; no obstante, lo distinguíamos con tanta claridad que resultaba asombrosa su incapacidad para vernos a nosotros. Metimos caña, poniendo la proa hacia él, y continuamos nuestra aproximación sigilosamente, presentando en todo momento la

mínima silueta.

Pero él no ve nada, navega ciega y confiadamente. Nos aproximamos más y más. «¡Alistar todos de proa! Distancia estimada, mil quinientas yardas. Angulo de impacto, noventa estribor. Angulo de giróscopo, cinco izquierda, ¡Atención!». Se acerca, sigue acercándose, «¡Fuego tubo uno!». Uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete, ocho, nueve, diez... «¡Fuego tubo dos!».

Dos flechas blancas abandonan la proa y con una ligera divergencia, se dirigen, apuntando por delante de la proa del blanco, hasta donde nuestros cálculos dicen que estará en el momento que los torpedos atraviesen su derrota. Éste es el minuto más largo del mundo. Dependiendo, como es natural, de la distancia de lanzamiento, los torpedos deben navegar aproximadamente un minuto antes de llegar al blanco. Si éste navega a 15 nudos, recorre, en ese intervalo de tiempo, 500 yardas, o sea la cuarta parte de una milla. La eslora de los barcos no suele ser casi nunca mayor de 150 yardas.

Por ello mirábamos atentamente nuestras blancas estelas. Los torpedos parece que marchan bien. Súbitamente, una idea nos pone en acción: si los torpedos dan en el blanco y lo detienen, al rumbo que llevamos iremos a damos de bruces contra él; si fallan, pasaremos tan cerca de su popa que nos será muy difícil maniobrar para repetir el lanzamiento. Esto cuando menos, pues no había que descartar la posibilidad de que estuviese armado con una eficiente dotación artillera a bordo.

«¡Toda la caña a babor! ¡Avante toda las dos!». La proa del *Trigger* comienza a caer a babor según va ganando arrancada.

El blanco está en estos momentos cortando la estela de los torpedos. ¿Harán éstos impacto o tan sólo pasarán cerca de él? Todo el personal de guardia en el puente observa atentamente, en tensión. Vamos, ¿qué les pasa a estos torpedos?

«¡¡Blaam...!! ¡¡Blaam!!». A lo largo de la proa del blanco se elevan dos columnas de agua perfectas. Casi simultáneamente, su velocidad disminuye, la proa se hunde y la popa emerge de la superficie de las aguas. Una nube de humo y vapor envuelve al puente y su parte central. Algún bravo destrinca un cañón en la proa y empieza a disparar rabiosamente contra nosotros.

El *Trigger* se deslizó a unas doscientas yardas de la popa inmóvil y empinada del mercante y entonces es cuando oí su rugido. Está bien, puede que fuera el zumbido de la planta hidráulica o el eco de las exhaustaciones de los motores, esto es lo que pensarían los hombres de tierra adentro; pero yo supe distinguir mejor y adivinar en aquel rugido un mensaje de odio a todo lo japonés y un aviso de que aquello no era sino el comienzo.

Nos mantuvimos dando vueltas despacio a cosa de media milla, en espera de que nuestra víctima se terminara de hundir y discutiendo la conveniencia de rematarla con otro torpedo. La amanecida comenzó a disipar las sombras de la noche, transformándolas en una claridad grisácea impregnada de la humedad del mar. En el agua había dos botes salvavidas asomando sus remos en todas direcciones, con las

negras cabezas de sus tripulantes oscilando avante y atrás mientras tiraban frenéticamente de ellos.

Era aquélla una escena grotesca y patética a la vez, pero no sentimos piedad. A sólo veinte millas de distancia, en la costa, aquellos hombres nos podían haber ocasionado graves daños. Aparte de esta consideración, sabíamos ya lo sucedido a muchos de los nuestros que cayeron en manos de los nipones. ¿Por qué no hundir los botes y así estar bien seguros de que no quedaba nadie para relatar lo sucedido?

Como es natural, aquello no lo podíamos hacer, por lo que continuamos describiendo círculos alrededor de nuestro blanco, que todavía avanzaba ligeramente. El japonés también inició un círculo, pero en el plano vertical y con su proa hacia el fondo. Súbitamente un grito: «¡Se está hundiendo!». Lentamente al principio, luego con mayor rapidez, su proa empezó a afondar mientras la popa se elevaba más y más en los aires, hasta quedar completamente vertical, con su sucia y larga chimenea a ras de agua.

Sobre nosotros se elevaba el recto codaste, el timón y la poderosa hélice, que aún batía en el aire entre reflejos de agua en sus palas. Mientras contemplábamos sobrecogidos aquel espectáculo, llegó a nuestros oídos un sordo fragor procedente de su interior —la carga sin duda, que al destrincarse caía sobre los mamparos de proa de las bodegas—. Luego de sumergirse un poco más, hasta desaparecer totalmente su chimenea, aquella ingente mole comenzó a describir oscilaciones con una amplitud de unos diez grados alrededor de la vertical. Como asido por las garras de algún monstruo gigantesco sufría violentas sacudidas, acompañadas por el chirriar y crujir del acero torturado y una salvaje cacofonía de resquebrajamientos y aplastamientos internos. Cada vez más lentamente continuó hundiéndose, hasta que sólo la hélice y la casamata de popa quedaron fuera del agua. En este momento recobró algo de su perdida dignidad, cesaron los vaivenes, quedando la popa inmóvil como unos quince pies por encima del agua. Luego, suave y limpiamente, se deslizó con rapidez al fondo del mar.

En el instante de desaparecer la popa percibimos una violenta explosión, cuya sacudida llegó a nosotros a través del agua; evidentemente, sus calderas habían, por fin, reventado. Al desaparecer el último vestigio del barco se advirtió un ligero hervir de las aguas, que se precipitaron desde todas direcciones a cubrir el vacío provocado por el remolino, como si quisieran borrar todo rastro de la tragedia. Finalmente, una ligera cresta de espuma, coronada por un tenue penacho humeante, se elevó del lugar como para marcar su sepultura.

Como el día se aproximara, hicimos inmersión.

* * *

A la noche siguiente salimos a flote todavía más cerca de las costas del Bungo Suido, la entrada meridional al mar Interior, en espera de otro contacto. Casi

inmediatamente lo logramos.

—¡Un bulto en marcación ochenta! —canta uno de los serviolas.

Miramos en la dirección indicada y, destacándose contra las colinas que flanqueaban al Bungo Suido, vemos algo así como una V blanca. Por aquel entonces no disponíamos aún de radar.

—¿Qué es eso? ¿Puedes distinguirlo?

—No, señor. Es algo curioso y raro, pero...

La V se hace cada vez mayor.

—¿Qué demonios será...?

La explicación, cuando llega, es aterradora:

—¡Santo Dios, un destructor! ¡Viene hacia nosotros!

—¡Gente abajo! ¡Inmersión! ¡Inmersión!

Suena la señal de alarma.

—¡Avance toda las dos! ¡Cota doscientos pies! ¡Preparación para cargas de profundidad! ¡Navegación silenciosa!

Comenzamos a sumergirnos, pero con desesperante lentitud.

El *Trigger*, como todos sus submarinos hermanos, quedaba casi siempre «colgado» a treinta y cinco pies al hacer inmersión. Con todos los timones a bajar y adelante toda, no podemos hacer más para acelerar su descenso.

Ahora ya podemos oírlo claramente. Un ruido peculiar, un latido persistente que viene de fuera del casco, aumentando a cada instante de fuerza. «Zum, zum, zum...».

—Sólo puede ser una cosa; reza para que podamos sumergirnos a tiempo... Cierra puertas estancas y válvulas de paso; para toda la maquinaria auxiliar.

—¿Qué profundidad tenemos ahora?

—Treinta y seis pies.

¿Lograremos bajar? Todo el mundo se ha levantado de sus literas y los oficiales se congregan en la cámara de mando, alarmados por la inesperada inmersión.

—¿Qué pasa, qué pasa?

Después oyen el terrible batir: «Zum, zum, zum...». Miran el manómetro de profundidad y quedan silenciosos.

Cuarenta pies. Vamos, por fin, para abajo. Cincuenta pies. ¡Estamos sumergidos! Lo hemos conseguido, pero ni tan siquiera una fracción de segundo antes de lo necesario, porque el batir de las hélices del destructor aumenta en estos momentos hasta alcanzar un tono insoportable que, resonando a través del casco del *Trigger*, llega a predominar sobre cualquier otro ruido de a bordo. Éstos parecen haber cesado, hipnotizados por aquel rítmico y persistente sonido, que se eleva a un volumen increíble. De repente, este ruido enloquecedor, que hace cesar los latidos del corazón, baja de tono y, aunque fuerte todavía, es evidente que va perdiendo intensidad.

Nos miramos unos a otros y sonreímos débilmente. Luego, unos ruidos intermitentes, sibilantes, entre los que se elevaba el más fuerte de las explosiones. Sabíamos que aquello había de venir y que la fiesta estaba apenas empezando.

Aquellas eran las primeras cargas japonesas que oíamos, pero ya teníamos noticias acerca de cómo sonaban. Primero el «clic», al chocar contra el barco la primera onda explosiva. Después el ruido de la explosión, seguido por un prolongado rumor de agua pasando por la superestructura. El espacio de tiempo entre el chasquido inicial y la explosión puede dar una idea aproximada de la distancia a que ha estallado la carga. Si ambos se perciben próximos, la cosa se está poniendo fea; si son simultáneos, se trata de un impacto directo.

El *Trigger* era un barco robusto y su casco estaba sólidamente construido, pero la conmoción de las explosiones lo zarandeaba como si estuviese hecho de hojalata. El ruido se asemejaba al que produciría un titán golpeando repetidamente su casco con un martillo de una tonelada. Dentro del barco salíamos despedidos a cada explosión, hasta que tuvimos la idea de no apoyarnos contra nada que estuviese en firme contacto con el casco. El barco entero se estremecía, las enormes cuadernas de acero se doblaban y las tuberías, líneas de ventilación y la maquinaria toda entraba en vibración de modo que amenazaban desprenderse del techo y mamparos. En aquel viaje llevábamos un nuevo dispositivo antivibratorio: las bombillas separadas del casco por unas piezas de dos pulgadas de alambre aislado, gracias al cual no se rompieron muchas, aunque danzaban de un lado para otro como locas. Partículas de aislamiento de corcho desprendidas, tras enturbiar la atmósfera, formaban una blanca alfombra sobre el suelo. La ventilación y el aire acondicionado se habían sacado de servicio, con lo que la temperatura subió de pronto a 34 grados; todos comenzamos a aligerarnos de ropa, hasta que el uniforme común fue sandalias y calzoncillos con una toalla liada alrededor del cuello.

Con el barco en 60 pies y viendo que habíamos soportado felizmente la primera tanda de cargas, Benson dijo:

—Después de esto, no le podemos dejar marchar; tenemos los tubos llenos de torpedos y le enseñaremos que también nosotros sabemos pegar fuerte.

De este modo se inició una de las batallas más singulares de la guerra. Arriba no había más claridad que la de la luna, por lo que resultaría difícil al destructor descubrir nuestro periscopio; aquella era, no obstante, suficiente para ver nosotros al barco a través de él.

—¡Zafarrancho de combate! ¡Le ajustaremos las cuentas a ese bastardo! Nos tiene localizados por sonar; habremos de esperar a que se nos ponga a tiro... ¡Iza periscopio...! Marcación, cuarenta y cinco; ángulo de inclinación, cinco estribor. Vaya, parece que está iniciando una pasada... Esta vez nos cruzará la popa, pero muy cerca... No podemos lanzarle ahora. ¡Aquí viene! ¡Agarrarse...!

De nuevo se produce el fragor estrepitoso de la onda explosiva al chocar con el barco, seguido del ruido de los estallidos. El *Trigger* se estremece y escora ante el castigo, pero parece que lo soporta bien.

Hago un recorrido por todo el barco para apreciar las averías causadas. Es el momento de ver si realmente su construcción es sólida. Una zona, situada en la parte

de popa de la cámara de motores de proa, parece ser el centro de todas las explosiones.

Los hombres situados sobre sus planchas son lanzados al aire cerca de un pie de altura cada vez que sobreviene una explosión. ¿Un punto débil? Esperemos que no. De todos modos, pronto lo averiguaremos. Vuelvo a la torre.

—Marcación, doscientos ochenta y cinco; distancia, mil quinientos; ángulo de inclinación, cero. ¡Aquí viene! Tampoco podemos tirarle. ¡Arría periscopio!

Esta vez pasará justo encima de nosotros. El rápido bataneo de sus hélices suena como anteriormente. Aquí están. «¡Blaam, blaam!». ¡Realmente cerca esta vez! Las puertas de las taquillas se abren, vertiendo su contenido sobre las planchas de cubierta, impregnadas de sudor humano. Un hombre se siente enfermo y vomita sobre un balde de residuos, pero el balde se vuelca, vertiendo su contenido sobre él y sobre el piso. Alguien tira un trapo, pero éste queda en el suelo. El volante de una válvula sale disparado, bota dos veces en las planchas del piso, resonando impresionantemente en el silencio producido entre dos explosiones; luego va a parar al poceto del periscopio, repiqueteando en las paredes de acero del mismo hasta que, en un apagado chapaleteo, cae sobre el agua de la sentina. De la cámara de mando sube una ronca algarabía, más bien un rugido de pánico:

—¡Agua en la cámara de bombas!

Nos miramos unos a otros horrorizados.

—¿Mucha?

Penrod Schneider, nuestro segundo comandante, se arroja por la escotilla de la cámara. No debe ser grave, pues el agua no ha llegado aún al piso de aquélla.

—Ha saltado un engrasador en el mecanismo del Kingston de la rápida. Le hemos puesto un tapón y no entra mucha agua —dice el segundo, que sube cubierto de grasa, sudor y agua salada. Está indignado, pues alguien se excitó allí abajo e hizo cundir el pánico.

—Muy bien —aprueba el comandante.

—Las hélices del destructor están moderando su marcación, cero, siete, cero —informa el hidrofonia.

—¡Arriba periscopio! Sí, está virando. Marcación..., ¡top!^[2]. Cero, seis, cinco; ángulo de inclinación, noventa babor; distancia, dos mil. Tan pronto como meta hacia nosotros, comenzaremos a caer y le largaremos una salva completa regulada a poca profundidad, por la garganta. Marcación..., ¡top! ¡Está cayendo ya! ¡Toda la caña a estribor, babor avante toda! Gobierna al ciento sesenta y cinco... Avante despacio. Hidrófonos, ¿dónde está? ¡Canta marcaciones constantemente!

—Cero, uno, cero... Las hélices aumentan revoluciones. ¡Cambia a la escala próxima!

—¡Atención a proa! Lo veo bien... Marcación..., siete y medio; distancia, mil doscientos; inclinación, cinco babor. Aquí viene otra vez. Marcación..., siete. Ángulo de giróscopo, uno derecha. Atentos..., seis..., cinco y medio... ¡Fuego tubo uno!

¡Fuego tubo dos! ¡Fuego tubo tres! ¡Fuego tubo cuatro!

—Cámara de proa comunica que todos los torpedos dispararon eléctricamente, señor.

—Los torpedos navegan en marcación cero, señor. Coinciden con la marcación del blanco.

«¡Blaam Blaam!». Miramos incrédulos a nuestro alrededor. ¿Han podido ser estas explosiones en el blanco? ¡Imposible! ¡Dos torpedos han hecho explosión prematura!

¿Qué pasa con los otros dos? Treinta segundos ya..., treinta y cinco..., cuarenta..., cuarenta y cinco... ¡Santo Dios, hemos fallado!

—Ha visto los torpedos y está virando... Por lo menos, le hemos estropeado esta pasada... ¡Aquí está...! Ángulo de inclinación, sesenta estribor.

—Tenemos otra oportunidad para volverle a lanzar. Marcación..., cinco. ¡Atención a proa! Marcación, diez; ángulo de giróscopo, cuarenta derecha. Atención... ¡Fuego tubo cinco...! ¡Fuego tubo seis!

Esta vez tampoco oímos ninguna explosión, a pesar de que vemos un torpedo que pasa justo por debajo de él.

—Vamos para abajo, muchachos. Nos hemos quedado secos a proa y no hay nada que hacer...

Y para abajo fuimos, aprestándonos a recibir otra nueva paliza de cargas. Pero al cabo de un rato el japonés se alejó del lugar y a poco seguíamos nosotros su ejemplo. Sin duda comunicó entusiasmado haber destruido un submarino americano, pues, una noche o dos más tarde, la Rosa de Tokio^[3] lamentaba informar a todos los submarinistas americanos que uno de sus compañeros había caído víctima de un destructor de la Armada Imperial en el Bungo Suido. Después nos obsequió con el disco «Mecido en la cuna de las profundidades».

Pese a la plaga de torpedos defectuosos, hundimos un barco más, un gran petrolero, y avenamos todavía otro, antes de agotar nuestra reserva y vemos obligados a regresar a Pearl Harbour. Allí, y para nuestro desencanto, nos informaron que si no habíamos visto hundirse al petrolero no podíamos estar seguros de su destrucción. Prometimos no volver a cometer este error otra vez.

Capítulo II

Seawolf

DESDE el 7 de diciembre de 1941 hasta el final de la guerra, nuestra flota submarina operó en medio del más estricto secreto, que justificaba su sobrenombre de «Servicio Silencioso». La razón de ocultar los efectos de nuestras operaciones submarinas no era otra que negar al enemigo la menor noticia sobre nuestra actuación. Como consecuencia de esto, el pueblo norteamericano no supo las hazañas de sus submarinos hasta que hubo finalizado la guerra. Y hasta hace relativamente poco no se ha podido apreciar el hecho de que, aunque tuvimos menos submarinos que los alemanes, comparada buque por buque y hombre por hombre, la actuación de las fuerzas submarinas de los Estados Unidos fue mucho más efectiva.

Pero hubo, además de ésta, otras dos razones poderosas para inducirnos a guardar silencio. La guerra submarina sin restricciones estaba declarada ilegal por las convenciones internacionales y, aunque las leyes habían sido previamente vulneradas en dos aspectos —primero la violación por parte de las naciones del Eje y luego el armamento de los buques mercantes—, parecía discreto mantener oculta la identidad de los hombres que intervenían en esta clase de lucha. La segunda razón era que, al mismo tiempo que se recibían noticias de los éxitos alcanzados, llegaban también partes y comunicados informando que empezaban a tener lugar fallos extraños e inexplicables. No es exagerado afirmar que el esfuerzo de nuestros submarinistas en la fase inicial de la guerra no llegó a alcanzar ni el quince por ciento de su efectividad. En la Flota Asiática, por ejemplo, y hasta su disolución final, el porcentaje de fallos llegó a ser casi de un cien por cien. Ningún submarinista duda hoy que si aquella flota desafortunada hubiese alcanzado desde el primer momento los éxitos que consiguió en fases más avanzadas de la guerra, el desenlace de las batallas de Corregidor y el mar de Java, y posiblemente toda la guerra del Pacífico, habría sido muy distinto.

Pero no tardaron mucho tiempo los submarinistas en averiguar el origen de aquellos fallos que radicaban en los mismos torpedos. Nuestros submarinos eran enviados a la guerra con torpedos defectuosos, con lo que tenían que combatir a dos enemigos en lugar de uno. Poco a poco, los rumores de sabotaje y las sospechas sobre una posible ineptitud del personal empezaron a socavar la moral de nuestra gente, con resultados desastrosos. Incluso ahora, nadie se atreve a estimar cuántos de nuestros hombres duermen para siempre en las profundidades por culpa de este insidioso enemigo.

Una vez tras otra, durante los primeros días de la guerra se recibían comunicados de los comandantes de submarinos informando que los torpedos no navegaban hacia el punto que habían sido orientados, que no estallaban al hacer impacto, que se paraban antes de llegar al blanco o describían imprevisibles trayectorias circulares,

con el riesgo consiguiente para el buque que los lanzaba. De entre los partes de campaña podemos entresacar frases como las siguientes, terriblemente patéticas en su laconismo:

«Los torpedos efectuaron su carrera normal, coincidiendo con la marcación de las hélices del blanco, pero no llegaron a estallar».

«Se dispararon tres torpedos. Las estelas de dos de ellos, claramente apreciadas por el periscopio y seguidos por hidrófonos, parecían ser impactos seguros. Inexplicablemente, no se oyó ninguna explosión».

«Se disparó una salva completa por los tubos de popa en condiciones ideales. Por el periscopio pudo observarse como la tripulación del blanco seguía con la mirada la estela de los torpedos, que aparentemente pasaron por debajo de él sin hacer impacto. Seguidamente comenzó el contraataque con cargas de profundidad».

«Se dispararon dos torpedos *por la garganta* contra el destructor que nos atacaba. Los dos torpedos hicieron explosión prematura sin que el enemigo sufriera ningún daño. Se ordenó bajar a gran profundidad, preparándonos para el ataque con cargas».

Como consecuencia de todo esto, se elevaron escritos a la Dirección de Armamento y a la Estación Naval de Newport, en Rhode Island, pidiendo que se tomaran medidas.

Pero los grandes bonzos de Newport y Washington, cómodamente arrellanados en sus sillones ante los escritorios y con su inmensa sabiduría y experiencia, aseguraban conocer mejor que nadie la razón de los fallos. Éstos eran debidos —según ellos— a errores cometidos en los cálculos del lanzamiento, como consecuencia de la excitación del combate. A esto sólo, por no decir a incompetencia profesional, podían ser achacados los mismos. El torpedo, maravilla de perfección mecánica, no podía ir sino hacia donde era orientado; luego si fallaba era porque había sido mal apuntado. Y añadían: «No se quejen de torpedos imperfectos hasta que no nos puedan demostrar palpablemente que existe esa imperfección».

De este modo obcecados se expresaban los hombres sobre los que recaía la responsabilidad de producir y mejorar nuestros torpedos.

Los submarinistas son gente leal y trabajadora, formada con un cuidadoso entrenamiento y esmerada selección. Espoleados por estas acusaciones de ineficiencia y falta de interés, redoblaron sus esfuerzos para lograr mejores resultados en sus ataques, sin obtener más que nuevos fallos como toda recompensa a aquéllos.

Y esta sórdida historia de los torpedos está íntimamente relacionada con la del *Seawolf*.

* * *

Entre los submarinos que se encontraban en la base de Manila durante el largo verano y otoño de 1941 estaba el *Seawolf* (SS197). Puesto en servicio el 1.º de diciembre de 1939 y tras pasar los períodos de entrenamiento en New London y Pearl Harbour, este submarino fue asignado a la Flota Asiática, en unión de otras unidades de la Segunda Flotilla de submarinos. El 8 de diciembre de 1941 (fecha de longitud este) se hallaba fondeado en la bahía de Manila, esperando entrar en el arsenal de Cavite, para llevar a cabo su primera gran reparación.

Aquella tarde trágica, que presencié la muerte del *Sealion*, hundido por las bombas japonesas mientras yacía amarrado al muelle, sin poder sumergirse ni hacerse a la mar, y al *Seadragon* gravemente herido, fue la introducción del *Seawolf* a la guerra total. Desde entonces hasta aquel fatídico 3 de octubre de 1944, en que el veterano guerrero cayó víctima del error de un destructor amigo, al que no podía atacar para defenderse y que no quiso oír sus desesperadas señales de reconocimiento, su historia es un compendio representativo de nuestra campaña submarina tal y como se desarrolló. Bajo el mando de cuatro comandantes, el *Seawolf* supo crearse una original reputación de efectividad que mantuvo a lo largo de su vida y que le valieron dos Felicitaciones Navales Colectivas —el único submarino que hasta el momento ha logrado tan alto galardón.

Su lucha con los torpedos dio comienzo el 31 de marzo y el 1.º de abril de 1942, cuando atacó tres cruceros japoneses en aguas de la isla de la Natividad. Durante dos días, su comandante, capitán de corbeta Frederick B. Warder, permaneció en aquella zona sometida a vigilancia enemiga, efectuando tres ataques deliberados y perfectamente realizados contra tres cruceros japoneses distintos. Warder, furioso como todos sus compañeros por los inexplicables fallos de los torpedos, efectuó los lanzamientos a distancias tan cortas que el fallo habría sido tan imposible como inexcusable. En dos de los casos pudo oírse como las hélices del blanco se paraban después de las explosiones de los torpedos. Todas las indicaciones confirmaban que, cuando menos, los tres cruceros habían resultado averiados.

Los contraataques que sufrió el *Seawolf* por parte de los numerosos buques de escolta que se hallaban presentes tenían bastantes visos de verismo y realidad. En especial, cualquiera de los dos primeros ataques que sufrió, cada uno de los cuales duró más de seis horas, eran argumentos lo suficientemente fuertes para convencer a cualquiera de las serias intenciones de los japoneses.

Y siguiendo al tercer ataque del *Seawolf*, el enemigo desencadenó el más impresionante y prolongado de los contraataques. Si los nipones hubiesen insistido más en sus esfuerzos, habrían terminado a buen seguro con el submarino, cuyas baterías se hallaban descargadas y su dotación exhausta después de dos días de continuos ataques y contraataques en medio de un calor sofocante. Poco antes de

medianoche del tercer día, el *Seawolf* logró romper el contacto y salir a la superficie.

Warder comunicó haber hundido, o cuando menos averiado, tres cruceros enemigos. Pero como los tres buques habían sido perfectamente identificados a lo largo de los ataques, pudo pronto comprobarse que continuaban en acción sin haber sufrido el menor daño.

Después de la guerra, un alto jefe de la Marina japonesa fue interrogado acerca de esta acción. Su respuesta fue significativa:

«Nos dimos cuenta de que estaban ustedes sufriendo serias dificultades con sus torpedos».

Pero los fallos no eran precisamente debidos a falta de pericia por parte de la dotación y del comandante, ni a falta de audacia, que inducía a éste a correr enormes riesgos. Si Warder hubiese sido tan osado con la pluma como con los torpedos, su informe de aquellos dos días de lucha habría superado la más salvaje e imaginativa ficción. Cuando sus compañeros del servicio submarino supieron de las hazañas del *Seawolf*, recayó sobre su comandante el sobrenombre de «Intrépido Freddie» — aunque muy a pesar suyo— y la fama del barco se extendió por todo el Pacífico. Freddie redobló sus esfuerzos para obtener de aquellos torpedos el rendimiento debido.

Una de las sospechas más generalizadas era que los torpedos efectuaban su carrera a demasiada profundidad. Las instrucciones vigentes prescribían regularlos a una profundidad tal que pasaran por debajo del blanco, con el fin de lograr que la punta magnética de combate hiciese explosión justo debajo de la quilla, despanzurrando de este modo la carena del enemigo. Si los torpedos navegaban a mayor profundidad de la regulada, podían muy bien pasar por debajo del blanco sin hacer explosión. Por el contrario, si el mecanismo de activado magnético era demasiado sensible, el torpedo podía hacer explosión prematura, es decir, antes de llegar al blanco. Lo mejor que podía pensar cualquiera situado en este trance era que ambas suposiciones eran ciertas.

Forzados por la amarga experiencia, los comandantes habían aprendido gradualmente a hacer frente a su defectuoso armamento, practicando toda clase de triquiñuelas para hacerlo funcionar. Muchos de ellos graduaban sus torpedos a profundidad cero sin más ni más, aunque esto era totalmente opuesto a las instrucciones dictadas por la Oficina de Armamentos. Puesto que se aceptaba que los torpedos navegaban a una profundidad superior en diez a veinte pies de lo que decían en Washington, regulándolos a cero se tenían las mayores probabilidades de alcanzar a buques de gran calado. En lo que respecta a buques de poco calado, tales como destructores, el darles o no era ya mera cuestión de suerte.

También se comprobó pronto que empleando constantes y minuciosos cuidados podía, en ocasiones, incrementarse el tanto por ciento de impactos de los torpedos. Los sumergibles alemanes, ingleses y holandeses podían sacar los torpedos a la mar, exponiéndolos a las más rigurosas condiciones, después de las cuales aquéllos

funcionaban perfectamente; en cambio, nuestros submarinistas se veían forzados a cuidar de los suyos hasta un extremo exagerado y ridículo. Durante los cruceros de guerra era necesario efectuar en ellos reconocimientos a fondo a las pocas semanas de estar en la mar. Cada vez que el agua salada entraba en contacto con los torpedos por cualquier razón, y más aún si llegaba a penetrar en cualquiera de sus mecanismos, habían de ser concienzudamente desarmados. Tanto en la mar como en tierra, el personal de los submarinos llegó a ser el más experto y capacitado en lo que a conservación de torpedos se refiere.

Aunque como consecuencia de la acción del *Seawolf* salió un informe a Washington conteniendo todos los detalles de aquélla, los submarinistas de entonces aprendieron la más dura de las lecciones: cuando hay algo importante que hacer, hazlo por ti mismo. En Brisbane, Pearl Harbour, Fremantle, Surabaya, Mare Island y New London se acometió este trabajo. «No fiarse de nada y comprobar cada torpedo que llegue desde la cabeza de combate a la cola». Esta filosofía llegó a tal extremo, que los submarinos que estaban de patrulla de guerra habían de reconocer minuciosamente cada torpedo antes de dispararlo. Por su parte, las dotaciones de las bases cuidaban de no entregar un solo torpedo a los submarinos que no hubiese sido antes cuidadosa y detenidamente preparado.

De este modo surgió un singular espíritu de competición. Cada submarino, a su regreso de la mar, comunicaba el número total de fallos probables o comprobados y las acciones en las que había tomado parte. La base o buque nodriza que tenía a su cargo un porcentaje anormal de fallos había de dar en este caso muchas explicaciones; pero peor era la desaprobación extraoficial del conjunto de las fuerzas submarinas. La reputación profesional significa mucho para cualquier hombre u organización, y en defensa de ella se originaban violentas batallas cada vez que salía un lote de torpedos defectuosos.

Simultáneamente se libraba una batalla más callada. Aparte de la posibilidad de que existiesen errores menores en el funcionamiento de los torpedos, se llegó a una clara evidencia de que algo había mal en el diseño en sí de los mismos. El Alto Mando de los submarinos ordenó efectuar una investigación para comprobar hasta el último detalle del diseño, construcción y funcionamiento de los torpedos.

* * *

El 3 de noviembre de 1942, el *Seawolf* penetró dentro del golfo de Davao (Mindanao) en busca de buques enemigos. Warder y sus hombres habían llegado a la conclusión de que sus torpedos navegaban por debajo de la profundidad marcada y decidieron comprobarlo. Lo primero que les hacía falta era encontrar un blanco que no presentara dificultades en la resolución del problema del fuego, con el fin de eliminar esta posible causa de error.

El segundo problema era hallar un lugar donde pudiera comprobarse el fallo del

torpedo, es decir, que si fallaba hiciera explosión después de haber pasado el blanco. El sitio en que tuviera lugar la explosión suministraría una prueba evidente de la trayectoria seguida por aquél. Estos dos problemas quedaban resueltos tomando como blanco un buque fondeado, ya que los torpedos, de no hacer impacto en el blanco, terminarían haciendo explosión al tropezar con la costa. Para mejor confirmar sus resultados, Warder había embarcado dos tipos distintos de torpedos en este crucero — el «Mark XIV», recientemente puesto en servicio, y el anticuado «Mark X»—, pensando que sería de gran utilidad el poder confrontar el comportamiento de ambos.

Efectuando esta prueba, Warder esperaba demostrar que, de haber fallos, éstos serían tan sólo achacables a los torpedos, en los que él sabía desde hacía meses residía la causa principal. El *Seawolf* dispararía sus torpedos deliberadamente y con el mayor cuidado, registrando el comportamiento de cada uno de ellos. Era ésta una prueba heroica que correspondía haber efectuado años atrás en las aguas pacíficas de la bahía de Narragansett por la Estación Naval de Torpedos.

Warder y su *Seawolf* encontraron por fin lo que andaban buscando: el *Sagami Maru*, un transporte de 8000 toneladas fondeado en la bahía de Talomo. Warder inspecciona la ensenada y el fondeadero, toma nota de las corrientes existentes, examina la carta y mentalmente elige el rumbo de retirada. Después de dar a los torpedos su comprobación final, toca zafarrancho de combate.

Con Fred Warder en el periscopio, auxiliado por su segundo Bill Deragon, el *Seawolf* se desliza silenciosamente hacia la posición de ataque llevando parada toda la maquinaria que no es esencial para el mismo.

Lentamente se va aproximando el submarino, sacando su periscopio a intervalos regulares y por breve espacio de tiempo. Por fin, el *Seawolf* llega a posiciones de fuego. Distancia, 1400 yardas. La velocidad del blanco es, naturalmente, cero; su rumbo no afecta al problema. La corriente es nula, según indica la cadena del *Sagami Maru*, que cae a pique desde su escobén.

Un individuo entusiasta e ingenioso, el joven teniente de navío de la reserva Jim Mercer, ha preparado un nuevo artilugio para probar: un sistema para tomar fotografías a través del periscopio. Si el *Seawolf* logra impresionar media docena de fotografías un poco decentes, serán un buen argumento para probar la evidencia que se trata de demostrar acerca de los torpedos.

—¡Iza periscopio! —ordena Warder—. Marcación..., ¡top!; distancia, ¡top! ¡Arría periscopio!

Los datos se introducen en la anticuada dirección de lanzamiento, situada en la cámara de mando.

—¡Angulo de inclinación, ciento diez estribor! Mando, ¿cuál es el ángulo de giróscopo generado?

Don Syverson, el oficial torpedista, comprueba cuidadosamente la dirección de lanzamiento antes de responder:

—Angulo de giróscopo, un grado a la izquierda, mi comandante.

—Timonel, ¿qué rumbo llevas?

La pregunta de Warder se dirige directamente al hombre de la cofa.

—¡Trescientos seis, señor!

—¡A babor un grado! ¡Gobierna al trescientos cinco!

Warder está dispuesto a eliminar toda posible fuente de error o de ulterior discusión. Disparará sus torpedos sin ángulo de giróscopo, a la distancia óptima, en tiro recto, el más sencillo y simple del manual.

—¡A rumbo trescientos cinco, señor!

El informe del timonel coincide con el de Don Syverson, el cual comunica que el ángulo de giróscopo indica ahora cero.

Volviendo su rostro sudoroso hacía Bill Deragon, Warder le ordena:

—Echa una mirada. ¡Rápido!

Mientras Deragon se apresta, agachado, para asir el ascendente cabezal del periscopio, Warder se ocupa de los últimos preparativos para el fuego.

—¡Alistar tubos de proa! —ordena.

Teóricamente, las puertas de fuera de los tubos tenían que haber sido abiertas con anterioridad, pero la experiencia demuestra que cuanto más tiempo esté el torpedo dentro del tubo inundado, menores son las probabilidades de que funcione como es debido.

—¡Profundidad, dieciocho pies!

Con el calado que se le ha estimado al blanco de veinte pies, y concediendo al torpedo una tolerancia en navegar ligeramente más profundo que lo ordenado, aquél deberá pasar justo por debajo del fulgente *Sagami Maru* y hacer explosión magnéticamente bajo su quilla.

—¡Torpedos regulados a dieciocho pies!

Un joven marinero situado en la parte de proa de la torreta repite el mensaje recibido por teléfono desde la cámara de torpedos de proa.

—¡Atención a proa...! Listo tubo uno... Iza periscopio... ¡Observación final y fuego!

El periscopio llega a su tope superior.

—Marcación..., ¡top!; distancia..., ¡top! ¡Atención...! ¡Fuego tubo uno!

Impulsado por la fuerza del aire, y entre el silbido creciente de su máquina súbitamente puesta en marcha, el torpedo número uno emprende su camino. Todo el barco se estremece al ser bruscamente expelida su masa de una tonelada y media. Luego el agua del mar se precipita dentro del tubo vacío, accionando la válvula antiburbuja, que engulle al interior del barco el aire del disparo, que de otra forma saldría a la superficie.

Aunque por doctrina está prohibido mantener el periscopio izado, Warder no se separa del ocular, dispuesto a no perderse nada de lo que sucede arriba. Una estela de finas burbujas apunta en constante avance hacia el costado del blanco. La neblina azulada que se eleva de ella indica un exceso de aceite en la máquina, un detalle

insignificante pero molesto, porque puede atraer la atención del enemigo.

El torpedo prosigue veloz su marcha rectilínea. Las comisuras de los labios de Warder se fruncen imperceptiblemente.

—Si este torpedo funciona como Dios manda —masculla—, el blanco está perdido; deberá partirlo en dos.

Todas las miradas se concentran en Bill Deragon, que sostiene en sus manos el cronógrafo. Los segundos transcurren con exasperante lentitud.

Súbitamente, el comandante ahoga un grito:

—¡La cámara! Casi lo olvidé. ¡Listos para sacar una foto!

Bill toma la cámara de lo alto de una taquilla y se la tiende al comandante Warder mantiene su ojo pegado al ocular.

—¿Cuánto tiempo ha pasado, Bill?

—Cuarenta y siete segundos, mi comandante.

—¡Condenado, debía hacer impacto ya...!

El impulsivo comentario refleja los pensamientos de todos en la torreta.

De repente, Warder levanta la cámara al ocular del periscopio y la ajusta a él febrilmente. Casi al mismo tiempo, el rugido de una explosión invade la torreta, y un momento después llegan voces de alegría procedentes de la cámara de mando:

—¡Le hemos dado! ¡A la primera!

El comandante, furioso, ataja esta incipiente muestra de júbilo:

—¡No ha sido un impacto! ¡El torpedo pasó por debajo del blanco y estalló en la playa!

Un silencio de muerte.

La voz del comandante corta a través del ambiente ensombrecido:

—Este torpedo era un «Mark XIV». Deragon, comprueba que la profundidad que metimos en el torpedo está registrada, así como su número de serie. Esta vez hemos conseguido una prueba fehaciente de lo que sucede: la fotografía mostrará la estela del torpedo y la explosión por detrás del blanco.

Una leve sonrisa asoma por los labios de Warder:

—Para el próximo torpedo vamos a meter una profundidad de ocho pies; que la registren también.

Ya que va a incumplir las instrucciones, Warder está dispuesto a hacerlo con malicia premeditada.

—¡Atención tubo dos...! Distancia..., ¡top! Marcación..., ¡top!

—¡Listo el dos, señor! ¡Profundidad, ocho pies!

—¡Fuego tubo dos!

La cruz filar del periscopio coincide exactamente con la chimenea del blanco.

Nuevamente transcurre el tiempo en espera de la explosión, pero esta vez no es tan prolongada. Al llegar al submarino la onda explosiva, el comandante sonríe e invita a Deragon a echar una ojeada por el periscopio.

—Creo que esta vez hemos logrado un impacto directo, Bill.

A través del reducido ocular del periscopio puede verse una nube de fango y espuma lanzada al aire, entremezclada con lo que parecen ser trozos del barco arrancados por la explosión. El blanco se escora violentamente hacia el submarino unos treinta grados; luego vuelve a quedar adrizado.

El comandante del *Seawolf* y su segundo admiten que no hay evidencia concluyente del daño infligido. A pesar de la explosión y la escora subsiguiente, el calado del blanco no parece haber aumentado una cantidad apreciable.

—¿Cuánto tiempo duró la carrera del torpedo? —pregunta de pronto Warder.

Bill Deragon mira el cronógrafo y responde:

—Cuarenta y cuatro segundos, mi comandante.

Los dos hombres se miran pensativamente. Warder es el primero en hablar:

—Veamos, carrera del torpedo..., velocidad... Lo antes que este torpedo pudo alcanzar el blanco fue a los cuarenta y cinco segundos, tal vez un poco más. Ha debido estallar justo antes de hacer impacto.

El segundo mueve la cabeza en señal de asentimiento.

—Por eso se escoró tan violentamente. ¿Qué haremos ahora?

—¿Qué haremos? Le largaremos otro. Regula profundidad a cuatro pies.

Pocos segundos más tarde, el tercer torpedo sale del tubo, regulado para navegar más cerca de la superficie. Nuevamente su estela apunta directamente al blanco, pero en esta ocasión no sobreviene explosión alguna. Por hidrófonos se oye como el torpedo marcha normalmente mucho tiempo después de haber tenido que tocar al blanco. Súbitamente se para.

—¡Listo el cuatro...! ¡Fuego tubo cuatro!

Otra vez nada. El *Seawolf* ha vaciado sus tubos de proa, mientras el *Sagami Maru* continúa fondeado, indefenso, en la bahía de Talomo. Y ahora el submarino atrae sobre sí toda la furia comprensible del *Sagami Maru*. Los dos grandes cañones situados en la proa y la popa del transporte empiezan a arrojar un torrente de granadas sobre el periscopio del submarino. Las explosiones de artillería en la superficie del agua suenan con una potencia extraordinaria y son de características enteramente peculiares. Si el *Seawolf* había pensado alguna vez probar suerte con el cañón de cubierta, esta batería le hizo cambiar totalmente de opinión. Pero Warder no tiene intención de abandonar el terreno con su presa todavía a flote. Puesto que los torpedos «Mark XIV» han fallado, probará ahora con los «Mark X».

Trabajando contra reloj, en una atmósfera sofocante de unos 34 grados, los hombres del *Seawolf* realizaron un esfuerzo milagroso comprobando y cargando los torpedos en los tubos de proa. Media hora después de haber sido disparado el cuarto torpedo, el submarino iniciaba una nueva y furtiva aproximación en la bahía de Talomo dispuesto a probar otra vez su suerte.

Al perder de vista el periscopio, los artilleros del *Sagami Maru* continuaron disparando furiosamente en todas direcciones. En esta ocasión, Warder se aproximó lo más posible antes de lanzar; si cabe, un poco más cerca todavía. La cámara está

lista, al igual que los viejos torpedos, cuyo ángulo de giróscopo, como en los lanzamientos anteriores, es cero.

—¡Fuego tubo uno...!

El torpedo hace explosión en la popa del blanco. Cuando el humo se disipa, la dotación del cañón de popa ha desaparecido y el *Sagami Maru* está, por fin, hundiéndose con la proa levantada. Es el momento de darle el *coup de grâce*^[4].

El *Seawolf* se ha aproximado tanto que necesita virar en redondo antes de volver a disparar. Con esto, Warder consigue, además, nivelar el consumo de torpedos a proa y a popa, una preocupación ésta del previsor comandante.

La dotación artillera ha abandonado sus puestos en la proa del *Sagami Maru*, y el *Seawolf* puede terminar tranquilamente su evolución sin ser molestado. Doce minutos más tarde está listo con sus tubos de popa y dispara un torpedo.

«¡Blaam!». Un sólido impacto tiene lugar en la proa. Un incendio eleva al aire columnas de humo, y el blanco se hunde ahora de proa con la popa levantada. Mientras el *Seawolf* emprende la retirada hacia el mar abierto, varias observaciones por el periscopio muestran que el *Sagami Maru* está en camino hacia la morada de Davy Jones, con todo su cargamento de pertrechos esenciales para los japoneses de Mindanao y a la vista de cientos de nativos y japoneses en la costa.

Luego vinieron las contramedidas. Dos aviones guiaron a dos unidades antisubmarinas hacia el sumergible. El *Seawolf* se vio forzado a bajar a gran profundidad y a iniciar maniobras de evasión, pero no recibió ni una ínfima parte del castigo a que, a ojos de los japoneses, se había hecho acreedor.

Pocas horas más tarde, Freddie Warder terminó de redactar en términos concluyentes su informe oficial. Había disparado seis torpedos, de los cuales los cuatro «Mark XIV» resultaron defectuosos. El blanco fue hundido por los viejos torpedos y había conseguido fotografías que confirmaban los hechos. Por ello, se contentó con una simple exposición de éstos, dejando entrever más entre líneas que en las palabras del informe: «Los fallos del primer ataque son clásicos; solamente añaden peso a las observaciones hechas con anterioridad por mí y otros comandantes acerca del irregular comportamiento de los torpedos “Mark XIV” y sus cabezas de combate».

El 1.º de diciembre de 1942, el *Seawolf* celebró su tercer cumpleaños entrando en la base de Pearl Harbour tras haber efectuado siete cruceros de guerra consecutivos bajo el mando de Freddie Warder. Menos de un mes antes, a miles de millas, había librado su batalla con el *Sagami Maru*, o, mejor dicho, su batalla contra los defectuosos torpedos americanos teniendo como presa a dicho buque enemigo. Su contribución al esfuerzo de guerra fue, en aquella ocasión, muy superior al que significa el mero hundimiento de un barco.

El problema de los torpedos no quedó aún resuelto, porque es preciso más de un documentado informe para hacer cambiar de opinión a toda una oficina naval. Pero el peso de la evidencia continuaba acumulando su valor en el asunto.

Capítulo III

Trigger

PARA su tercer crucero de guerra le había sido reservada al *Trigger* una nueva misión: teníamos que fondear un campo de minas en las aguas poco profundas del Japón antes de iniciar nuestra patrulla normal. De este modo, a primeros de diciembre de 1942 estábamos en aguas de Inubo Saki, pocas millas al norte de Tokio. Penrod y el comandante habían invertido muchas horas planeando cómo y dónde fondear nuestras minas de modo que infligiesen el mayor daño posible al enemigo. Elegimos una clara noche de luna para tener buena visión por el periscopio y un lugar, algunas millas hacia fuera de Inubo Saki, donde era de esperar discurriera con seguridad el tráfico enemigo.

Uno de los problemas relacionados con el fondeo de minas es la elevada presión de aire que se acumula dentro del submarino. Nuestro mecanismo antiburbuja estaba diseñado para impedir la salida al exterior del aire del disparo en los tubos, por los que se expulsan también las minas. Como había que lanzar muchas de éstas, era grande, en consecuencia, el aire a descargar en el interior. El principal problema que esto origina es un falseamiento en las lecturas del manómetro de profundidad —que mide la diferencia de presión del agua del mar con la interior—, lo que hace que progresivamente vaya acusando lecturas cada vez menores.

Mi misión estaba en consonancia con mi destino de segundo de máquinas: tenía que medir constantemente la presión interior, para corregir la lectura de los manómetros, de modo que los timoneles pudieran siempre gobernar a la misma cota.

Fondear minas en aguas poco profundas y en las mismas barbas del enemigo era un asunto un tanto peliagudo, aunque me consta que Penrod y el comandante sabrían qué decisión tomar en el caso de que fuésemos descubiertos. De todos modos, con los tubos totalmente llenos de minas, poco había que hacer hasta tanto no nos deshiciéramos de ellas y los recargásemos de torpedos.

Arriba, en la torreta, Roy Benson montaba guardia en el periscopio. A su lado, Penrod comprobaba nuestro rumbo mientras junto a mí, en la cámara de mando, el jefe de máquinas, Steve Gimber, vigilaba los timoneles. Habíamos fondeado ya la primera línea de minas sin novedad. Después de virar en redondo para plantar la segunda y cuando estábamos a mitad de nuestro recorrido en ella se oyó la voz de Benson desde la torreta:

—Darse prisa ahí abajo.

Lanzamos unas pocas minas y volvió a sonar de nuevo la voz de Benson:

—¿Cuánto queda?

Otra mina salió del tubo.

—Unos diez minutos —comunicó Steve Mann, el oficial torpedista, desde la cámara de proa.

—Aligerar cuanto sea posible —respondió el comandante. ¿Qué pasaba? ¿Por qué esta prisa repentina? ¿Qué sucedería arriba?

Subí rápidamente la escala de la torreta para averiguarlo. Un enorme barco, escoltado por un destructor, había aparecido en el campo del periscopio y se dirigía hacia nosotros. Se lo comuniqué a Gimber y luego corrí hacia proa para dárselo a conocer a Steve Mann. Con la mayor rapidez posible, expulsamos las minas que quedaban.

Terminada nuestra misión, nos alejamos de aquellas aguas mientras a toda prisa recargábamos los torpedos en los tubos. Finalizada esta faena, empezamos a sentirnos mejor.

Benson había mantenido, entre tanto, una atenta vigilancia sobre los dos buques. De pronto llegó su voz desde la torreta:

—Parece como si se fueran a meter en el campo.

Empezamos a preguntarnos si tocarían en alguna de nuestras minas y si éstas habrían tenido tiempo de armarse y funcionar.

«¡Bloom!». Todas nuestras interrogaciones encontraron respuesta en un santiamén. A través del periscopio, Benson vio como el barco era irremisiblemente impulsado hacia arriba, rodeado de blanca espuma. Cuando ésta se disipó, el barco se mostraba partido en dos, con la proa y la popa al aire y la sección central hundida.

Fascinado, nuestro periscopio contemplaba aquella destrucción; después giró para echar una ojeada al destructor, que daba vueltas alrededor del mercante como un sabueso que busca su rastro. Por hidrófonos podía oírse su detector de eco en función, no rutinariamente, como había estado haciendo hasta entonces, sino alerta, como quien busca algo. El mismo pensamiento nos asaltó a todos: «Cree que ha sido torpedeado. ¿Qué pasará si nos encuentra aquí?».

La idea no era demasiado divertida; estuviere o no equivocado con respecto a la causa del hundimiento, lo cierto era que para nosotros iba a ser igual. Oíamos con toda claridad sus hélices batiendo el agua mientras voltejeaba buscando su presa.

Steve Gimber se inclinó hacia mí y muy serio dijo:

—¿Sabes, Ned? Las cosas podían ir peor. Ese destructor está todavía metido en nuestro campo, y si se empeña mucho puede que encuentre otra *peladilla* para él.

Apenas había terminado Steve de decir estas palabras, se oyó otra violenta explosión, cesando simultáneamente las hélices y el detector de eco.

En nuestro intento de evadimos habíamos bajado a la mayor profundidad que nos permitían aquellas aguas y nos vimos privados del placer de ver hundirse al destructor. Por esto, cuando a nuestro regreso comunicamos el hecho, el *Trigger* sólo pudo adjudicarse el hundimiento de un gran carguero. Al salir a superficie, una hora más tarde, se veía por nuestra popa una gigantesca columna de humo negro en el sitio donde habían estado los dos barcos.

En el transcurso de aquel crucero hundimos tres barcos más: un buque de carga, justo a la entrada de la bahía de Tokio; el destructor *Okikaze*, que parecía regresar de

un «barrido» antisubmarino, y un enorme buque cargado de aviones, un poco más alejado de la costa. Este último lo hundimos el 31 de diciembre de 1942, con nuestros mejores deseos para un feliz y próspero Año Nuevo.

Tras haber agotado por segunda vez todos sus torpedos, el *Trigger* regresó a Midway para efectuar reparaciones. A nuestra llegada, Penrod Schneider y Steve Gimber fueron desembarcados. Steve debía presentarse en Manitowoc, Wisconsin, como segundo comandante del *Rasher*, próximo a entrar en servicio; un bonito destino en realidad. Pero Penrod logró uno mejor todavía, ya que había de trasladarse a la «Electric Boat Company», en Groton, Connecticut, para tomar el mando del *Dorado*, en construcción en aquellos astilleros.

Esto reportaba buenas nuevas para Steve Mann y para mí, pues, aunque vimos marchar con pena a Penrod y a Gimber, él fue promovido a segundo y yo me hice cargo del destino de jefe de máquinas. Se organizó una gran fiesta de despedida a nuestros compañeros, y a los dos días de nuestra llegada a Midway los vimos partir en la lancha que había de llevarlos al aeropuerto.

Poco después llegó uno de los relevos, un alférez de navío recién salido de la Escuela Naval, John W. Sincavich, que infructuosamente trató de ocultarnos su apodo en ella, que no era otro que «Stinky^[5]». Personalmente me alegré de su llegada. Durante un año había sido segundo de máquinas, y ahora que ocupaba la jefatura necesitaba un ayudante. «Stinky» ocupó esta plaza.

Capítulo IV

Wahoo

NARRAR la historia del *USS Wahoo* exige contar también la de Mush Morton, su comandante. Más que ningún otro, Morton mostró el camino a seguir a sus compañeros del «Servicio Silencioso». Era un hombre positivo, intolerante, rápido en denunciar la ineficacia, absolutamente desprovisto de miedo y poseído de un ardiente deseo de infligir daño al enemigo japonés.

Nunca será posible explicar por qué Morton consideraba que la destrucción de la marina mercante japonesa era una misión suya particular, ya que él y el *Wahoo* duermen para siempre en cualquier lugar del mar del Japón. Pero lo que hubo de inmortal en ambos quedará unido indisolublemente en los archivos de una nación agradecida (aunque olvidadiza) y en las mentes y corazones de unos pocos hombres que los conocieron.

Morton murió pensando, quizá, que no había sido recogido su mensaje por aquellos a quienes iba dirigido, posiblemente con un poco de amargura al ver que no había logrado convencer a nadie para seguirle. Pero no debió nunca preocuparse, ya que tras él vino una legión de nombres cuya fama demostró que sus ideas habían caído en suelo fértil. Los *Trigger*, *Tang*, *Barb*, *Harder* y *Tirante* fueron algunos de sus discípulos en la escuela de los que creían en la fría y lógica evaluación de las posibilidades, seguidas del ataque furioso y devastador; la de los devotos partidarios de la competición por regresar a puerto con el mayor número posible de barcos destruidos.

Morton creía en un solo camino para cumplir su misión; fuera de él no habría conseguido nada. Sólo podría quizás objetarse a sus medios que fue su propio afán de perfección el que le llevó a la muerte.

El último día de 1942, el capitán de corbeta Dudley W. Morton tomó el mando del *Wahoo* en Brisbane, Australia. Durante las primeras semanas de su mando no se echó de ver nada extraordinario en el nuevo comandante, como no fuera, quizás, un empeño casi fantástico por terminar las obras y reparaciones para que no se produjese un retraso innecesario en la primera salida a la mar.

Por fin, el 16 de enero de 1943, se dieron por terminadas las obras, quedando el *Wahoo* listo para emprender su tercer crucero de guerra, con Mush Morton a su mando. Acompañado por un destructor de escolta —necesario por la orden dada de «disparar al avistamiento» en aquellas aguas—, el submarino salió del puerto, dirigiéndose a alta mar.

Al caer la noche, el buque de escolta retomó a puerto, mientras la luz atenuada de un proyector de señales deletreaba la despedida acostumbrada: «Buena suerte..., buena presa». Es posible que el comandante del destructor deseara también hacerse a la mar como los antiguos piratas, solitario en busca del enemigo. Innegablemente,

había mucho de romántico en la partida de un barco pequeño hacia las aguas enemigas dispuesto a afrontar serios peligros y confiando sólo en su propia habilidad para salir airoso de ellos. Quizá por la mente del comandante del destructor cruzaron estos mismos pensamientos mientras el señalero transmitía su despedida; tal vez Morton sintiese también una momentánea comprensión, pero su respuesta fue igualmente escueta:

«Muchas gracias».

El *Wahoo* dependía ya tan sólo de sí mismo.

No pasó mucho tiempo sin que la dotación del *Wahoo* conociese los planes que habían estado bullendo en la mente de su nuevo comandante una vez pasada la necesidad de mantenerlos en secreto. Recientemente se había sabido que los japoneses utilizaban un lugar denominado Wewak como una de sus principales bases de operaciones. Su posición exacta no había sido localizada; únicamente se sabía su longitud y latitud aproximadas y que se hallaba en la costa nordeste de Nueva Guinea. Morton resolvió encontrar la base de Wewak, entrar sin ser visto y armar en ella tanto jaleo como fuera posible.

Los preparativos que hizo con sus oficiales para esta pequeña aventura eran una muestra de las concienzudas características de aquel hombre. La única carta que mostraba, muy vagamente, la situación de Wewak estaba contenida en un atlas escolar. Empleando la lente de una cámara fotográfica y el farol de señales, se logró construir un proyector de «fabricación casera», por medio del cual fue posible dibujar una carta de aquella parte de Nueva Guinea a la misma escala que las restantes de a bordo. El estudio de los «Avisos a los navegantes» y de otras publicaciones permitió acumular gran cantidad de información muy valiosa en la localización del lugar. Tras algunas deliberaciones, se escogió como sitio más probable la zona comprendida entre un grupo de islas pequeñas situadas cerca de la costa de Nueva Guinea. Valiéndose de la carta confeccionada, Morton se proponía entrar y salir del lugar gracias a toda la información condensarla en ella.

Mientras tanto, el *Wahoo* estuvo navegando a la mayor velocidad posible hacia la zona en que Wewak estaba situada. Sin duda alguna, el nuevo comandante era un hombre lleno de acometividad, al menos en todo lo que se relacionaba con iniciar la acción contra el enemigo.

A los ocho días de salir de Brisbane, el *Wahoo* hizo inmersión, a las 0330 horas, un par de millas al norte del supuesto fondeadero. Al hacerse de día, su periscopio efectuó varias observaciones, mientras en la mesa trazadora se anotaban todos los accidentes geográficos que podían ayudar a efectuar el ataque y la retirada.

Si hasta entonces hubo algunas dudas acerca de lo que el comandante pensaba hacer en el desarrollo de su aventurado plan, éstas quedaron pronto disipadas. Morton se dirigía con toda calma hacia el mismo fondeadero, eludiendo dos torpederos antisubmarinos que se habían puesto en movimiento para efectuar su «barrido» diario. No se veía nada en su interior, excepto un pequeño remolcador y una barcaza

que no valía la pena tomar en consideración.

Algunos mástiles de trípode que se avistaron en el extremo de una de las islas excitaron su interés, pues podían pertenecer a algún buque de guerra. El intento de rodear la isla fracasó ante la presencia de una cadena de escollos que la unían a la otra adyacente, impidiendo al *Wahoo* trasladarse hacia donde fueron descubiertos los palos. Es difícil describir la situación en la cual Morton se colocó deliberadamente. Había entrado sumergido y a plena luz del día en una base enemiga; se hallaba en aguas poco profundas —un mal sitio para ocultarse un submarino— y, lo que es peor, con fuerzas enemigas que se volcarían sobre él tan pronto como fuera señalada su presencia.

Pero estos hechos y la presencia de aquellas dos unidades antisubmarinas, en lugar de desanimar a Morton, sirvieron para confirmarle que había encontrado *Wewak*. Por ello, empleó toda la mañana en cruzar tranquilamente por la zona, asomándose sumergido a todos los posibles fondeaderos. A la una de la tarde se hallaba seriamente disgustado; no había visto más que un remolcador y dos patrulleros *Chidori*, además de aquellos mástiles sin identificar, a los que no podía aproximarse y que observaciones posteriores mostraron haber desaparecido.

Pero pocos minutos después la situación cambió, al ser avistado un barco a unas cinco millas en el interior de la bahía y aparentemente fondeado. Resultaba difícil discernir su identidad, por hallarse demasiado lejos y debido también a los espejismos creados por las tranquilas aguas de la bahía, que impedían, por otra parte, sacar más de una o dos pulgadas del periscopio en cada observación por miedo a ser descubiertos.

El *Wahoo* cambió su rumbo, dirigiéndose hacia el barco desconocido. Dos o tres rápidas observaciones identificaron por fin al blanco como un destructor fondeado, con algunas embarcaciones menores atracadas a su costado —aparentemente, el remolcador y la barcaza avistados por la mañana.

Una de las ideas poco ortodoxas de Morton, hasta cierto punto adoptadas después por los demás submarinos, era que su segundo efectuara las observaciones mientras él llevaba a cabo la aproximación, coordinando la información recibida de los hidrófonos, periscopio, mesa trazadora y de la dirección de lanzamiento. De este modo, razonaba, el comandante no se distrae observando las maniobras del blanco y puede tomar mejor sus decisiones. No cabe duda, sin embargo, que hace falta el valor de las propias convicciones para romper de esta forma con lo usual. Es preciso también tener una confianza ilimitada en su segundo, que ha de actuar como si él y su comandante fuesen una misma persona. Afortunadamente, Morton tenía este hombre en Dick O'Kane. Los dos habían discutido y planeado concienzudamente cómo habían de hacerse las cosas en caso de que se presentase una oportunidad, y ¡ésta había ya llegado!

—¡Zafarrancho de combate en inmersión!

La orden se transmite reposadamente a lo largo de todo el barco. O'Kane y

Morton llevan ya varias horas en la torreta, donde han permanecido en espera de su presa. Ahora O’Kane esté en el periscopio, mientras Morton atiende a los restantes detalles del ataque. El plan es aproximarse sigilosamente al destructor mientras se halla borneando al ancla y hacerlo volar. El *Wahoo* empezará a disparar a unas tres mil yardas. Todo está listo mientras el submarino se desliza a buscar su posición. La gente aguarda en tensión en sus puestos de zafarrancho de combate, conocedores de los riesgos sin precedentes que están corriendo. La temperatura dentro del barco sube a 23 grados al pararse la máquina del sistema de aire acondicionado para evitar ruidos. Hasta unos momentos antes, y como una concesión al bienestar de la gente, se habían mantenido en marcha los ventiladores de a bordo, pero hasta éstos hay que retirarlos también. Un barco con toda su maquinaria auxiliar parada puede ser profundamente silencioso; en medio de este sobrenatural silencio de muerte, el *Wahoo* avanza en busca de su posición de ataque.

—¡Iza el periscopio! Vamos a tomar una observación antes de lanzarle —dice la voz del comandante.

Elevándose sobre sus piernas flexionadas, con la cara apretada contra el ocular mientras el periscopio sube, O’Kane no ve sino la mancha amarillenta del agua fangosa, hasta que la botella del mismo rompe la superficie. Después, la deslumbrante claridad hiere las lentes del periscopio, reflejándose con matices multicolores en los serpenteantes hilillos de agua que se escurren rápidamente en el cristal. La voz de O’Kane suena estridente:

—¡Se ha puesto en movimiento! ¡Viene hacia nosotros! ¡Ángulo de inclinación, diez babor!

—¡Toda la caña a estribor! ¡Babor, avante máxima! —Morton ha tomado instantáneamente el mando—. ¡Atención tubos de popa!

En estos momentos hay que actuar rápido si se quiere salir airoso o simplemente con vida. Todos comprenden en seguida las intenciones del comandante: caer a estribor y lanzarle una salva con los tubos de popa, sobre la marcha. Ni por un instante se le ocurre eludir la acción.

—Dick, ¿qué velocidad le estimas? —Mush necesita este dato—. ¡Hidrófonos, tomar revoluciones del blanco tan pronto como sea posible!

El hidrofona concentra su mirada en los diales de marcaciones, como si quisiese dar por adivinación la información solicitada; mueve la cabeza y con una mano golpea suavemente su rodilla tratando de contar las revoluciones. O’Kane arría el periscopio sin hacer comentarios. Luego habla por encima del hombro:

—Acaba ahora mismo de levar; está empezando a dar avante. Es imposible calcularle la velocidad.

—Bien, prueba de nuevo. Necesitamos tener, cuando menos, una idea.

El periscopio empieza a subir otra vez. Suena la voz de O’Kane:

—¡Ha caído a babor, está cruzando nuestra proa! Marcación..., ¡top!

—¡Trescientos tres!

Es la voz del marinero que mira atentamente la corona de demoras en lo alto del periscopio al dar la marcación relativa que señala en ese instante la línea grabada en él.

—¡Arriba periscopio! Póngale quince nudos, mi comandante; es una estimación.

Mush Morton no ha estado ocioso mientras se efectúa esta observación. Ha mandado cambiar los preparativos de lanzamiento de popa a proa y al mismo tiempo ha hecho su propia estimación de la velocidad del enemigo con los pocos informes disponibles. Rápidamente supervisa los datos de la nueva situación introducida en la dirección de lanzamientos. En cosa de pocos segundos, el *Wahoo* está preparado para disparar, por tercera vez, con datos enteramente nuevos.

—¡Marcaciones de hidrófonos!

A esta orden empieza a cantar números el sudoroso hidrofonista.

—¡Trescientos veinte! ¡Trescientos veinticinco! ¡Trescientos treinta! ¡Trescientos treinta y cinco!

Resulta difícil seguir a un blanco que desfila próximo a bordo, a una velocidad relativamente alta. El hidrofonista, aunque tiene sus dificultades, lo hace lo mejor que puede.

—¡Atención a proa! ¡Atención tubo uno!

Todo está listo, en silencio. El comandante hace una seña a su segundo:

—Danos unas marcaciones, Dick.

Nuevamente sube el periscopio. Disparar torpedos con marcaciones hidrofónicas no es para el *Wahoo*; para hacerlo bien es preciso tomar marcaciones exactas poco antes del lanzamiento. Es verdad que se corre el riesgo de que sea descubierto el periscopio pero si se acierta el blanco, poco importa que lo vea o no.

—Marcación..., ¡top!

—¡Trescientos cincuenta y ocho!

—¡Listo! —El sirviente de la dirección de lanzamiento comunica que está en este preciso instante sobre el blanco.

Las órdenes tajantes, de marcadas sílabas, son consecuencia natural de la tensión creada en el interior de la torreta. Ésta es como un cilindro tumbado, de doce pies de largo y ocho de diámetro, en cuyo interior trabajan diez hombres durante el zafarrancho de combate.

—¡Fuego!

—¡Fuego tubo uno! —repite el sirviente de disparo por los teléfonos mientras pulsa el botón de fuego.

En la cámara de torpedos de proa, los torpedistas se hallan en expectación; su jefe está, con los auriculares puestos, entre las dos hileras de tubos, con los ojos clavados en el cuadro de manómetros y preparado para disparar el torpedo a mano si no lo hace eléctricamente el mecanismo del solenoide. Pero todo funciona como es debido. El chasquido del solenoide y la entrada de aire a través de la válvula de disparo suenan inusitadamente fuertes en medio del sobrenatural silencio. Al abandonar el

torpedo el tubo, se percibe el murmullo de su máquina al arrancar mientras el buque experimenta una sacudida. El manómetro de presión de la bombona de disparo del tubo número uno cae rápidamente a cero, y, en el preciso instante en que su aguja va a tocar el tope situado en el extremo de su escala, se oye la súbita entrada de aire en las sentinas por debajo de los tubos, seguida por un torrente de agua.

El suboficial torpedista espera durante un lapso interminable y después levanta la mano hacia el piano de levas y válvulas, tirando de una de ellas. El murmullo del agua que entra cesa con un seco golpetazo. En seguida, un marinero, desnudo de medio cuerpo, comienza a dar vueltas vigorosamente a una manivela cromada unida al tubo, cerrando así la puerta exterior del mismo. Arriba, en la torreta, el sirviente de disparo ha estado contando mentalmente mientras mantiene apretado el botón de fuego, aflojando al oír la novedad por sus auriculares y repitiéndola en voz alta:

—¡Tubo número uno disparó eléctricamente!

Entonces suelta el pulsador de fuego —una gruesa bola de metal fija al casco debajo de las lámparas de «listo» y del cuadro selector—, echa mano del interruptor correspondiente al tubo que ha disparado, desconectándolo, y conecta acto seguido la llave del tubo dos.

Entre tanto, el sirviente de la dirección de lanzamiento —el oficial de armas de a bordo— ha estado mirando un cronógrafo y moviendo un volante situado enfrente de él. Este último introduce las divergencias, haciendo que los sucesivos torpedos salgan según derrotas abiertas ligeramente. Al transcurrir diez segundos después del primer disparo, da la nueva orden de fuego.

—¡Fuego tubo dos! —repite el sirviente por su teléfono, mientras pulsa el botón de fuego. Y a continuación informa—: ¡Tubo dos disparó eléctricamente!

Roger Paine, en la dirección de lanzamiento, espera hasta ver transcurrir otros diez segundos en su cronómetro y después repite la orden de fuego. Tres torpedos se alejan, rugiendo sus hélices, camino del desprevenido destructor.

Con precaución, O’Kane iza el periscopio. De repente ahoga un juramento:

—¡Van a pasar por su proa; el bastardo ha aumentado velocidad!

Al mismo tiempo se oye la voz del hidrofonia que informa:

—¡Doscientas revoluciones, señor!

—¡Eso son dieciocho nudos! —exclama Morton. Después, dirigiéndose a Roger Paine, añade—: Vamos a adelantarnos a él un poco. Pon velocidad veinte nudos.

—Marcación..., ¡top! —pide O’Kane.

—Cero, uno, cero.

—¡Listos!

—¡Fuego!

El cuarto torpedo sale en busca del enemigo.

Súbitamente, O’Kane exclama:

—¡Alto el fuego! Ha visto los torpedos y está virando hacia fuera. ¡Arría periscopio!

El periscopio del *Wahoo* comienza a bajar.

—¡¡Por el mismo Dios, déjalo arriba!!

La voz de Morton ha adquirido un timbre especial, desconocido hasta ahora para la dotación del *Wahoo*; una voz irritada, combativa, furiosa; la voz del hombre que siempre dominará en el combate, que guiará y conquistará o morirá en el intento.

Al comenzar a subir de nuevo el periscopio, todos los ojos se vuelven instintivamente hacia el comandante. Esto es totalmente nuevo y heterodoxo. «¿Para qué...? Así sabrá el enemigo con seguridad dónde estamos y vendrá sobre nosotros... ¿En qué estará pensando el comandante?».

En contestación a todas estas preguntas no formuladas, Morton barbotea en el mismo tono furioso y precipitado de antes:

—Le daremos a ese hijo de perra un buen punto de mira. ¡Que venga contra nosotros! ¡Esperaremos a que esté cerca y haremos volar a esa maldita lata!

El sentido de estas palabras electriza la atmósfera en la torreta. Tratando de hacer tranquila su voz, el telefonista transmite el plan de combate a la dotación, a fin de que todos sepan y aprecien el extremo peligro en que se ha situado el *Wahoo*. Pero nadie vacila ni tiembla; aunque más de uno reza mentalmente, todos siguen con lealtad a su comandante.

El plan de Morton no tiene precedentes en la guerra submarina, aunque es evidente que ha sido fraguado con la excitación del momento. El *Wahoo* va a permanecer a cota periscópica en lugar de bajar a gran profundidad y tratar de evadirse de las cargas con que va a ser obsequiado. Dejará el periscopio izado, bien visible —recuérdese que es pleno día—, para asegurarse de que el enemigo sabe dónde está. Al ver el periscopio, el japonés sabrá también la profundidad exacta a que ha de regular sus cargas. Pero cuando se embale para llevar a cabo este hundimiento, tan fácil en apariencia, la proa del *Wahoo* estará apuntando constantemente hacia él, y en el último minuto, para que no tenga ninguna probabilidad de esquivarlos, le lanzará dos torpedos en su misma garganta.

Evidentemente es un serio riesgo el que se corre. Se han disparado ya cuatro torpedos y sólo quedan dos más disponibles a proa. Los cuatro tubos de popa están preparados, pero no hay tiempo para hacer virar el submarino. Por ello, Morton ha de salir adelante con sólo dos torpedos, uno de los cuales tiene, por fuerza, que hacer impacto.

O’Kane cuelga, ceñudo, de los brazos del periscopio viendo como el japonés completa su maniobra evasiva metiendo hacia fuera y poniéndose paralelo al cuarto torpedo. Luego, una vez que éste lo ha rebasado, vira en redondo, dirigiéndose hacia el origen de aquel súbito ataque. Sus chimeneas vomitan gruesos penachos de humo al recibir sus calderas la orden de dar más fuerza. Cuando ha completado su giro de 180.º, todo lo que puede ver O’Kane de él es su afilada roda —que no lo parece ya tanto de cerca que está—. Los hombres del destructor corren por cubierta y por lo menos un centenar de ellos toman posiciones en su superestructura, encima de los

manteletes de los cañones, en las jarcias y en los pasamanos de ambas bandas.

El sudor cae copiosamente por la cara del segundo comandante al contemplar lo que parece va a ser su destrucción segura; pero no olvida su misión principal.

—Me mantengo justo con su roda —informa—. Angulo de inclinación, cero.

De vez en cuando hace girar el botón del telemetrino, suministrando una nueva distancia a la dirección de lanzamiento. Reina un profundo silencio, roto tan sólo por las marcaciones que canta el contramaestre, las órdenes del comandante, la entrecortada respiración de los diez hombres en la torreta, el crujir del casco resistente y el paso del agua por la superestructura. O’Kane percibe un sonido, como de un tambor, y se da cuenta que es el frenético galopar de su propio corazón.

—¡Mil quinientas yardas! —canta el contramaestre.

Paine mira interrogadoramente al comandante. *¡Ya tiene que disparar!*

Los músculos de la mandíbula de Morton se contraen y en su rostro aparece cada vez más destacada la expresión del buscador de presas, que llegaría a ser bien conocida —e incluso temida— por su dotación. Pero su boca permanece herméticamente cerrada.

Las esferas de la dirección de lanzamiento giran rápidamente:

¡1400 yardas..., 1350..., 1300..., 1250...!

Al llegar la distancia de 1200 yardas, se separan por fin los labios del comandante, brotando de ellos como un rugido la palabra contenida en su interior:

—¡¡Fuego!!

El quinto torpedo del *Wahoo* emprende veloz su carrera hacia el enemigo que se aproxima. Los hombres en el cilíndrico encierro de acero sienten como aumenta la tensión, que crece hasta un nivel insostenible. Pero O’Kane está todavía dando marcaciones y las esferas de la dirección de lanzamiento siguen girando. La carrera de este quinto torpedo debe ser de algo más de medio minuto. Morton espera diez largos segundos...

—¡¡Fuego!!

El sexto y último torpedo sale de su tubo.

Dick O’Kane continúa su vigilancia en el periscopio. Ahora le embarga una plácida sensación de alivio, como si realmente se hubiese desligado de la situación. Su misión es ya de mero espectador y nada puede hacer, ni él ni nadie, que cambie el curso de los acontecimientos que han de sobrevenir. Tan sólo toma nota mental de arriar el periscopio, si los torpedos fallan, para que no lo destruya el destructor al pasar.

Dos blancas estelas, casi confundidas en las oscuras aguas, se van extendiendo hacia el japonés que se aproxima. Veinte segundos después de disparar el primer torpedo, Dick nota una inusitada actividad en el puente del destructor, que empieza a escorar a babor, sin duda por haber metido toda la caña a estribor. La primera estela está casi llegando, llega, y... ¡prosigue su camino! ¡Ha fallado por un pelo! Pero la segunda se va dibujando un poco más a la izquierda. Parece que debía ya de haber

hecho impacto. ¡Dios mío, ha fallado también...! ¿Qué? «¡Blaam!». Un géiser de agua sucia se eleva en medio del destructor, partiéndolo exactamente en dos mitades, que se mantienen suspendidas como una gigantesca V invertida, su proa sesgada hacia la derecha. Las figuras de blanco que pululaban por sus superestructuras caen al agua dando volteretas, pataleando y manoteando grotescamente en el aire. Una nube, mezcla de humo y vapor, se extiende desde la parte desgarrada del casco como continuación del géiser original. Después, rápidamente, las dos mitades se desprenden una de otra y se sumergen suavemente en las antes tranquilas aguas de la bahía de Wewak, que ahora hierven por la fuerza de la explosión y la caída de centenares de restos metálicos y otros despojos del buque torpedeado.

Dentro del robusto y resistente casco del *Wahoo*, la fuerza de la explosión es terrorífica, algo así como una carga de profundidad muy próxima, un golpe tan fuerte como si realmente el destructor hubiese tenido éxito y consumado su ataque. Muchos de la dotación creen, en realidad, que se trata de la primera de una serie de cargas. Pero en la torreta reina una salvaje alegría. Siempre a punto para ocasiones como éstas, se saca la cámara fotográfica, que toma varias vistas de la proa del destructor, que, por unos instantes, puede ser fotografiada.

Entonces y no antes desciende el *Wahoo* a gran profundidad —no mucha en aquel fondeadero— e inicia su marcha hacia la salida de la bahía situada a nueve millas. El enemigo ameniza la retirada con numerosas explosiones de artillería en la superficie, algunas bombas esporádicas y el tableteo distante de ametralladoras. Sin duda, las baterías de costa pretenden mantener acoquinado al intruso en el fondo hasta la llegada de fuerzas antisubmarinas, quizá los dos *Chidoris* avistados durante la mañana. Pero el *Wahoo* no se dejó amedrentar y a últimas horas de la tarde salía a flote lejos de la ensenada.

Cuando al regreso alguien le preguntó cómo había conseguido dominar sus nervios a la vista del destructor que se le echaba encima se cuenta que Morton repuso: «¿Por qué pensáis que tenía a O’Kane en el periscopio? ¡Es el hombre más valiente que jamás he conocido!».

* * *

De este modo fue como el *Wahoo* enseñó a las fuerzas submarinas la forma de habérselas con los destructores enemigos. No es necesario decir que este método fue empleado deliberadamente en muy pocas ocasiones, incluso por los más destacados comandantes, pero es digno de tener en cuenta que Sam Dealey en el *Harder*, Roy Benson en el *Trigger* y Gene Fluckey en el *Barb* efectuaron ataques similares en distintas ocasiones.

Tres días después de lo de Wewak, los serviolas del *Wahoo* señalaron un humo en el horizonte. Éste iba a ser un día marcado con letras rojas en el calendario.

Al instante de avistar un humo o de establecer contacto por radar de noche, es

necesario determinar la dirección en que se mueve el blanco, de lo contrario el submarino podría quizá comenzar la aproximación en dirección equivocada, perder el contacto y no volverlo a recuperar más. Por esto el *Wahoo* viró su proa hacia el humo, tomándose después varias demoras sucesivas. Esta maniobra lleva su tiempo, pues resulta difícil determinar la dirección en que se mueve una columna de humo arrastrada por el viento cuando no se ve nada del buque que la origina. Tampoco es conveniente que se vea, ya que un serviola bien alerta podría, a su vez, descubrir al submarino.

El humo se resuelve, por fin, en forma de dos mercantes que navegan a rumbo fijo, sin efectuar zigzags, lo cual hace el problema mucho más simple. Poco antes de las 0900 horas, el *Wahoo* se sumerge; los dos blancos vienen con sus palos enfilados hacia él, por detrás del horizonte. Después se mantiene al acecho, su dotación en zafarrancho de combate y los torpedos listos, a excepción de las operaciones finales, que se demoran siempre hasta el último minuto antes del lanzamiento.

El plan del *Wahoo* consiste en esperar un poco separado de la derrota de los blancos y disparar simultáneamente sobre ellos en un solo ataque, de modo que los torpedos disparados sobre el segundo lleguen antes de que los impactos sobre el primero le den suficiente margen para maniobrarlos. Pero cuando los dos barcos aparecen tras el horizonte, Morton comprende que está demasiado cerca de su derrota para llevar a cabo sus planes primitivos de disparar los seis tubos de proa. Los torpedos necesitan recorrer un cierto espacio para alcanzar su profundidad de marcha y activarse sus puntas de combate y, por ello, Morton tiene que virar en redondo para efectuar el ataque con los de popa. Como sólo hay cuatro tubos de popa, tendrá que conformarse con enviar dos a cada barco, con menos garantía de hundirlos.

Los dos barcos se aproximan cada vez más, desprevenidos y confiados. El submarinista actúa en el ataque como un cazador: primero acecha su presa, le tiende la trampa y espera a que caiga en ella. Los buques mercantes no tienen, desde luego, las mismas probabilidades contra un submarino; un buque expertamente manejado puede eludirlo una vez detectado, y si su capitán es hábil puede, incluso, infligirle serios daños. Todo submarino sorprendido en la superficie queda, naturalmente, en una situación precaria; por ello existe un riesgo positivo en la caza, que se acentúa si hay unidades de escolta, tales como aviones y buques antisubmarinos. La tensión va creciendo según el blanco se aproxima. Las exposiciones del periscopio son cada vez más breves y frecuentes, para evitar sea descubierto cuando se acerca el instante del fuego. O'Kane sigue encargado del periscopio —un entrenamiento excelente éste para el futuro comandante del *USS Tang*.

Faltan todavía veinte grados. Como los dos barcos navegan en línea de fila y no muy separados, se piensa disparar sobre el primero tan pronto como haya rebasado la popa del *Wahoo* e inmediatamente hacerlo sobre el segundo, antes de que la corte. De este modo habrá el mínimo intervalo entre los torpedos, que saldrán lanzados como si perteneciesen a una sola salva.

—¡Preparar tubos de popa! ¡Profundidad, diez pies!

—¡Preparados tubos de popa! ¡Profundidad, diez pies! —El telefonista repite la novedad.

—¡Comprobar ángulo de giróscopo a popa!

El sirviente de la dirección de lanzamiento mete el conmutador de ángulos de giróscopo; en seguida se sincronizan por teléfono, asegurándose de que los ángulos transmitidos en la torreta se reciben en popa en los tubos. Es la tercera vez que se efectúa esta comprobación en lo que va de mañana; pero esta vez es la definitiva.

—¡Atención a popa!

Los hidrófonos indican que faltan sólo unos pocos grados. La mesa trazadora y la dirección de lanzamiento señalan lo mismo. O’Kane vuelve a izar el periscopio.

—¡Marcaciones continuas!

El ayudante de periscopio comienza a entonar su monótono canto:

—Ciento setenta y nueve..., ciento setenta y nueve y medio..., ciento ochenta..., ciento ochenta y medio..., ciento ochenta y uno...

—¡Listo, listo, listo! —dice Rog Paine en el TDC^[6].

Mush echa una última ojeada a los discos graduados, comprueba las marcaciones y pronuncia la palabra que ha estado reservando hasta el último momento:

—¡Fuego!!

El primer torpedo emprende su carrera. Diez segundos después le sigue el segundo, muy próximo a la estela del primero.

—¡Alto el fuego! ¡Cambio de blanco!

Morton no quiere correr el riesgo de que algún marinero nervioso le dispare los otros dos torpedos.

Simultáneamente, O’Kane, en el periscopio, responde:

—¡Alto el fuego, cambiando de blancos!

Los dos conocen exactamente sus pensamientos y Dick sabe lo que tiene que hacer. Gira el periscopio levemente y lo sitúa sobre el segundo blanco, un buque de carga de regulares dimensiones.

—¡Sobre el blanco! Marcación..., ¡top! ¡Marcaciones continuas!

El canto del ayudante vuelve a iniciarse:

—Ciento sesenta y nueve..., ciento sesenta y nueve y medio..., ciento setenta...

—¡Fuego! —Y diez segundos más tarde—: ¡Fuego!

El tempo total que se ha invertido en lanzar los cuatro torpedos ha sido de treinta y siete segundos.

El comandante ordena toda la caña a babor y máxima velocidad; quiere poner los tubos de proa en posición de lanzamiento para el caso de que hayan sido insuficientes los torpedos lanzados por popa.

El *Wahoo* ha comenzado apenas a caer a babor cuando se oye la primera explosión, seguida a los diez segundos por otra. El primer barco ha sido alcanzado.

O’Kane ha calado el periscopio para evitar ser descubierto, pero como sabe, poco

más o menos, el tiempo que ha de transcurrir para los torpedos del primer blanco, lo iza con la antelación suficiente para observar dos explosiones, una cerca de la proa y la segunda en la popa. Cambia el periscopio al segundo barco y ve un estremecedor impacto en su popa un instante antes de que su onda explosiva llegue al *Wahoo*.

Tres impactos para tres torpedos: ¡buen tiro, Mush! Ahora hay que esperar a ver si se hunden o es preciso rematar la faena. El periscopio desciende otra vez, mientras el *Wahoo* continúa cayendo para poner los tubos de proa en posición. Poco antes de completar la evolución, Dick lo iza, efectuando un «barrido» por el horizonte para hacerse una idea general de la situación.

¡Maravilla de maravillas! Ahora se ven tres barcos en lugar de los dos primitivos. El recién llegado es un transporte, con la cubierta atestada de tropas. Debía de estar detrás del segundo mercante, escondido al limitado campo visual del periscopio. De este modo, quedan dos barcos averiados y otro intacto.

—¡Atención a proa!

Los tubos están ya listos, con las puertas de fuera abiertas. No hay tiempo para calcular los datos de este nuevo blanco; tan sólo el necesario para alistar los tubos, introducir la marcación en la dirección de lanzamiento y disparar. Se emplea la misma velocidad que para los blancos anteriores, dado que no existe, hasta el momento, ningún indicio de que la que sigue el transporte sea distinta.

—¡Fuego! —Al cabo de diez segundos—: ¡Fuego! —Y por tercera vez—: ¡Fuego!

Tres torpedos salen disparados hacia el transporte. Los dos últimos hacen impacto en él con el tono agudo y ya familiar de sus explosiones. A través de los hidrófonos se distingue claramente el ruido del agua penetrando en su casco desgarrado, mientras cesan de girar sus hélices. Esto lo mantendrá por unos momentos. Ahora, ¡vuelta a empezar con los otros dos!

Una rápida ojeada muestra a uno de ellos parado, escorado a estribor y con la popa hundida. No hay que preocuparse por éste, que sin duda se halla ya camino de las profundidades.

Pero el segundo blanco está todavía navegando y vira hacia el *Wahoo*. El capitán japonés hace todo lo que está en su mano para salir del mal trance en que está metido. Ha caído hacia el lugar de donde salieron los torpedos con la esperanza de abordar al submarino o, cuando menos, entorpecerle los siguientes disparos. Y consigue su propósito, porque el *Wahoo* se ve forzado a dispararle dos nuevos torpedos «por la garganta», con la esperanza de enfriar su combatividad. Un impacto, pero éste tampoco consigue detenerlo. Su casco herido está cada vez más cerca guiñando ligeramente mientras su capitán y el timonel tratan de mantenerlo a rumbo. Demasiado tarde para disparar otro torpedo; la distancia es muy pequeña para que pueda armarse la espoleta y su lanzamiento sería un desperdicio. No hay nada que hacer excepto bajar a mayor profundidad.

—¡Inunda la rápida! ¡Avante máxima! —Las ordenes restallan como latigazos—.

¡Toda la caña a babor! ¡Todo a bajar!

El *Wahoo* tira para abajo, intentando librarse de la roda amenazante, tan próxima que O’Kane puede distinguir sus remaches por el periscopio. Ochenta pies en el manómetro de la torreta; todos respiran con alivio, pues nada puede alcanzarles ya a esa profundidad. Puede escucharse lo que está sucediendo arriba: explosiones, resquebrajamientos, crujidos... El *Wahoo* ha traído ciertamente el infierno a este convoy.

Pero no es éste el momento de sentir compasión. La tarea que hay que hacer ahora es enviar al fondo los restos de aquellos barcos y rápidamente, antes de que puedan recibir ayuda.

—¡Iza periscopio!

Aunque el submarino se halla por debajo de la cota periscópica y la visibilidad debajo del agua es muy limitada, una rápida ojeada dirá a O’Kane si van a emerger por debajo de uno de los barcos torpedeados.

Al romper el periscopio la superficie, no se ve nada. Morton hace un involuntario gesto de alivio.

Ahora se distinguen tan sólo dos buques; el final del primer blanco está marcado por una zona cubierta de polvo de carbón y restos de naufragio. El buque que trató de forzar el abordaje está todavía en movimiento, pero el transporte se halla inmóvil sobre la superficie del agua, con su superestructura atestada de soldados. El *Wahoo* lo enfila con sus tubos y dispara un torpedo.

La estela apunta precisa al blanco, que aparece agigantado en el campo del periscopio, pero pasa sin dañarlo por debajo de él. Morton ordena disparar otro torpedo, que sigue la senda del primero. Esta vez funciona el mecanismo de profundidad y el torpedo hace explosión bajo la alta chimenea llena de hollín. Una columna de agua oculta momentáneamente su sección central, alcanzando una altura mayor que la misma chimenea. Luego, mientras se disipa, puede verse al barco partido en dos, hundiéndose rápidamente de proa, mientras los hombres en uniforme color aceituna saltan al agua o tratan desesperadamente de amar los botes salvavidas que debieron haber alistado mucho tiempo atrás.

Con dos barcos hundidos de los tres, ha llegado el momento de impresionar algunas fotografías. Además, hay que recargar los tubos y comprobar los torpedos, faena ésta que se efectúa mejor en inmersión que en superficie. Es mediodía y los hombres van uno a uno, cuando pueden, a comer lo que los cocineros han podido preparar precipitadamente. En la torreta, Morton y O’Kane continúan vigilando al buque que escapa, mientras mordisquean bocadillos y beben café entre ojeadas por el periscopio.

De improviso se avistan dos grandes palos por el horizonte. Parece que éste va a ser un mal día para los nipones si cuajan los planes que en seguida se formulan en la torreta. Éste parece ser un buque de guerra. ¡Tanto mejor! Han quedado a bordo algunos torpedos y uno de ellos ya tiene escrito su nombre.

El *Wahoo* se dirige a toda marcha hacia el nuevo barco, aún no identificado. Desgraciadamente, su batería está casi agotada y no consigue llegar a posición de lanzamiento. Mientras tanto, el mercante averiado se ha ido alejando a la máxima velocidad con que sus máquinas pueden arrastrar su casco destrozado. La mesa trazadora la calcula en seis nudos, una velocidad respetable para un buque con dos impactos de torpedo. Realmente meritoria la labor de su capitán.

Pronto se pone de manifiesto que el *Wahoo* no puede aspirar a dar caza a ninguno de los dos barcos. No obstante, mantiene su vigilancia por el periscopio, descubriendo que el recién llegado es un petrolero, en lugar de un buque de guerra, que se une a su mutilado compañero. Los dos se alejan a la mayor velocidad que puede desarrollar este último, echando negras columnas de humo. Todo esto lo contempla impotente el corsario submarino, demasiado alejado para interceptarlos y sin batería para darles caza.

En la torreta se celebra un apresurado consejo. Morton, O'Kane y Paine efectúan rápidamente algunos cálculos. Tras comprobar sus resultados, el *Wahoo* cambia su rumbo, alejándose de los buques que escapan a todo lo que dan sus exhaustas baterías. Mientras tanto se mantiene una atenta guardia sobre la presa hasta que los topes de sus mástiles desaparecen tras el horizonte. El *Wahoo* maniobra de un modo un tanto extraño para un submarino que desea no ser descubierto en aguas enemigas.

El periscopio se eleva cada vez más alto sobre el agua al ir aproximándose el submarino a la superficie. Al crecer la elevación del periscopio, Morton y O'Kane pueden ver más lejos en el horizonte, manteniendo el contacto tanto tiempo como les es posible con los barcos que escapan. Finalmente, cuando el casco se halla a sólo unos pocos pies bajo la superficie y el periscopio izado unos quince pies en el aire, se pierde el contacto. Se dan unas vueltas con rapidez, explorando el horizonte y el cielo para asegurarse de que no hay señales del enemigo. Luego el periscopio desciende con celeridad.

Transcurren unos instantes; después, una alargada sombra negra visible bajo las olas, empieza a hacerse más clara y discernible. Un momento más tarde, una afilada proa irrumpe en la superficie con un gran ángulo de inclinación, cortando las aguas como la testa de un monstruo prehistórico. A los diez segundos, todo el casco emerge a la superficie, entre torrentes de agua que escapan de la cubierta y orificios de la libre circulación.

En el puente hay una súbita actividad. Un fuerte sonido de metal contra metal se deja oír al abrirse la escotilla de la torreta. Aparecen la cabeza y los hombros de un hombre, al que en seguida se agrega otro.

La fuerte voz de Morton ordena:

—¡Abre el valvulón!

Se oye un fuerte golpetazo cuando los mecanismos hidráulicos abren la enorme válvula de aspiración a los motores. Inmediatamente rompen el silencio las explosiones de arranque de un motor, mientras una tenue fumarada gris escapa por las

exhaustaciones, aún medio sumergidas, en la popa del submarino. Este proceso se repite cuatro veces a cortos intervalos, hasta que cuatro columnas de humo se elevan, dos por cada banda, escupiendo el agua que intenta penetrar en los conductos de exhaustación. La velocidad del submarino aumenta. Por encima de todos los ruidos de a bordo predomina un silbido agudo y ensordecedor, semejante a los maullidos de un centenar de gatos a los que se les hubiese pisado el rabo simultáneamente. Este ruido lo producen los rotocompresores de baja que impulsan el aire de la atmósfera a los lastres, completando el soplado que se inició con aire de alta presión.

Durante este tiempo ha ido aumentando la velocidad del *Wahoo* al sustituir los motores diésel a las baterías en la propulsión. Simultáneamente se eleva más y más sobre la superficie, al irse vaciando los lastres principales. Pronto está desarrollando una velocidad respetable —diecisiete nudos— si se tiene en cuenta que un motor ha de ser dedicado a cargar la batería, a fin de que el *Wahoo* quede listo para volver a operar en inmersión, que es exactamente lo que Morton intenta hacer.

Mientras otros miembros de la dotación son relevados, los del equipo calculador no tienen relevo ni descanso. Pero ninguno piensa en ello ni lo aceptaría aunque se lo ofreciese. El equipo calculador se halla enfrascado en un problema que, a fuerza de ser repetido en incesantes ejercicios, llega a formar casi parte de su misma naturaleza. Existe un blanco que trata de escaparse, cuya velocidad se conoce con cierta exactitud y es bastante inferior la nuestra. El problema consiste: 1.º, en encontrarlo; 2.º, en evitar ser avistados, y 3.º, hacer inmersión por su proa de modo que aunque navegue en zigzag, haya de pasar lo suficientemente cerca del lugar elegido para el lanzamiento.

De este modo, el *Wahoo* persigue su presa desde el momento de salir, a flote, poco después del mediodía, hasta casi el ocaso. Esta maniobra se denomina *end-around*^[7] y llegaría a ser un método clásico a emplear por los submarinos. La maniobra se efectúa con el periscopio izado, manteniendo apenas contacto con la punta de los palos del enemigo, de modo que no tenga posibilidad de descubrir al submarino. Éste navega describiendo un círculo a su alrededor con la suficiente velocidad para ir a situarse por delante de su derrota.

Hora y media antes del ocaso, el *Wahoo* vuelve a sumergirse en la derrota del convoy. Esta vez la aproximación es mucho más laboriosa que las anteriores. El enemigo conserva aún un vívido recuerdo de la suerte corrida por sus compañeros, y este recuerdo le hace zigzaguear frenéticamente. En esta ocasión prefiere también el *Wahoo* atacar primero al petrolero, que todavía sigue ileso.

Una hora después de sumergirse, el *Wahoo* tiene por fin al petrolero enfilado en el periscopio, en posición ideal para el lanzamiento. Se desarrolla el mismo proceso rutinario de todos los ataques en medio de la anhelante expectación que roba el aliento, el estremecimiento fiero de la caza felizmente consumada y el temor a que la presa frustré el intento en el último instante con una maniobra imprevista. En estos momentos, nunca se olvida que tanto la propia vida como la del enemigo cuelga en

los platillos de la balanza.

O'Kane está en el periscopio... Paine, en la dirección de lanzamiento... Morton dirige el ataque, como siempre, sin ver nada.

¡Marcación! ¡Distancia! ¡Listo...! ¡Fuego!

Tres torpedos emprenden su ruta en el crepúsculo. Un minuto y treinta segundos después se oye la explosión de un impacto. El petrolero se detiene momentáneamente y luego emprende de nuevo su marcha a poca velocidad. El *Wahoo* vira para lanzar sobre el lisiado mercante, pero el astuto japonés ha empezado a alejarse del lugar, cambiando de rumbo y malogrando el ataque.

Aunque queda alguna claridad, está va demasiado oscuro para ver bien por el periscopio. Sólo hay cuatro torpedos a bordo, todos ellos a popa. Tras un momento de reflexión, Morton da la orden de continuar la lucha contra el enemigo.

—¡Superficie!

Tres rayas en el claxon de alarma, la tradicional señal para salir a flote, suenan roncadas en el reducido espacio interior del submarino. El *Wahoo* va para arriba, dispuesto a probar su suerte con el enemigo, protegido por la oscuridad.

En esta situación tiene la ventaja de ser su casco más bajo y oscuro, y como no ha salido aún la luna, las crecientes sombras de la noche le protegen cada vez más de los serviolas nipones. Otra notable ventaja a su favor radica en el hecho de que los dos buques japoneses han optado por continuar reunidos, en lugar de separarse. Pero sólo le quedan torpedos a popa y esto dificulta grandemente el ataque nocturno en superficie. El *Wahoo* maniobra durante dos horas sin lograr llegar a una buena posición de lanzamiento.

Desesperado, Morton trata de aproximarse dando atrás, pero este intento lo estropean las malas condiciones para maniobrar en que se halla el submarino al ciar. A pesar de su radical plan de zigzag, el *Wahoo* va a situarse directamente por la popa del petrolero, que sigue aguas al buque de carga. Al caer los dos japoneses a estribor, él continúa a rumbo, y cuando, más tarde, lo hacen a babor, el submarino queda como a una milla por el través del infortunado petrolero. El *Wahoo* mete de golpe toda la caña a babor, haciendo ciaboga sobre la misma banda. De este modo, Morton logra revirar el barco apuntando con su popa y lanzando dos torpedos al costado del buque japonés predestinado ya a morir.

Uno de ellos hace impacto en la medianía de su eslora. No puede oírse el ruido de la explosión, pero sus efectos son impresionantes. El barco se parte por la mitad y desaparece de la vista casi instantáneamente.

—¡Avante toda!

¡Ahora, por el carguero! El *Wahoo* ha jugado ya con él demasiado tiempo.

Pero el capitán del buque japonés tiene otras ideas. Mientras dispara furiosamente con su cañón, navega zigzagueando en forma todavía más radical. De vez en cuando descubre la silueta de su perseguidor, colocando unas granadas bien dirigidas que le hacen virar e, incluso una vez, le fuerzan a sumergirse.

Cuatro horas dura este juego del ratón y el gato. Finalmente se avista en el horizonte un potente proyector; sin duda un buque de escolta o un destructor japonés enviado en socorro de cuatro buques sometidos al ataque de un submarino. El *Wahoo* tiene que hacer algo para concluir rápidamente esta partida que amenaza con quedar en tablas. Nuevamente Morton se pone a cavilar. ¿Qué haría él si fuese el capitán japonés?

«Bien —piensa—, sin duda me dirigiría al destructor tan rápido como me fuese posible». En consecuencia, pone la proa del *Wahoo* hacia él a toda máquina.

Según lo previsto, pronto se descubre el casco destrozado del mercante, con la proa puesta en la misma dirección. Apenas lo ha sobrepasado, el *Wahoo* se mantiene a su espera, largándole dos torpedos que ponen fin a su enconada y valerosa defensa.

Cuatro buques hundidos de cuatro avistados fue el resultado de la acción del *Wahoo* el 27 de enero de 1943. La batalla duró trece horas, tras de las cuales sólo quedó el destructor japonés explorando inútilmente el área con su proyector.

La entrada del *Wahoo* en Pearl Harbour fue sonada como todas las cosas que hacía: amarrada al tope de su periscopio, totalmente izado, llevaba... ¡una escoba!^[8].

* * *

En el siguiente crucero, que tuvo por escenario el mar Amarillo entre China y Corea, el *Wahoo* recorrió la distancia desde su base a la zona de operaciones en el corazón de las aguas dominadas por los japoneses, navegando en superficie y haciendo sólo inmersión en ejercicios. Terminada la patrulla, salió a flote, todavía en medio del mar Amarillo, y emprendió el regreso, deteniéndose tan sólo para atacar y hundir un buque de carga que se cruzó en su camino. Este ataque le impidió rematar el alarde de recorrer toda la derrota de vuelta en superficie. Durante la patrulla, que duró diecinueve días en la zona asignada, el *Wahoo* hundió nueve barcos, un pesquero y dos sampanes, agotando por segunda vez todos sus torpedos. Nuevamente fue amarrada la escoba al tope del periscopio.

Luego, en abril de 1943, el *Wahoo* y Morton efectuaron su tercer crucero de guerra, hundiendo tres buques y averiando dos.

Después vinieron malos días para Morton, que era un hombre obstinado. A estas circunstancias, combinadas en el peor momento podemos achacar la triste pérdida del *Wahoo* y su combativo comandante.

Finalizado el tercer crucero de Morton al mando del *Wahoo*, una inspección del barco mostró que era necesario entrar en obras para reemplazar la agotada batería e instalar nuevos aparatos. Por ello se ordenó al *Wahoo* trasladarse a los astilleros de Mare Island por dos meses. Estando allí, el formidable equipo que había preparado Morton sufrió una grave pérdida al ser destinado Dick O’Kane a mandar el nuevo submarino *Tang*, en construcción en los astilleros. Roger Paine ascendió al puesto de segundo comandante. Aunque Mush Morton sintió la pérdida de su eficiente segundo

oficial, se alegró sobremanera al ver que por fin lograba el mando que tanto había deseado y para el que él mismo le recomendó repetidas veces.

A últimos de julio de 1943, el *Wahoo* regresó a Pearl Harbour, una vez finalizadas las obras. Allí continuó persiguiéndole la mala suerte al tener que ser hospitalizado Paine con un ataque de apendicitis. Morton se vio privado de los dos oficiales en los que más confiaba, pero a pesar de ello se hizo resueltamente a la mar en su cuarta patrulla de guerra.

Dudley W. Morton era un hombre de ideas propias y originales. La doctrina de submarinos establecía disparar varios torpedos a cada blanco, en salva, con objeto de contrarrestar posibles maniobras de evasión de aquél, errores en la solución del problema del fuego o mal funcionamiento de los torpedos. Estas normas no admitían discusión, ya que, generalmente, cada submarino solía avistar tan sólo unos pocos blancos en cada patrulla. Pero ya en tres ocasiones el *Wahoo* había regresado a la base antes del tiempo fijado, después de disparar todos sus torpedos; Morton poseía una especial habilidad para encontrar blancos donde otros hombres no habrían podido hacerlo, y lo sabía.

«Si sabes que vas a encontrar muchos blancos —razonaba Morton—, ¿por qué no disparar tan sólo un torpedo a cada uno de ellos y aceptar los fallos que se produzcan? Si un submarino dispara tres torpedos en cada salva y hunde ocho barcos con sus veinticuatro torpedos, es menos efectivo que otro que dispara torpedo a torpedo y hunde doce barcos con el mismo número de ellos». A pesar de esto, en el primer caso, el submarino ganaría reputación de lograr un cien por cien de efectividad, mientras que en el segundo sólo alcanzaría un cincuenta por ciento. El problema, según Morton, dependía exclusivamente del número de contactos que se pudieran establecer. Por ello pidió, y le fue asignada, para su cuarta patrulla la zona más caldeada: ¡el mar del Japón!

El mar del Japón es un mar interior, casi totalmente rodeado de tierra, situado entre el Japón y el continente asiático. Su entrada desde el mar abierto sólo puede efectuarse a través de los estrechos de Tsushima, Tsugaru y La Perouse. La cuarta entrada, a través del estrecho de Tartary, entre la isla de Sakhalin y Siberia, tiene demasiado poco fondo para buques oceánicos y además estaba bajo el control de Rusia. Se sabía que los japoneses habían minado profusamente todas las posibles entradas a su mar, por el que desarrollaba un intenso tráfico, sin temor de interferencias por parte de los aliados.

Si el *Wahoo* pudiese penetrar en esta fértil zona, encontraría muchos blancos que constituirían una oportunidad ideal para probar las teorías de Morton. Sabía que las entradas estaban minadas, pero también sabía que es necesario un campo de minas fantástico para cerrar totalmente pasos de las dimensiones del de La Perouse y Tsushima. Las probabilidades de atravesar estos estrechos navegando en superficie sobre las minas fondeadas contra submarinos (que han de estarlo a profundidades calculadas para destruirlos sumergidos) eran buenas. Confiaba también en la probable

laxitud y falta de atención de los defensores japoneses y en poderlos coger por sorpresa.

El 2 de agosto de 1943, el *Wahoo* salió de Pearl Harbour con rumbo al mar del Japón, llevando consigo un audaz comandante y un equipo de oficiales enteramente nuevo, algunos veteranos de los cruceros anteriores, pero todos ellos nuevos en los destinos debido a los cambios provocados por el desembarco de los más antiguos.

El 14 de agosto, el *Wahoo* efectuó el paso de La Perouse, de noche, en superficie y a toda velocidad. Aunque fue descubierto e interrogado por la estación costera de Soya Misaki, continuó descaradamente a rumbo ignorando la señal. El vigía de la estación, habiendo cumplido con su obligación, se retiró tranquilamente a dormir, dejando encendidas todas las luces para la navegación, como si estuviese en tiempo de paz.

Mush Morton tenía, sin duda, razón en lo que respecta a una cosa. El 14 de agosto entró en el mar del Japón; aquella misma noche, el *Wahoo* avistó cuatro mercantes enemigos navegando con independencia y sin escolta. En total llevó a cabo cuatro ataques, tres de ellos sobre un mismo blanco, disparando cinco torpedos en total. Pero aquí la mala suerte asestó un golpe decisivo sobre Morton: ¡fallos en los torpedos!

Nada hay en el mundo tan desesperante como atravesar con un submarino miles de millas de océano, entrenar a la dotación hasta alcanzar un máximo de eficacia, emplear semanas enteras para llegar a una zona fértil, correr graves riesgos para alcanzar la posición de ataque y que todo se venga abajo y estropee por unos fallos totalmente inexplicables en el material.

Una vez tras otra avista el *Wahoo* a los cargueros y petroleros portando su carga vital para el enemigo. Una vez tras otra efectúa la aproximación, llevando a cabo los procedimientos ya familiares que le han conducido al éxito en ocasiones anteriores, y una vez tras otra no se alcanza a oír nada por los hidrófonos después de disparar los torpedos, como no sean las hélices del blanco que prosiguen su marcha. En una ocasión se percibe el choque de un torpedo que hace blanco sin estallar; pero en la mayoría de las ocasiones los torpedos fallan simplemente, fallan y ¡vuelven a fallar!

Desesperado, Morton prueba hasta la última triquiñuela de su repertorio. No le faltan blancos —exactamente como había previsto—, tiene ocasiones sobradas para probar cuanto sabe. Pero todavía se muestra obstinado y masculla furioso entre dientes que no está dispuesto a lanzar más de un torpedo en cada ataque hasta tanto no averigüe la razón de los fallos.

Durante cuatro días, el *Wahoo* combatió con valentía su mala suerte. Hizo un total de nueve ataques sobre casi otros tantos buques enemigos. El resultado obtenido, cero, ¡un desconsolante y desesperanzador cero!

Finalmente, Morton se derrumbó. Tras permanecer cuatro días de pesadilla en la zona, volviéndose cada vez más taciturno e irascible, ventilando en ocasiones la sorda furia que le poseía con explosiones de una rabia frenética y terrible, Morton decidió que sólo le quedaba una cosa por hacer. Es significativo que solamente tardara cuatro

días en tomar la decisión y ponerla en práctica. La mala suerte logró forzarle a hacer lo que ningún japonés jamás consiguió: pedir ayuda.

Se envió un radio al jefe de los submarinos del Pacífico, informándole del fallo total de los torpedos en el más destacado de sus submarinos. La reacción del almirante Lockwood fue instantánea: ordenar su inmediato regreso a Pearl Harbour. La reacción de Morton no lo fue menos: los telégrafos de máquinas del *Wahoo* se pusieron en «Avante máxima», de cuya posición no se movieron hasta que el submarino alcanzó las boyas de entrada de Pearl Harbour. El viaje fue tan sólo interrumpido por un mercante neutral, cuya identidad descubrió el *Wahoo* mientras maniobraba para atacarle, y dos sampanes japoneses, cuyas tripulaciones encontraron ser su destino muy diferente al que habían imaginado.

El 29 de agosto, sólo once días después de dejar el mar del Japón, Morton y su *Wahoo* entraron como un huracán en Pearl Harbour, amarrando en la base de submarinos. En esta ocasión no había escoba amarrada al periscopio ni el entusiasmo exuberante con que se esperaba verle regresar de patrulla. Era tal la fama del *Wahoo*, no obstante, que había una gran multitud de oficiales y marineros en el muelle para darles la bienvenida. Pero no era aquélla una reunión alegre como otras veces; una nube empañaba los sentimientos de los presentes; esta vez las cosas habían ido mal. Uno o dos hicieron un esfuerzo por decir algo que animara al deprimido comandante, pero nada de lo que pudieran hacer o decir borraría el hecho de que Morton, que hasta aquel momento había sido el más afortunado de los comandantes, regresaba ahora con las manos vacías. Tan pronto como le fue posible, Morton se zafó de entre la multitud, dirigiéndose a toda prisa a la oficina del jefe de los submarinos.

Una vez allí dio rienda suelta, en términos que no dejaban lugar a dudas, a la rabia que le poseía. Golpeando virtualmente con su puño en la mesa —al fin y al cabo, nadie pega puñetazos ante un almirante, aunque sea tan comprensivo como lo era el almirante Lockwood—, insistió en que había algo mal en aquel asunto y que debían tomarse medidas correctivas inmediatamente. El almirante y su estado mayor escucharon pensativos, pues no era ésta la primera ocasión en que se les daba parte del mal funcionamiento del arma principal de los submarinos, y tampoco era Morton el primero en exclamar: «¡Malditos torpedos!». Sobre aquella reunión se cernían dudas acerca de posibles sabotajes, ineficiencia o indebida preparación de las armas. El resultado final fue que el jefe de los submarinos del Pacífico dio su palabra al capitán de fragata Dudley Morton de que averiguaría lo que andaba mal en aquellos torpedos. En el fondo de sus corazones, los miembros del Estado Mayor, todos ellos veteranos comandantes de submarinos, conocían y comprendían sus sentimientos.

Una vez terminada la entrevista, Lockwood formuló la pregunta que Morton había estado esperando:

—Bueno, Mush, ¿qué quiere usted hacer ahora?

Conociendo a aquel hombre como le conocía, el almirante estaba preparado para la respuesta que recibió, pero hay que admitir que no se habría sorprendido

demasiado si Morton le hubiese indicado que después de aquello le gustaría tomarse un descanso.

Pero la idea del descanso estaba bien lejos de la mente de Morton en aquellos instantes.

—Almirante —dijo—, quiero volver inmediatamente al mar del Japón, ¡pero esta vez con una carga de torpedos vivos!

Los dos hombres se contemplaron mutuamente. Morton vio ante sí un rostro lleno de arrugas, genial, curtido por los muchos años pasados en la mar y acusando huellas del esfuerzo continuo realizado para mantener a sus muchachos en acción, resolviendo sus problemas, sosteniendo sobre sus hombros la pesada carga de trazar los planes de guerra, defendiéndolos y protegiéndolos de los que, desconociendo sus fenomenales resultados, pudieran menguar, limitar o circunscribir aquéllos. Pero, por un instante, comprendió que sólo dos emociones hacían brillar los ojos de aquel hombre: comprensión hacia él y... *envidia*.

Por su parte, el almirante vio un joven y viril oficial, orgulloso de su profesión, con el orgullo que sólo procede del deber cumplido, que no soporta críticas. Un oficial valeroso, un luchador y un conductor de hombres. En su firme mirada ardía la llama del cruzado, doblemente dedicado ahora por haber fracasado en su última empresa.

Ambos se estrecharon las manos.

—Alistaremos su barco tan pronto como nos sea posible —dijo Lockwood.

Morton se levantó gravemente, dio las gracias y salió. Al ver salir del despacho su corpulenta figura, cruzó un pensamiento por la mente del almirante: «*No debería dejarlo salir. Tendría que desembarcarlo y dejar que se calmase un poco... ¡pero no puedo hacerlo!*».

* * *

El *Wahoo* embarcó un nuevo cargamento de torpedos rigurosamente comprobados y en perfectas condiciones y acto seguido salió hacia el mar del Japón para redimirse de su anterior fracaso. En el viaje tocó en Midway; después, nada más volvió a saberse de él. La única información que se pudo obtener, consistente en buques que sólo pudieron ser hundidos por él, procede de fuentes japonesas. De acuerdo con ellas, el *Wahoo* hundió cuatro barcos en el mar del Japón entre el 29 de septiembre y el 9 de octubre de 1943. Conociendo la tendencia japonesa a ocultar sus propias pérdidas, es muy probable que el número de buques realmente hundidos por el *Wahoo* fuera de ocho en lugar de cuatro.

El *Wahoo* no regresó jamás. Es sorprendente, sin embargo, que entre los cuatrocientos sesenta y ocho submarinos americanos cuyo hundimiento se adjudicaban los japoneses no hubo ni un solo informe que diera la más ligera idea de las circunstancias en que tuvo lugar el desastre. El enemigo no lo hundió ni llegó a

saber siquiera que se había perdido, hecho éste que nosotros ocultamos durante largo tiempo, sabiendo cuán deseoso estaba de cazar al *Wahoo*.

Como muchos de nuestros submarinos, desapareció, sencillamente, en el limbo de los buques perdidos, llevándose su secreto consigo. Pero es un pensamiento confortador saber que encontró la más digna tumba para un marino. A mí me gusta recordar al *Wahoo* combatiendo al enemigo como siempre lo hizo, con gloria, con éxito y con furia, hasta el último instante catastrófico en que por cualquier desventura y en circunstancias desconocidas para los que vivimos encontró el fin de su gloriosa existencia.

Capítulo V

Trigger

PASADO algún tiempo, el *Trigger* se convirtió en un veterano. Su afilada proa había surcado y explorado las aguas del Pacífico, desde las Aleutianas al Ecuador, hundiendo barcos dondequiera que fue. Nosotros, por nuestra parte, habíamos acumulado en nuestro haber un buen número de ataques con cargas de profundidad, si bien ninguno nos causó los temblores y estremecimientos del primero.

El 10 de junio de 1943 estábamos en la bahía de Tokio, adonde habíamos llegado treinta días atrás. Aquella misma noche íbamos a emprender el regreso a Pearl Harbour. Hacia las cinco de la tarde...

—¡Comandante a la torreta!

Benson cruzó ante mí como una exhalación por la cámara de mando y trepó por la escala de la torreta, donde el alférez de navío Willy Long montaba la guardia en el periscopio.

—Un humo dentro del puerto —oí como le decía Willy al comandante—. Parece que viene hacia nosotros.

El comandante Benson me ordenó subir un par de pies para sacar más el periscopio y tener mayor campo visual. Luego el periscopio desapareció de la superficie, mientras los sonos de la alarma general, preñados de la inminencia del peligro, se esparcían por todo el barco, haciendo latir más fuerte nuestros corazones en tanto ocupábamos los puestos de combate.

Tras unas pocas observaciones sonó la voz del comandante:

—Muchachos, nos tocó la lotería, ¡Hemos pescado el mayor portaaviones que jamás vi en estas aguas y dos destructores! ¡Lanzaremos todos nuestros torpedos sobre él!

Los hombres apretaron los dientes. ¡Aquello era caza mayor! Un profundo silencio siguió a las palabras del comandante.

La escolta del portaaviones estaba formada por dos de los mayores y potentes destructores japoneses, sin duda dedicados a patrullar en busca de submarinos. El portaaviones salía de la bahía de Tokio a gran velocidad y zigzagueaba radicalmente. Los dos escoltas, desarrollando su complejo plan de patrullaje, parecían estar en todas partes. Mucho antes de llegar a posición de lanzamiento, preparamos al *Trigger* contra cargas de profundidad, adoptando velocidad silenciosa. Estábamos seguros de que aquéllas iban a llegar; no habría forma de evitarlas si queríamos hacer las cosas bien.

Había incluso, por la forma en que los escoltas cubrían la zona, muchas probabilidades de que fuésemos descubiertos antes de lanzar. Después no existía la menor duda de que así sucedería al parecer en la tranquila superficie del agua un

abanico de estelas de torpedos, en cuyo eje podían estar seguros de encontrar al submarino.

Todavía recuerdo cómo sudaban las palmas de mis manos y cómo me temblaban las rodillas mientras avanzábamos hacia la posición de lanzamiento. El portaaviones zigzagueaba a una y otra banda y en el mismo sentido se movía nuestro timón, mientras maniobrábamos para mantenernos por la proa de la formación.

—¡Preparar todos los tubos! —El comandante Benson no quiere aventurarse y proyecta tener los diez tubos listos para disparar por los dos extremos del barco—. ¡Atención a proa!

Maniobramos para lanzar. Se nos viene encima un infierno y la cosa no va de broma. Por hidrófonos le calculamos veintiún nudos, lleva un destructor en cada amura y los tres barcos zigzaguean fuertemente.

Nosotros metemos a una y otra banda, según el blanco nos presenta ángulo de inclinación a estribor y babor. Es indudable que nos encontramos cerca de su rumbo base.

¡Iza periscopio! Marcación..., ¡top! Trescientos cincuenta.

Distancia..., ¡top! ¡Arría periscopio! Distancia, seis mil cien. Angulo de inclinación, cinco estribor. ¿Cuánto tiempo tardará en llegar aquí? ¿Cuál es la distancia a su derrota? ¡Mando, profundidad sesenta y tres pies! ¡Toda la caña a estribor, gobierna al sesenta!

Hasta mi llegan algunos retazos de la conversación que sostienen Steve Man y el comandante:

—Estará aquí dentro de ocho minutos y medio. Zigzagueó hace tres y medio, en el minuto trece. Debe zigzaguear otra vez en el minuto diecinueve, probablemente a estribor. Distancia a la derrota, quinientas yardas. ¿Qué profundidad y velocidad ponemos, mi comandante?

—Todos los torpedos en profundidad veinte pies, tiro en velocidad, salva de dos grados. ¿Cuánto tiempo ha transcurrido ya?

—Diecisiete minutos y medio.

—Esperaremos uno más. Hidrófonos, ¿cuál es la marcación del blanco?

—Trescientos cincuenta y uno.

—Coincide, mi comandante. Sería mejor echar una ojeada arriba; el escolta de estribor viene derecho hacia aquí.

—Iza periscopio. Marcación..., ¡top! Trescientos cincuenta y tres. Distancia..., ¡top! Cuatro mil setecientos. Escolta, marcación..., ¡top! Trescientos treinta y siete. ¡Arría periscopio! Angulo de inclinación del blanco, siete y medio estribor. Angulo de inclinación del escolta más próximo, cero. Pasará justo por encima de nosotros. ¡Hidrófonos, marcaciones continuas de las hélices ligeras a gran velocidad que se oyen en marcación trescientos treinta y siete!

—Marcación hélices gran velocidad, trescientos treinta y siete, señor. Trescientos treinta y siete, trescientos treinta y siete, trescientos treinta y seis y medio, trescientos

treinta y seis, trescientos treinta y seis, trescientos treinta y cinco, trescientos treinta, trescientos veinte. Lo he perdido, señor; se oye en toda la zona.

El familiar «¡zum, zum, zum!» pasa por encima de nuestras cabezas. Damos un suspiro de alivio; nos hemos zafado por un minuto.

—¡No preocuparse más de él por ahora! Hidrófonos, a ver si coges unas hélices pesadas, en marcación aproximada trescientos cincuenta y ocho.

—Hélices pesadas en marcación uno, señor; marcación dos..., tres.

—¡Ha zigzagueado a babor! ¡Iza periscopio! Marcación..., ¡top! Cero, cero, cinco. Distancia... ¡top! ¡Arría periscopio! Distancia, dos mil doscientos. Angulo de inclinación, treinta estribor El hijo de perra ha caído al revés de lo que esperábamos, pero es mejor para nosotros. ¡Toda la caña a estribor! ¡Babor, avante toda! Deme el rumbo para un lanzamiento recto por la proa.

¡Alistar tubos de proa! ¡Coincidir giróscopos a proa!

—Rumbo, ciento veinticinco, mi comandante, pero no nos es posible llegar a él. Mejor ponernos al noventa y lanzarle con giróscopo veinte derecha.

—¡Gobierna al noventa! ¡Avante despacio! ¿Cuánto tiempo me queda?

—Nada, señor. La carrera del torpedo es de mil cien yardas. Distancia al blanco, alrededor de mil ochocientas; ángulo de giróscopo, quince derecha, aumentando. Puede disparar en cualquier momento.

El bueno de Steve está perfectamente compenetrado con el problema.

En ese instante pido yo más velocidad para poder mantener la cota cuando lancemos. Cada torpedo pesa trescientas libras más que el agua que desplaza, por lo que al lanzar quedaremos unas tres mil libras con el barco ligero.

—¡Iza periscopio...! Marcación..., ¡top! Trescientos treinta y cinco. ¡Listo! ¡Fuego tubo uno...! ¡Fuego tubo dos...! ¡Fuego tubo tres...! ¡Fuego tubo cuatro...! ¡Fuego tubo cinco...! ¡Fuego tubo seis...! ¡Avante media!

En la cámara de mando luchamos denodadamente por evitar que el barco aflore, mientras sentimos las sacudidas que ocasiona cada torpedo al abandonar su tubo. La pérdida de unas mil ochocientas libras hace al *Trigger* ligero de proa. El aumento de la velocidad se ha ordenado muy tarde y, a pesar de nuestros esfuerzos, asoma inevitablemente a la superficie.

Hasta nosotros llega el fragor de cuatro impactos excelentes. Las hélices del portaaviones se detienen, se escora y queda a la deriva, indefenso. Tenemos tiempo de ver que es completamente nuevo, que no lleva aviones visibles y que pertenece a un tipo grande aún no visto en acción. Por su cubierta corren desesperados pequeños hombrecillos vestidos de blanco. Sus cañones disparan con furia en todas direcciones.

Giramos el periscopio para echar una ojeada a los destructores.

—¡Aquí vienen, como locos! ¡Todo a bajar! Después de haber subido hasta cincuenta y seis pies, comenzamos finalmente a bajar. Cuando llegamos a los sesenta pies, podemos distinguir claramente el maligno «¡zum, zum, zum...!» otra vez. El submarino bucea en busca de la protección que sólo las profundidades le pueden

prestar. De pronto quedamos sumidos en el estruendo de cuarenta y ocho explosiones consecutivas en las que el no oír el chasquido inicial nos da una idea de su proximidad. Parece inconcebible que ninguna maquina hecha por el hombre pueda resistir semejante vapuleo. La atmósfera en el interior del *Trigger* está cuajada de finas partículas de polvo, pintura y corcho. Las tuberías y líneas de ventilación vibran hasta desdibujarse en el aire, llenando los confinados espacios con un discordante zumbar como producido por den disonantes diapasones. Los hombres caen derribados y han de asirse con fuerza a las mesas, escalas o tuberías, cualquier cosa que les ayude a recobrar el equilibrio. Una extensa zona de aislamiento de corcho se despega del casco, cayendo sobre el piso en el puesto del mecánico auxiliar. Cuando éste se agacha para recogerlo y echarlo en un recipiente de basura, cae de bruces sobre el suelo, vertiendo en el corcho el contenido de aquél. El alumbrado se apaga, pero las lámparas supletorias suministran suficiente iluminación. Los sólidos mamparos de acero se comban hacia dentro a cada explosión, volviendo luego a su posición inicial. Las planchas y emparrillados de la cubierta salen disparados por el aire a lo largo de todo el barco, estrellándose con fuerte ruido de un sitio para otro y añadiendo nuevos riesgos a nuestras penalidades. Todo el casco retiembla y se estremece, combándose a los lados, hacia arriba y hacia abajo, cimbreado como un junco.

Doscientos pies y la agonía aún prosigue, la lluvia de cargas aumenta su furia. ¿Cómo es posible que un hombre hecho de carne y no de acero pueda soportar semejante castigo? Pero lo soportamos con los labios resecaos y la mirada excitada.

Estamos amedrentados; el miedo mismo nos despeja la mente y mantiene nuestros cuerpos firmes y en tensión. Como es comente en estos casos, la temperatura se eleva a 34 grados o más. Alcanzamos los trescientos pies, pero ahora no podemos detener el descenso porque el barco está pesado con las sentinas de proa llenas del agua admitida cuando disparamos los torpedos. Las frisas de los tubos de popa acusan pérdidas a esta profundidad y las sentinas de los motores están anegadas. En la cámara de bombas y en las de motores penetra el agua, aunque más lentamente, por las válvulas torturadas y las empaquetaduras. Aparte de esto, la compresión del casco, debida a la profundidad, disminuye la flotabilidad del barco, todo lo cual hace que estemos pesando alrededor de tres o cuatro toneladas. No podemos arriesgarnos a emplear las bombas de achique, que armarían demasiado ruido al tener que descargar venciendo la enorme presión del mar a esta profundidad.

Cesan las cargas, pero todavía podemos oír el murmullo irritado de las hélices dando vueltas por encima de nuestras cabezas.

Es posible que hayan perdido momentáneamente el contacto. Si logramos mantenemos silenciosos, tenemos algunas posibilidades de evadimos escapando a poca velocidad. Pero, poco a poco, nos vamos hundiendo, aunque navegamos con quince grados de inclinación a subir. No nos atrevemos a aumentar la velocidad, pues con ello acrecentaríamos las posibilidades de ser oídos. Silencio absoluto. El operador del piano de ventilaciones y el del aire tienen sus volantes y herramientas en

el piso, en lugar de en sus estibas. Algunos se descalzan. Un grupo de hombres con baldes sacan agua de la sentina de motores, echándola cuidadosamente en la de torpedos de popa. Los timones horizontales y el vertical se gobiernan a mano en lugar de hacerlo hidráulicamente.

Los membrudos timoneles sudan copiosamente al hacer girar los pesados mecanismos. Han de ser relevados cada cinco minutos, pues el esfuerzo los sofoca en la atmósfera viciada.

Hemos estado respirando el mismo aire desde las primeras horas de la mañana, y ahora es ya de noche. Ochenta y cinco hombres necesitan una considerable cantidad de oxígeno, en especial cuando han de hacer penosos trabajos. Analizamos la atmósfera, que arroja un dos y medio por ciento de anhídrido carbónico; un tres por ciento es el límite peligroso establecido, que puede causar desvanecimientos; un cuatro por ciento es mortal si se continúa respirándolo por algún tiempo. Por ello, comenzamos a esparcir materia absorbente, regenerando la atmósfera con oxígeno de nuestras botellas. Esto alivia en parte, pero nada puede hacerse para combatir la elevada temperatura, excepto sudar y tomar tabletas salinas. Las ropas y los zapatos están empapados, y la cubierta y mamparos, resbaladizos y literalmente llenos de agua. La humedad reinante es de un cien por cien, pero ya ni se nota.

Poco a poco vamos hundiéndonos, hasta sobrepasar con mucho la profundidad de pruebas. *Trigger*, si eres digno de la fe que en ti pusieron los que te han construido — que nunca lo sabrán— y de los que te confiamos nuestras vidas —que sí lo sabremos—, aunque sólo sea por unos instantes, ¡aguanta y no nos decepciones! Tenemos confianza en ti, aunque no te vieses sometido a esta prueba; justifica nuestra fe, ¡te lo rogamos!

A mucha mayor profundidad para la que fue diseñado, el *Trigger* continúa luchando. Hundiéndose lentamente, crujiendo y rechinando ante el inusitado esfuerzo, con su cubierta abombándose en el centro, sin poder cerrarse sus puertas por la distorsión causada por la formidable compresión, nos lleva por fin a una profundidad en la que podemos aumentar ligeramente la marcha con seguridad y frenar con ello el descenso. De este modo continuamos escabulléndonos hasta que finalmente salimos a la superficie, completando nuestra evasión.

Hasta un año más tarde no fue descubierto nuestro portaaviones y fotografiado por un avión de reconocimiento. Lo habíamos retirado de servicio por un prolongado período de tiempo en un momento crítico. Desgraciadamente, no lo hundimos, pero debió ser considerable el efecto que surtió en los japoneses ver a aquel derrelicto a medio hundir, volviendo a remolque para quedar apoyado en el fango de la bahía de Tokio, después de su salida desafiante del día anterior. Habíamos torpedeado al portaaviones *Hitaka*, todavía sin terminar, en su primer viaje de pruebas, poco después de haber rebasado su nueva y recién pintada roda las redes antitorpederas del puerto.

Más tarde supimos que los dos primeros torpedos habían hecho explosión

prematura poco antes de alcanzar el blanco y que el *Hitaka* recibió tan sólo dos impactos que abrieron sendas brechas a popa. No fue culpa nuestra que el enemigo tuviese tiempo de remolcarlo a aguas menos profundas; de haber logrado los cuatro impactos, éstos habrían dado cuenta inmediata de él. Nuestro informe prestó nuevos bríos a la campaña emprendida por el comandante de los submarinos del Pacífico para poner a punto nuestros torpedos. También originó una serie de anécdotas que hicieron popular al submarino que tuvo la santa paciencia de esperar durante un mes, posado en el fondo de la bahía de Tokio, la botadura del portaaviones *Hitaka*.

El *Trigger* resultó tan gravemente averiado que hubo de estar dos meses en reparación. Durante este tiempo desembarcaron Roy Benson, que lo había mandado durante cuatro cruceros de guerra, y el teniente de navío Steve Mann, que embarcó en él conmigo, cinco meses atrás, cuando su puesta en servicio. Benson, ascendido ya a capitán de fragata, fue destinado como instructor a la Escuela de submarinos en New London, y Steve se fue de segundo comandante al nuevo submarino *Devilfish*, entonces en construcción en la «Cramp Shipbuilding Works», cerca de Filadelfia. Yo relevé a este último en la segunda comandancia, y «Stinky», que había estado todo este tiempo tratando inútilmente de que le llamáramos «Stinky», me sustituyó como jefe de máquinas.

Durante algún tiempo nos estuvimos preguntando quién sería nuestro nuevo comandante, deseando fervientemente que fuera alguien con experiencia como segundo de un buen barco. Nuestras esperanzas se vieron cumplidas y colmadas cuando, al poco tiempo, supimos que Robert E. Dornin, conocido por el sobrenombre de «Dusty», veterano de muchas patrullas en el *Gudgeon*, había sido nombrado para asumir el mando del *Trigger*. Conociendo su reputación, esperábamos muchas buenas cosas para nuestro barco en los meses venideros, y, en este aspecto, no quedamos, desde luego, defraudados.

Capítulo VI

Seawolf

POR aquel entonces, el *Seawolf*, que había ya sobrepasado el plazo para entrar en obras y dar un descanso a su dotación, fue enviado a los astilleros de Mare Island para ser totalmente modernizado. Estando en California, le fue asignado un nuevo comandante, el capitán de corbeta Royce L. Gross, conocido familiarmente por «Googy», cesando Fred Warder en el barco que mandara durante tres años y siete patrullas de guerra.

Cuando el *Seawolf* se hizo nuevamente a la mar, totalmente remozado interior y exteriormente, comenzó en seguida a demostrar que seguía siendo el mismo «lobo^[9]» de antaño. Su primer crucero al mando de Gross duró veintiséis días desde su salida de Midway hasta su regreso al mismo puerto. El punto culminante de este crucero fue una batalla de once horas librada contra un buque de carga fuertemente escoltado, en la que, además de volar la proa del blanco, que se hundió pocas horas más tarde, pudo Gross comprobar con desaliento que quedaba mucho que progresar aún en la puesta a punto de los torpedos.

Pocos días después encontró un barco averiado a remolque y escoltado por un solo destructor. Gross decidió que este último era, con mucho, el blanco más valioso, y contra él emprendió su ataque, esperando poder salir luego a la superficie para terminar de hundir a cañonazos el buque remolcado. Los planes se vieron frustrados por la llegada de un nuevo destructor, después de haber disparado el *Seawolf* todos sus torpedos. Pero el *Seawolf* impresionó una serie de fotografías, que más tarde recibieron amplia publicidad, mostrando los últimos momentos del HIJMS, patrullero núm. 39. Después, Roy Gross llevó el barco a Midway para darle un rápido repaso y embarcar nuevos torpedos.

El segundo crucero de «Googy» tuvo como único resultado un impacto entre dieciséis torpedos lanzados, siendo positivamente achacable la culpa de estos fallos a los recalcitrantes «peces» de acero. A pesar de todo, el único impacto hundió un buque, lo cual sirve para dar una idea de lo que hubiesen sido capaces de hacer nuestros submarinistas de haber poseído un armamento digno de confianza. Aunque la situación iba mejorando, no se podría haber censurado a ningún miembro del *Seawolf* por pensar lo contrario.

En su décima patrulla —la tercera de Gross—, el viejo *Wolf* comenzó a encontrar motivos para pensar que le estaba cambiando la suerte. En su zona de operaciones estuvo cinco días, atacando a un convoy, del que hundió tres buques; después de esto atacó, hundiéndolos, tres sampanes de reconocimiento con el cañón de cubierta. En su primer ataque, sumergido entre dos columnas de cargueros, disparó sus tubos de proa contra el mayor de los buques situado en la columna de la izquierda e inmediatamente después lanzó los de popa sobre el buque mayor de la columna de la

derecha. Los dos buques se hundieron. Saliendo a la superficie, después del contraataque de cargas, emprendió la persecución del convoy y efectuó otro ataque sumergido, lanzando cuatro torpedos, ninguno de los cuales hizo impacto. Sin desanimarse, reemprendió la caza, llevando a cabo un ataque nocturno en superficie, en el que logró un impacto en el mayor de los buques restantes y dejándolo al garete sobre el agua. Con cuatro torpedos a bordo, el *Seawolf* continuó en la superficie para rematarlo, sin prestar atención a las salvas de artillería con que aquél intentaba disuadirle de su propósito. Disparó los cuatro torpedos uno a uno y con todo cuidado, obteniendo dos impactos que no llegaron a hacer explosión y dos trayectorias erráticas. Sin más torpedos a bordo, Gross ordenó cubrir el cañón, cerrando poco a poco la distancia al enemigo y disparando sin preocuparse de él. El fuego del adversario, originalmente poco preciso, fue pronto reducido al silencio. El *Seawolf* continuó acortando la distancia y después de una hora de tiro al blanco, el buque enemigo, alcanzado por más de setenta salvas del cañón de tres pulgadas del submarino, dio la vuelta y zozobró, desapareciendo de la vista de los artilleros.

Los torpedos aún no eran perfectos, pero iban mejorando, y la pericia y la tenacidad continuaban rindiendo sus frutos.

En el crucero número once, Gross trajo de nuevo el barco a puerto sin torpedos en la reserva, dejando dos buques enemigos despanzurrados en el fondo del mar de la China, y otro más averiado, que probablemente se hundió, si bien esto no se pudo comprobar. El mal funcionamiento de los torpedos robó a Gross uno o dos hundimientos más; pero era evidente, viendo otros partes de campaña, que el problema se hallaba, por fin, en vías de solución. Los informes de otros submarinos indicaban una creciente proporción de ataques fructuosos, y Gross no acertaba a explicarse los desoladores fallos de sus últimas acciones. Pero, en su severa autocrítica, no quería apreciar lo que otros submarinistas habían visto ya. *Tan sólo una vez había Gross regresado de la mar con torpedos.* Cualquier comandante de submarino sentía el más hondo respeto por el hombre que lograba un promedio de dos barcos por patrulla, y éste era exactamente el promedio alcanzado por «Googy» Gross.

El 22 de diciembre de 1942, el *Wolf* se hizo a la mar, emprendiendo su duodécimo crucero de guerra. En el transcurso de treinta y seis días superó los más altos superlativos alcanzados por aquel luchador submarino y su agresivo comandante. Fred Warder había dejado un digno sucesor.

El 7 de enero de 1943, el *Seawolf* atravesó la cadena del Nansei Shoto, y el día 10 daba comienzo a una batalla, que duró cuarenta y ocho horas, contra un convoy nipón. Torpedos disparados, diecisiete; impactos, nueve seguros y uno probable; buques hundidos, tres. La rueda de la fortuna había, por fin, dado la vuelta completa para el *Seawolf*.

Dos días después, el submarino, todavía en patrulla en aguas al norte de Formosa, pero con sólo tres torpedos a bordo, avistó nuevas columnas de humo en el horizonte.

En esta ocasión se trataba de cuatro cargueros escoltados por dos destructores.

El *Seawolf* emprende nuevamente la persecución, repitiendo el monótono proceso de puntear minuciosamente las posiciones del adversario.

Gross se encuentra ahora enfrentado con un dilema. No puede aspirar a infligir grandes daños con tan sólo tres torpedos, pero el convoy está en su zona y no puede dejarlo marchar. La única solución es pedir ayuda y pronto. Rápidamente se transmite un mensaje para todos los submarinos situados en las proximidades y otro al comandante de los submarinos del Pacífico, en Pearl Harbour.

Todo esto se hace mientras el *Seawolf* continúa la aproximación. De nuevo «Googy» se decide por un ataque nocturno. Proyecta atacar sumergido al crepúsculo y volver a hacerlo en la superficie, si es necesario, un poco más tarde.

No hay suerte en el ataque sumergido. Con el convoy a la vista y cuando todo se desarrolla idealmente, una repentina caída hacia fuera del blanco coloca al *Seawolf* fuera de posición. Gross podía intentar un lanzamiento a distancia, pero rechaza la idea considerando que le quedan tan sólo tres preciosos torpedos, Rechinando los dientes, lo deja pasar, pero sale a la superficie poco después, ocho millas por su popa.

Al alcanzar al convoy de la misma vuelta por el costado de estribor, navegando a toda máquina para poder completar el ataque antes del orto de la luna, el *Wolf* se ve forzado a cortar muy cerca la popa del destructor de escolta de la misma banda. Durante unos instantes se halla en una peligrosa situación, pero no es detectado; los buques del convoy están enfilados para un tiro perfecto, cuando repentinamente cambian de rumbo hacia fuera. Esta nueva combinación de circunstancias, cuando el *Wolf* se hallaba próximo a lanzar, lo coloca virtualmente en la misma popa del último barco, muy cerca de él.

Conteniendo el aliento, Gross decide obrar como si fuese un japonés, esperando que los destructores no tendrán la costumbre de vigilar su rebaño demasiado cerca. Cierra la distancia un poco; si se queda más atrás atraerá la atención de aquéllos y además, estando cerca, tiene más probabilidades de acertar.

Con calma, Gross espera su oportunidad vigilando estrechamente los movimientos de los dos destructores, situados por el través; pero no dan muestras de haber descubierto nada. Finalmente, un brusco cambio de rumbo a babor coloca a uno de los barcos casi atravesado ante los tubos de proa del *Seawolf*.

Con rapidez se meten los datos. Distancia y marcación son tomadas por radar y comprobada esta última por el taxímetro. El ángulo de inclinación, estimado desde el puente, coincide con el obtenido en la mesa trazadora y se verifica en la dirección de lanzamiento. En cuestión de segundos se oyen desde la torreta las palabras ansiadas:

—¡Listo todo abajo, mi comandante!

—¡Atención a proa!

Otra marcación tomada desde el taxímetro y otra distancia por el radar...

—¡Listo!

—¡Fuego!

Los últimos torpedos del *Seawolf* salen disparados en la noche, dejando tras sí su rastro de burbujas. Con ligera divergencia, el abanico se extiende hacia el último de los buques en la columna de estribor.

De pronto, la sección de proa del blanco se torna incandescente. Una llamarada brillante se eleva al cielo con violencia, esparciendo por el ámbito un furioso bramido.

Segundos más tarde, un nuevo huracán de fuego estalla en la popa. A la luz brillante de las llamas que iluminan el barco alcanzado, el personal del puente en el *Seawolf* contempla fascinado un mástil abatido por un lado, y al otro la chimenea; después todo queda borrado por una violenta y cegadora llamarada que en un segundo hace presa en todo el barco.

El ruido de la explosión llega al *Seawolf* ahogado por la conmoción triunfante y enloquecida de las fuerzas por él desatadas.

En la cúspide de aquel infierno, una hirviente y negra columna de humo se eleva a cientos de metros en el firmamento.

En la superficie del mar parece como si fuese de día. El autor de aquella tropelía y las pálidas caras en el puente se recortan siluetadas sobre la pira fúnebre de su víctima.

El comandante es el primero en recobrase.

—¡Toda la caña a estribor! ¡Avante máxima! —Grita las órdenes por la abierta escotilla a sus pies.

Un torrente de blancas turbulencias salen oblicuamente por la popa del *Seawolf* ante el brusco y potente impulso acelerado de las hélices y el timón metido a estribor. El zumbido de los diésel llega reconfortante a los oídos del personal del puente. Escorándose a babor, con la blanca espuma lamiendo los bordes de la tablazón de la cubierta, el *Seawolf* desaparece con rapidez de la escena.

Unos minutos más tarde se oyen diez cargas de profundidad —un buen signo, pues el submarino calcula que han hecho explosión a una distancia de cinco millas—. Ahora bulle en la mente de Gross la preocupación de lo que resta del convoy.

«Al comandante de los submarinos. Del *Seawolf*. Urgente. Operaciones. Contacto convoy tres cargueros dos destructores. Rumbo base uno-cinco-cero. Velocidad nueve. Posición Baker cinco cuatro Yoke dos tres. Disparados todos torpedos. Mantengo contacto».

El capitán de navío Joe Grenfell, últimamente comandante de los submarinos *Gudgeon* y *Tunny* y que presta ahora sus servicios en el Estado Mayor, recibe el mensaje descifrado. Día tras día los oficiales del Estado Mayor montan sus guardias esperando una ocasión como ésta. Se hallan ligados a las mesas por órdenes oficiales y no pueden salir a la mar con los submarinos; pero sus corazones están con ellos cuando ven a sus amigos llegar y salir. Esta es una de las pocas oportunidades que se le presentan a un oficial de Estado Mayor de propinar personalmente algunos golpes al enemigo, y Grenfell no desperdicia la ocasión.

Tras de examinar el mensaje, se levanta de la mesa donde ha estado trabajando en el dispositivo de los submarinos para el próximo mes y se dirige a un lado de la habitación, donde una pesada cortina oculta todo el paño de pared.

Tirando con ambas manos de unos cordones, corre la cortina, descubriendo una enorme carta del Pacífico. Clavadas aquí y allá, en su mayoría concentradas alrededor de las islas metropolitanas del Japón, hay numerosas siluetas, cada una de las cuales lleva un nombre: es la carta secreta del dispositivo de guerra de los submarinos.

Con una larga regla de plástico y un gran compás, traza Grenfell cuidadosamente un lugar en la carta; a su alrededor dibuja un círculo con una flecha apuntando al Sudeste. Después estudia minuciosamente la zona, anotando la situación de los submarinos en sus proximidades. Un convoy de tres barcos es una presa valiosa, pero no tanto como para reclamar la presencia de todos los que están en el área. Es preciso, pues, elegir uno o dos, considerando el posible destino del enemigo.

Varios cientos de millas al sudoeste del convoy hay una marca con el nombre de *Whale*. Para el ojo experimentado de Grenfell, no existe la menor duda de que éste es el barco que ha de cumplir la misión.

De nuevo coge la regla, y luego el compás, tomando distancias con todo cuidado. Garabatea unas pocas cifras en la hoja de un bloc. Comprueba la situación, mide las distancias y repasa los cálculos por segunda vez. Aquí, en este mismo despacho, se ha fraguado más de una misión imposible. Satisfecho, deja a un lado los instrumentos de trabajo, arranca la hoja del bloc, cubre la carta con la cortina y vuelve a su mesa.

«Para el *Whale* del comandante Submarinos del Pacífico. Convoy tres buques dos escoltas velocidad nueve nudos. Posición Baker cinco cuatro Yoke dos tres a veinte horas. Rumbo uno-cinco-cero. *Seawolf* mantiene contacto e informará. Salga de su posición actual a interceptar. Acuse recibo».

En las costas de China, Fred Janney, segundo comandante del *USS Whale*, descifra el mensaje y en seguida llama al comandante. Entre los dos examinan las cartas del lugar.

Al cabo de pocos minutos, el capitán de fragata A. C. (Acey) Burrows deja el lápiz sobre la mesa.

—Creo que le podremos dar caza con tres motores, Fred.

—Sí, señor —replica Janney—, pero si ponemos un rumbo más al norte con los cuatro motores lo alcanzaremos antes y podremos atacarlo de noche. Aparte de esto, tendríamos cerca de veinticuatro horas más.

—Creo que tiene usted razón. Vamos a poner cuatro motores y probaremos.

El *Whale*, que hasta aquel momento había estado patrullando perezosamente en las líneas de comunicación al sur de Formosa, se separa de su ruta y aumentando velocidad arrumba al Nordeste.

Mientras tanto, el *Seawolf* ha mantenido el contacto por la popa del convoy. Es ya de noche y en un plazo de pocas horas ha enviado dos nuevos partes de avistamiento. Lo malo del asunto en esto es que nunca se sabe si se podrá hacer algo positivo;

depende de otra persona y no hay más que aguantar. Después de la excitante acción de los pasados días, la monotonía es mortal y se deja sentir a lo largo de todo el barco. El contramaestre de guardia se vuelve hacia el comandante.

—Mi comandante, el barco que hemos volado hace unos momentos llevaba un cargamento de gasolina de aviación, y es posible que alguno de los que queden lo lleve también. ¿No cree usted, señor, que podríamos intentar volarlo con nuestro cañón?

Gross mira sin pestañear a su interlocutor.

—Es posible, Kuehn, pero hemos de esperar hasta que se haga más oscuro antes de intentarlo.

Después de varios minutos de discutir el asunto, sobre el que varios oficiales y marineros dan su opinión, suena de nuevo la alarma general, seguida por el anuncio por el sistema de altavoces:

«¡Zafarrancho de combate! ¡Ocupar sus puestos para combatir al cañón!».

La gente cubre el cañón de tres pulgadas del *Seawolf*, orientándolo por el través de estribor y comenzando a apuntar al buque más próximo. Silenciosamente, el submarino se desliza hacia el adversario; la dotación y las municiones, listas; los dedos, nerviosos, acarician las llaves de fuego; las miradas de todos tratan de penetrar en la oscuridad. Cuando la distancia es aproximadamente de dos millas, con el agua susurrando a lo largo de las delgadas chapas de la superestructura, Gross da roncamente la voz:

—¡Abrir el fuego!

Seis disparos responden a la voz con sus trayectorias luminosas que marcan el camino recorrido por las granadas en busca del enemigo. Es posible que se hayan logrado uno o dos impactos pero hay poco tiempo para comprobarlo, pues los cinco buques japoneses abren instantáneamente el fuego, contestando con una verdadera barrera de metralla.

El comentario en el parte de campaña fue el siguiente: «Se consideró que esta magnífica idea no era realizable... Se continuó manteniendo el contacto, bien alejados por babor».

Gross ordena enviar otro parte de avistamiento a Pearl Harbour. Todavía no ha podido hablar directamente por radio con el *Whale*, aunque ha recibido noticias de que se halla en camino. Esto resulta exasperante, ya que se emplea mucho tiempo en enviar el mensaje a Pearl Harbour, descifrarlo allí, volverlo a cifrar y retransmitirlo al *Whale*.

Unas veinticuatro horas después del contacto inicial, a las catorce de hundir el primer barco, el *Seawolf* avista dos aviones que se aproximan al convoy. Al parecer, han sido llamados para formar la cobertura aérea y su llegada fuerza al submarino a hacer inmersión. Al cabo de cinco horas se halla a flote a toda máquina en persecución, logrando ganar nuevamente el contacto tres horas después. Lección para el enemigo: si fuerzas a un submarino a sumergirse, no le dejes volver a salir.

A 0245, en la madrugada del 16 de enero, casi cuarenta y ocho horas después del contacto inicial, el *Seawolf* continúa manteniéndolo y enviando información. Al fin, Gross logra hablar directamente con Acey Burrows. «Aquello nos animó», comentaba luego en su parte de campaña.

A las cincuenta horas del primer contacto, a las 1554, se oyeron tres explosiones lejanas, seguidas a poco por una cuarta.

A 1807 se oyeron nuevas explosiones, divisándose fogonazos de artillería. Durante las dos horas siguientes, el *Seawolf* estuvo oyendo explosiones esporádicas procedentes de la dirección en que estaba el convoy, identificándose algunas como cargas de profundidad y otras como torpedos. Con el periscopio izado se apreciaban fogonazos de artillería; luego se echó la noche encima y no volvió a ver más.

El equipo calculador del *Seawolf* informó entonces que el convoy se había detenido en su marcha.

Con toda minuciosidad, el radar comprueba la presencia de los buques enemigos. Todavía se distinguen los cinco pero sólo uno parece navegar y lo hace escapando a toda máquina.

Todo indica que el *Whale* ha averiado a dos de los mercantes; quizás en este momento esté ocupado en escapar de los destructores. En estas circunstancias, no tendrá oportunidad de lanzar sobre el tercer blanco, a menos que algo induzca a éste a volver sobre sus pasos...

A pesar de las mudas señales de cansancio que descubre en sí y en sus compañeros, el pensamiento de Gross se inclina a la acción. Y otra vez el *Wolf*, terriblemente fatigado, emprende la lucha. El equipo calculador, ya muy experimentado, reanuda su tarea.

Dos horas y media más tarde: «Esto ya es bastante. Si el *Whale* ha logrado zafarse de los destructores, ha llegado el momento de hacer volver a este sujeto. ¡Zafarrancho de combate en superficie!».

Gross advierte un brillo de asentimiento en los ojos de sus hombres. El pequeño cañón de cubierta queda nuevamente alojado por los artilleros y el submarino comienza a aproximarse como una sombra al enemigo que huye. Los artilleros en cubierta tienen la munición lista y el radar suministra distancia constantemente a los apuntadores. Todo está a punto.

Tranquilo, el submarino se acerca a su antagonista, mucho mayor que él. El temple del japonés lo ha podido comprobar el *Seawolf* en su último ataque al cañón. Contra un buque de superficie conocedor de la presencia del submarino, desaparece la principal ventaja de éste: el factor sorpresa. En este caso, no podía existir más sorpresa que la temeridad del comandante del submarino.

«Googy» Gross, con sus tácticas atrevidas, no es el hombre que desperdicia cualquier posible ventaja que se pueda presentar. Busca cuidadosamente su posición de ataque, esperando abrir el fuego desde una posición en la que el humo de la chimenea del blanco entorpezca parcialmente el fuego de sus cañones. La luna está a

punto de salir y Gross calcula que la claridad de ésta permitirá a su adversario verle y replicar a su fuego con eficacia a la corta distancia a que se vería obligado a abrir el fuego ahora. Por ello, el *Seawolf* se desliza paralelo al rumbo del carguero nipón, pero fuera de su alcance visual.

La luna sale y el *Seawolf* maniobra para siluetar al blanco contra la fría claridad de oriente.

A diferencia de los ataques anteriores, el objetivo no es ahora necesariamente hundir el blanco —lo que siempre sería de desear—, sino forzarlo a invertir el rumbo hacia la posición del *Whale*. Gross está llevando a cabo un fantástico «farol» digno de sus hazañas como jugador de póquer. A una distancia de unas dos millas el *Wolf* comienza a disparar rápidamente, lanzando sus proyectiles al mayor ritmo que permiten los cargadores. La reacción del enemigo es inmediata y por partida doble. Evidentemente, ha mantenido cubierta su artillería ante esta eventualidad, aunque es probable que no haya adivinado la segunda intención que se esconde tras este nuevo ataque. En lugar de alterar el rumbo, devuelve el fuego con dos cañones pesados —ambos considerablemente mayores que el del submarino— y con varias ametralladoras.

Al comprobar que el fuego del japonés es salvaje pero poco certero, Cross decide mantener sus planes iniciales. El cañón del submarino logra varios impactos antes de que las dotaciones niponas acierten a hallar la distancia y centrar su fuego. Entonces, con las granadas silbando por encima de sus cabezas y haciendo explosión en el agua a corta distancia, «Googy» se ve obligado a meter violentamente y romper el contacto.

Amargos sentimientos de desilusión embargan al comandante. Ha expuesto inútilmente a su barco y a su gente, terriblemente fatigada. En estas circunstancias, no queda ya nada que hacer. De este modo discurre la mente del comandante cuando oye la voz de uno de los serviolas:

—¡El blanco ha cambiado de rumbo!

Así es, en efecto; pero todavía no se dirige hacia el *Whale*. Por el contrario, describe amplios círculos, como si dudase sobre qué dirección tomar. Gross se va a situar al sudeste de él para darle un empujón si lo necesita.

Pero no es necesario. Con el *Wolf* pisándole los talones a una más respetable distancia de cuatro millas, el blanco se dirige hacia donde vino, zigzagueando radicalmente, pero con toda seguridad hacia el Noroeste.

Una vez cumplido su propósito, el *Seawolf* continúa enviando partes periódicos al *Whale*. Cada vez que el blanco se desvía de su ruta a una u otra banda, el «accidental» avistamiento de un submarino acosándole por ese costado le obliga a volver de nuevo a rumbo.

Como prueba de que el *Whale* se halla de nuevo en superficie, Acey Burrows contesta instantáneamente al primer radio. Le son enviadas la velocidad posición y rumbo del enemigo, y en todas las ocasiones el *Whale* contesta con la «R» de

«recibido». De acuerdo con la mesa trazadora, él y lo que queda del convoy se hallan a unas cincuenta millas al Noroeste. Al enviar Gross la información necesaria a Burrows, éste tratará de maniobrar para interceptar al mercante.

Cada vez que el capitán japonés cambia su rumbo, surge un nuevo mensaje al éter:

«Del *Seawolf* al *Whale*. Nuevo rumbo del blanco, 350. Velocidad, la misma».

Es casi como si llevase a una oveja al matadero, y así era, en realidad. Es fácil imaginar el estado de ánimo del capitán japonés en estos momentos. Dondequiera que virase se encontraba siempre con un submarino. Debía pensar que había docenas de ellos, sin poder imaginar que no era más que uno —el *Seawolf*— y éste sin torpedos.

A 0524 horas, en la mañana del 17 de enero de 1944, se oyen tres explosiones de torpedos seguidas por las reverberaciones del fuego artillero japonés. Posiblemente, uno de los torpedos ha hecho impacto.

A 0600, el equipo calculador comunica haberse detenido el blanco.

A 0620, a la creciente luz del amanecer, el japonés ha descubierto al *Seawolf*, que se mantiene distanciado en la superficie, libre de posibles torpedos erráticos. Como es el único enemigo que acierta a ver, abre el fuego contra él. El *Seawolf* no se molesta en hacer inmersión siquiera.

A 0623 tiene lugar una terrible explosión en el blanco. Una gigantesca columna de humo, espuma y vapor se eleva a gran altura en el aire; el blanco comienza a hundirse de popa.

A 0635, el barco se hunde, víctima por lo menos de dos torpedos del *Whale*. El *Seawolf* emprende el regreso a puerto con su comandante, segundo, equipo calculador y todo el personal de radio agotados tras haber estado en pie sesenta y dos horas bajo la más enervante tensión.

* * *

Cuando el *Seawolf* regresó a Pearl Harbour con el parte de cuatro barcos hundidos y una «asistencia», fue de nuevo recibido con gran entusiasmo —algo a lo que ya estaba acostumbrado—. Es significativo que Gross concediera a Burrows el mérito del hundimiento del quinto barco, mientras aquél señalaba que correspondía íntegro al *Seawolf*. Pero había gloria bastante para entrambos.

* * *

La carrera de este gran submarino estaba a punto de terminar. Volvió a San Francisco, donde por segunda vez fue modernizado.

Pero los progresos son rápidos en tiempo de guerra y el *Seawolf* como un veterano combatiente, era ya un barco viejo. Nunca llegó a llevar el gran número de

torpedos de los submarinos modernos ni a tener su robusto casco de acero. Con pleno reconocimiento de su valeroso historial, fue destinado a cumplir tan sólo misiones secundarias. El *Seawolf* había hundido su último barco.

El resto de la saga del *Seawolf* puede ser relatado en breves palabras. Bajo el mando del capitán de corbeta A. L. Bontier, salió de Australia en la que debía ser su decimoquinta patrulla de guerra.

El 3 de octubre de 1944, un sumergible japonés atacó y hundió al *USS Shelton* (DE407) no lejos de la posición comunicada por el *Seawolf*. Enfurecidos, los compañeros del *Shelton* se extendieron en todas direcciones para cazar al sumergible nipón.

El mismo día quiso la suerte que el *Seawolf*, el *Narwhal* y otros dos sumergibles norteamericanos estuvieran también por aquella zona, en un área en la que estaban prohibidos en absoluto los ataques sobre submarinos.

El *USS Rowell* (DE403), ansioso de vengar el hundimiento del *Shelton*, estrechó su búsqueda y finalmente detectó un submarino sumergido. Bien por qué no estuviese informado o hubiese olvidado que se encontraba en una zona en la que estaban prohibidos los ataques, su comandante ordenó en seguida la acción con las armas. Más tarde informó que el submarino se comportaba de una manera extraña: hacía pocos esfuerzos para escapar y enviaba continuamente una serie de puntos y rayas por el sonar. Después de una serie de ataques salió una gran burbuja de aire a la superficie entre restos de naufragio. El destructor se adjudicó un hundimiento probable, pintando la silueta de un submarino en el puente.

El *Narwhal* había estado en contacto con el *Seawolf* a las ocho de aquella mañana del 3 de octubre. El *Seawolf* no contestó a las llamadas que le hizo la mañana siguiente ni volvió a saberse ya más de él. Desde entonces se ha podido demostrar que el submarino japonés que hundió al *Shelton* no sufrió ningún contraataque y pudo regresar al Japón. Por otra parte, no se ha encontrado en fuentes japonesas el relato de ningún ataque que hubiese podido ser causante del hundimiento del *Seawolf*.

Las investigaciones efectuadas revelaron que podía considerarse como cierto que el submarino hundido por el *Rowell* fue el *Seowolf*. El hecho de que el submarino enviara señales por sonar en lugar de evadirse suministró el argumento final; aunque el personal del destructor insistió enérgicamente en que las señales emitidas no estaban en el código de reconocimiento, se habían cometido ya errores semejantes con anterioridad.

Es algo que tarde o temprano tenía que suceder. Había habido ya varios casos en que nuestras propias fuerzas habían disparado sobre submarinos americanos. Uno de los más inexcusables ocurrió cerca de San Francisco en 1942, cuando el *Gato*, escoltado por cuatro destructores, fue bombardeado por un dirigible que ignoró totalmente las frenéticas señales enviadas por la escolta. Se habían presentado otros casos de ataques por aviones americanos contra submarinos amigos durante la guerra y unos cuantos ataques similares llevados a cabo por fuerzas de superficie. En

realidad, el problema de reconocimiento de submarinos estuvo bastante confuso durante largo tiempo. Se habían ideado complicados sistemas para garantizar a nuestros submarinos, y los fallos ocurridos de vez en cuando sólo podían explicarse como errores desafortunados cometidos en el calor de la lucha. Pero pocas veces tuvo resultados tan fatales lo que sólo aparecía como una ausencia plena del más elemental sentido común.

De este modo, solo y desamparado, sin poder defenderse, tratando frenéticamente de dar a conocer su identidad a su atacante, terminó su carrera el viejo *Seawolf*. No es posible imaginar el horror que experimentarían sus tripulantes al saberse atacados por un destructor de escolta americano, especialmente diseñado y construido para combatir a los submarinos germanos. ¿Quién puede medir su desesperación al comprobar que el ingenio desarrollado de sus propios compatriotas se volvía contra ellos por un monstruoso revés de la suerte?

No es posible imaginar toda la amargura desesperante y fútil del desastre final, cuando junto a la aplastante conmoción de las cargas de profundidad llegó el puntillazo final de las granadas del «erizo», desgarrando el sólido casco del viejo *Seawolf*, abriendo brecha a las negras aguas y terminando para siempre con toda esperanza de volver a ver la luz del sol.

Capítulo VII

Trigger

EL *Trigger* invirtió ocho semanas en los astilleros de Pearl Harbour, donde fue concienzudamente despiezado y vuelto a montar. Dornin relevó al comandante Benson y yo marché con tres semanas de permiso a los Estados Unidos. Cuando regresé a Pearl Harbour, traía conmigo la seguridad de haber encontrado a mi futura compañera y de haber visto a mi padre por última vez. Pero la montaña de trabajo que allí me aguardaba me absorbió al instante.

Un día antes de finalizar las obras, «Stinky» me abordó:

—Queremos instalar una máquina de hacer helados a bordo —me espetó sin más preámbulos.

—¿Quieres decir una de esas de madera, con manivela, para hacer a mano?

«Stinky» asintió.

—¿Quién diablos ha oído jamás hablar de semejante artefacto en un submarino? —le pregunté.

—Bien, creemos saber dónde encontrar una. Y dime, ¿no te gustaría saborear de vez en cuando un buen plato de helado, cuando hace calor, como después de cargar baterías o de haber corrido en navegación silenciosa durante medio día, igual que hace dos meses, cuando nos perseguían aquellos dos destructores?

—¡Por Dios, hombre, tú ya estás bastante gordo! ¿Cómo lograrás perder peso con una heladora a bordo?

«Stinky» esbozó una sonrisa burlona.

—Hablas por ti mismo, pero piensa lo maravillosamente que sabrá una copa con colmo de frambuesa o melocotón... Todo lo que tienes que hacer es pulsar el timbre de la repostería y aparecerá Wilson con una ración doble, redonda, dura y helada, empezando a derretirse por los bordes..., quizá con un poco de nata y una guinda encima...

Ante aquella descripción empezó a hacerme la boca agua.

—Eso suena muy bien —rezongué—, pero ¿dónde esperas estibar ese armatoste? ¿De dónde piensas sacar el hielo? ¿Y quién le dará a la manivela? ¿Tú? ¿O pondremos, quizás, un hombre especial de guardia?

—Va a ser automática. Pensamos utilizar el motor del torno...

—¡El diablo vas a utilizar!

—... y la conectaremos al sistema de refrigeración de a bordo, de modo que no tendremos que preocuparnos ni del hielo ni de la manivela.

Los submarinistas son gente mañosa por naturaleza, y si alguien era capaz de montar aquel artilugio eran ellos. Sentí como empezaba poco a poco a flaquear.

—Si la conectas al sistema de refrigeración, deberá hacerse una instalación fija. ¿Dónde has pensado ponerla?

Por vez primera, «Stinky» pareció perder algo de su aplomo.

—Bueno —confesó—, el único sitio que hemos encontrado con espacio suficiente es en el piso de la torreta, entre los dos periscopios.

Mi furibundo bramido debió casi de proyectarle fuera de la cámara de oficiales, pero él continuó impertérrito.

—Por eso hemos pensado que podrías ayudarnos a encontrar un buen sitio.

La visión del comandante tratando cuidadosamente de no pisar la heladora mientras efectuaba observaciones por el periscopio en combate era ya demasiado. Estos pensamientos debieron reflejarse en mi cara, pues «Stinky» prosiguió:

—La tenemos ya casi terminada. Si quieres echarle una ojeada...

Debí de habérmelo imaginado. En cierta ocasión, en un submarino se había desarmado por completo un *jeep*, estibando sus piezas por todo el barco antes de salir a la mar. Yo mismo había hecho la vista gorda ante uno que metió una motocicleta desarmada detrás de los motores. En comparación, el problema de la heladora era una nadería.

Sincavich me guió hasta la cámara de motores de proa, en la que había un banco de trabajo y un tomillo de carpintero. Cinco marineros, y con ellos el suboficial de cargo del barco, se apiñaban a su alrededor. Al aparecer nosotros se separaron con aire conspirador, dejando ver lo que estaban haciendo.

Cuando salimos a la mar en nuestro sexto crucero de guerra, llevábamos en un rincón de la cámara de marido el bruto de los esfuerzos de «Stinky». La primera prueba que hice del producto en él fabricado tenía el inconfundible sabor de aceite de la central oleoneumática, predominando sobre el del helado, en el que se hallaban también mezcladas limaduras metálicas procedentes de las rebabas de los engranajes. Pero ni el metal ni el aceite disminuyeron el placer que aquello nos causó. La máquina estaba casi continuamente en función y tomábamos helado cuando menos una vez al día.

Era también una buena cosa el tener la máquina situada en la cámara de mando, bajo la vigilancia y supervisión del suboficial de guardia. Desde entonces, y además de sus deberes habituales: manejar el piano de ventilaciones, zallando o recogiendo los timones de proa cuando salíamos a flote o hacíamos inmersión, vigilar el «árbol de Navidad» —como solíamos llamar al cuadro de luces indicadoras que señalan si las aberturas del casco están o no cerradas—, comprobar el trimado cada hora y supervisar a los operadores de radar; además de toda esta serie de funciones, le fue asignado la tarea de vigilar la elaboración del helado. Esta obligación adicional fue aceptada con verdadero placer, ya que la vigilancia incluía su prueba... en plato soper.

Pronto notamos que según el helado iba tomando consistencia, las paletas ofrecían cada vez más resistencia a girar, con lo que el motor andaba más y más despacio. Si no se ejercía una estrecha vigilancia y cuidado, resultaba evidente que llegaría un momento en que no podría girar en absoluto.

Se dieron instrucciones estrictas sobre el particular, incluyendo los nombres de los especialistas en hacerlo. Pese a todo, una semana después de salir de Pearl Harbour cesó de repente nuestra diaria ración de helado. «Stinky» —ya conocido entonces por «el oficial a cargo del helado»— fue requerido a la presencia del comandante. Cariacontecido, explicó que alguien había descuidado la máquina, poniéndose tan duro el helado que por fin se había parado el motor. El primer síntoma de la desgracia fue el olor de aislamiento quemado, y ahora, con y sin helado, el motor rehusaba girar.

Las pruebas de animosidad y verbal desaprobación de toda la dotación —sometida ahora a una dieta forzada de helados— fue unánime. Durante las comidas, en la cámara, «Stinky» se sentaba silencioso y adquirió el hábito de cruzarse de brazos cuando llegaba la hora del postre. Indefectiblemente, se oía siempre más de un sabroso comentario:

—Si no hubiésemos llenado la gambuza con esos malditos polvos de helado, no nos veríamos forzados a comer esta miserable *farina* (nombre con que bautizábamos invariablemente todo lo que nuestros cocineros preparaban con la mejor voluntad).

—Tus *arreglachispas* no parecen tener la menor dificultad con los enormes motores principales de este maldito balde. ¿Por qué demonios no son capaces de arreglar un simple motor de una heladora?

Cuando Dornin fue informado de la desgracia, ordenó formal un consejo de guerra sumarísimo contra «Stinky», y cada día, con evidente satisfacción, exponía los crueles y originales castigos con que esperaba le condenase el tribunal.

«Stinky» se defendía como gato panza arriba, pero cada día rechazábamos sus argumentos como especiosos, desatinados y faltos de fundamento. La desolada expresión de su rostro iba siendo cada vez más manifiesta.

Hasta que un día, poco antes de llegar el postre, Sincavich se excusó escurriéndose fuera de la cámara. Su salida apagó nuestra furia e incluso empezamos a sentir un ligero remordimiento de conciencia. Transcurrieron unos minutos sin que el postre se presentara; después penetró «Stinky», triunfante, llevando en sus manos una enorme bandeja, en el centro de la cual reposaba, magnífico, un gigantesco «Alaska».

Después de engullirlo supimos que se habían efectuado algunas modificaciones en la instalación de la heladora. Cerca de ésta, firmemente amarrado al mamparo, había un amperímetro para medir el consumo del motor, y debajo de él una cartulina escrita a máquina contenía una interminable lista de instrucciones para su uso y manejo.

Nuevamente pudimos saborear helados en nuestra minuta diaria, y todos los cargos formulados contra «Stinky» fueron automáticamente retirados. Pero nuestro gozo duró poco tiempo. Alguien que salía de guardia a las cuatro de la mañana trató de hacerse un poco de helado mientras nos hallábamos cargando baterías, olvidándose del elevado voltaje que hay en esos momentos en la instalación eléctrica.

Los electricistas procedieron nuevamente a desarmar con rostro ceñudo el motor quemado, llevándoselo, con el amperímetro y la hoja de instrucciones, a la reclusión de las cámaras de motores. Nuestra moral decayó una vez más.

Los días pasaron. La expresión mortecina volvió a aparecer en la cara de «Stinky», haciendo revivir todos los cargos anteriormente formulados contra él, a los que se sumaron algunos nuevos. Nos preguntábamos cómo podríamos aplicarle el castigo a que se había hecho acreedor, sin esperar a volver a puerto; un consejo de guerra requería más oficiales de los que éramos a bordo. Alguien sugirió que podría constituirse con facilidad medio tribunal, el cual, después de oír los cargos y la defensa del acusado, le condenaría, precisamente, a la mitad de la pena correspondiente.

El arreglo del motor duró esta vez más que en la primera ocasión porque, según «Stinky», «el inducido del motor estaba mucho más concienzudamente quemado». Mas, por fin, llegó el día en que desapareció en el momento de irse a servir el postre y ante la expectación de nuestros paladares volvió con otro «Alaska», esta vez, si cabe, mayor que el primero.

Nuestros electricistas, después de considerar que la falta estaba en que las precauciones de seguridad que requería la heladora eran demasiado complicadas, habían hecho lo posible por simplificarlas. Desde aquel día, nuestra máquina de hacer helados fue un completo éxito.

El amperímetro continuaba todavía en su sitio, pero, en lugar de amperios, la aguja señalaba letreros escritos a mano. En uno de los extremos estaba grabada la palabra «blando», y poco después de la mitad del arco recorrido por la aguja, un nuevo letrero rezaba: «Ya está lo bastante duro».

Unos días después descubrimos que «Stinky» había dado por escrito órdenes estrictas: no importa en qué circunstancias, de día o de noche, aunque el mismo comandante fuese el que lo ordenase, no se pondría en marcha la carga de baterías sin haber obtenido previamente permiso del «Oficial a Cargo de los Helados».

Capítulo VIII

Harder

«¡**D**ALES otra vez, *Harder!*». Ningún miembro de las fuerzas submarinas olvidará jamás este grito de guerra. Todavía resuena en las aulas del «Dealey Center», en New London, en el desierto «Camp Dealey», en Guam y en la base de submarinos de Pearl Harbour, porque el *Harder* fue un bravo entre bravos, un luchador entre luchadores y, sobre todo, un *submarino entre submarinos*. Y cuando él y su aguerrido comandante cayeron para siempre, toda la Marina guardó luto; sus éxitos le habían hecho legendario. Un hecho significativo es que dio su vida por salvar a uno de sus compañeros, interponiéndose para darle la oportunidad de escapar; al hacer esto, recibió la carga de profundidad fatal.

Los hechos del *Harder* en sólo tres cruceros de guerra podían competir con cualquiera de la Flota Submarina, Construido en Groton (Connecticut), en la «Electric Boat Company», hizo su aparición en Pearl Harbour en junio de 1943. Pronto no tuvo igual por sus éxitos relevantes, tenaz valentía y brillante comportamiento. Sus hechos hablan por él: en la primera patrulla, tres buques hundidos y uno averiado; en la segunda, cuatro hundidos y uno averiado, y en la tercera, cinco buques hundidos.

En la cuarta patrulla del *Harder*, Sam Dealey logró un éxito sin precedentes en la guerra submarina, una operación en la que se puso de manifiesto la eficacia y valor de la magnífica unidad que él moldeó. El *Harder* fue destinado a una misión de salvamento durante un ataque aéreo sobre el atolón de Woleai, una entre los centenares de islas que se apropiaron los japoneses después de la primera guerra mundial. Para salvar a un aviador derribado, Dealey varó deliberadamente su barco, enviando tres hombres, incluido el teniente de navío Logan, su oficial torpedista, que en una balsa de goma llegaron a tierra a salvarlo. Como el oficial no estaba herido, sino tan sólo exhausto, Sam le asignó una litera en los alojamientos de oficiales y continuó su patrulla.

Cuando Dealey trajo al *Harder* de regreso a Fremantle, había hundido un destructor y un carguero y probablemente un segundo destructor. Como señalaba en su parte de campaña, su barco había logrado sobrepasar las 100 000 toneladas de buques enemigos hundidos —cifra superada tan sólo por unos pocos de nuestros submarinos—. Aunque esto era debido más que nada a su propio esfuerzo, Sam lo habría negado indignado, señalando que, gracias a sus magníficos oficiales y dotación, había llegado a ser el *Harder* lo que era. Frank Lynch, su segundo, y Sam Logan, el oficial torpedista, eran sus más firmes puntales, y sobre ellos, invariablemente, hacia recaer todos los méritos. Frank, un verdadero mastodonte, había sido comandante regimental y zaguero del equipo de fútbol en la Escuela Naval. Combinaba sus cualidades de mando con un enorme vigor físico, una

inteligencia aguda y penetrante y una tremenda voluntad de lucha. Sam, de contextura más ligera y menos dado a la introspección, era un matemático, el primero de su clase en la Escuela. Bajo la presión de los años de guerra había descubierto en sí mismo una singular fiereza que le poseía cada vez que era inminente el contacto con el enemigo. Para él, sus funciones de director de fuego eran un intrincado rompecabezas que había de resolver empleando todos los medios de información a su alcance, adivinando las intenciones del enemigo, anticipándose a él y desarrollando nuevos métodos para llegar a la respuesta exacta en las situaciones más dispares.

—Con estos locos empujándome —decía Dealey no tengo otra cosa que hacer que seguir adelante.

* * *

Pero fue el quinto crucero de guerra del *Harder* el que consolidó para siempre su posición —y la de Sam Dealey— en los anales de las fuerzas submarinas de los Estados Unidos.

El 26 de mayo de 1944, el *Harder* salió de Fremantle (Australia) para llevar a cabo, en opinión de muchos, el más brillante crucero de guerra de entre los que hacen época. Debe recordarse que Sam Dealey, Frank Lynch y Sam Logan eran ya hombres expertos que habían servido durante largo tiempo juntos. Su barco era un veterano, organizado hasta el máximo de perfección en su habilidad combativa. ¿Quién puede culpar a Dealey que con este apoyo eligiese deliberadamente las misiones más difíciles de realizar?

Un submarino es, sobre todo, un destructor del tráfico comercial. Aunque puede atacar a cualquier buque de guerra que salga a su encuentro, su principal objetivo son las arterias vitales del enemigo; sus buques mercantes. El submarino emplea largas horas al acecho en las líneas marítimas frecuentadas por los buques de carga enemigos, y su personal tiene que adivinar las intenciones del adversario para saber si está tratando de cambiar las derrotas de sus buques, con el fin de eludir los ataques submarinos. Del mismo modo trata también el submarino de interceptar buques enemigos de guerra. Pero el destructor o el buque de escolta son comúnmente considerados como demasiado pequeños para dispararles con éxito y muy peligrosos para jugar con ellos. Por otra parte, el hundimiento de un destructor no inflige tanto daño al enemigo como, por ejemplo, el de un petrolero. En ocasiones, un destructor intercepta un torpedo destinado a otro buque mayor, otras hay que dispararle un tiro a vida o muerte y otras se le dispara simplemente porque no se puede desperdiciar la oportunidad. Pero, por lo común, se evita tener escaramuzas con ellos.

Sam Dealey era, no obstante, un hombre original y con ideas nuevas. Se sabía que la flota japonesa atravesaba una escasez crítica de destructores de todas clases. Los informes del servicio secreto revelaban que los pocos destructores de que disponían operaban ininterrumpidamente, semana tras semana, sin parar a efectuar siquiera las

reparaciones más necesarias, en un esfuerzo desesperado por mantener abiertas las líneas de comunicaciones. Añádase a esto la enorme escolta necesaria para proteger los movimientos de la flota de guerra, cuya vulnerabilidad aumentaría al reducirse substancialmente el número de buques de escolta disponibles. Considerando esto, Dealey decidió que la lucha a los mercantes era poca cosa para su temperamento, por lo que pidió y le fue asignada como zona de operaciones las aguas que rodeaban a la principal base de operaciones de la flota japonesa, Tauí Tauí, en el archipiélago Joló. Razonaba que, una vez descubierta allí su presencia —lo que planeaba lograr haciendo honor a los métodos de los submarinos—, no habría escasez de destructores para enviarlos en su caza. Si había muchos, no le sería difícil eludirlos, y si salían uno a uno, o en parejas, entablaría combate con ellos.

Y así lo hizo. Poco después del ocaso del primer día en la zona avistó un convoy cuya caza emprendió el *Harder*. Durante la persecución salió la luna, y a poco confirmaron los acontecimientos que el submarino había sido detectado, al cambiar de rumbo el convoy. El destructor más próximo lanzó una densa columna de humo negro, puso a toda sus máquinas y arrumbó directamente hacia el submarino; en esta situación no había otra alternativa que escapar.

A toda máquina, el *Harder* podía hacer escasamente diecinueve nudos, pudiéndose pronto comprobar que, por la popa, el destructor le daba alcance a veinticuatro nudos o más. La distancia fue cerrando inexorablemente de 10 000 yardas a 9000, a 8500...; en este punto, Sam «quitó el tapón» y el submarino se sumergió limpiamente a cota periscópica.

Tan pronto como el barco estuvo bajo el agua, Dealey ordenó:

—¡Toda la caña a babor!

Obediente, el submarino cambió su rumbo, alejándose de su anterior derrota. Una hábil treta, llena, no obstante, de riesgos, pues si el destructor tuviese bastante sentido común para adivinar lo sucedido y olerse la trampa que le ha sido tendida, la cosa podría ponerse muy fea. Con el submarino atravesado en su derrota, tendría poca dificultad en detectarlo por eco y ocasionarle graves daños con un ataque inmediato.

Pero el destructor no sospecha nada y viene furioso siguiendo la estela dejada por el submarino. Cuando cruza la popa de éste, recibe el saludo de dos torpedos que hacen impacto, uno en la proa y otro debajo del puente, que le parte su espina dorsal.

Con la proa materialmente arrancada de cuajo y el casco despanzurrado, la popa del destructor se eleva casi vertical en el aire. Nubes de humo, espuma y vapor lo envuelven, entre lenguas de fuego que pronto hacen presa en su cubierta y superestructura. Las cargas de profundidad, normalmente estibadas a popa y listas para su uso inmediato, se destrincan y caen rodando por la inclinada cubierta. Algunas de ellas, alcanzadas por las llamas, estallan en horrisona explosión que anula la última posibilidad que les restara a los supervivientes de aquella hecatombe.

Menos de dos minutos después de haber tenido lugar las explosiones de los torpedos, el negro y alargado casco del submarino asoma de nuevo a la superficie

entre un hervidero de espuma. Sam Dealey no es de los que deja escapar a un convoy fácilmente, y el *Harder* se pone de nuevo a toda máquina en persecución del enemigo; pero no logra volver a establecer contacto con este convoy en particular.

—¡Contacto radar!

Otro destructor y no muy lejos. Por la rapidez con que las distancias disminuyen se deduce que tiene la proa puesta al submarino.

—¡Zafarrancho de combate en inmersión!

Durante unos pocos minutos se puntean las posiciones del adversario a toda prisa. No cabe duda, ¡se aproxima! Puede que haya visto al submarino, aunque esto no parece muy posible, a no ser que disponga de radar, como ya sospechábamos que sucedía por aquel entonces. Quizás esté recorriendo la más probable demora del submarino, sobre la base de informaciones anteriores. Sea como sea, lleva un ciento por ciento de probabilidades de acertar, y lo mejor es quitarse de en medio.

—¡Vamos para abajo! ¡Inmersión! ¡Inmersión!

Queda todavía alguna posibilidad de dar con el convoy, pero debe atenderse primero a este sujeto. De nuevo se efectúa la aproximación, no tan fácil esta vez como la anterior; el pájaro viene prevenido y navega en zigzag. No cabe duda de que está alerta y al tanto de lo sucedido a su compañero. Se acerca, virando tan pronto a una banda como a la contraria. La oscuridad es ya bastante profunda; algunos nubarrones ocultan la luna, privando a Dealey de la luz que necesita para llevar a cabo sus observaciones. Las distancias son poco exactas y resulta muy difícil estimar el rumbo del enemigo. Finalmente, con la mejor información que ha podido dar a la dirección de lanzamiento, Sam da la orden de fuego. Seis torpedos salen disparados hacia el destructor que se aproxima.

El sonar trata de captar el ruido de los torpedos al salir funcionando normalmente. El pálido rostro del operador se vuelve al comandante.

—No puedo oír los dos primeros —dice entrecortadamente—; los otros cuatro parece que marchan muy bien.

¡Dos se han hundido apenas salir de los tubos! ¡No puede uno fiarse de estos condenados torpedos! Pero, de todos modos, pueden darse con un canto en el pecho si logran encajarle cuatro de los seis; éstos deben bastar, como no sea mucha la suerte y la pericia del japonés.

Hay que ver lo que hace. El periscopio sube nuevamente a la superficie. El tiempo parece haberse detenido para los miembros del equipo calculador —lo mismo, sin duda, que para el resto de la gente—. No hay forma de saber lo que sucede arriba, como no sea a través de los ojos del comandante. De su actitud y de sus órdenes, más unas pocas palabras con que describe lo que ve, cada uno tiene que formarse su propia idea de la situación.

Esta vez no hay que esperar mucho. El rostro de Dealey se endurece.

—¡Nos han visto! ¡Está virando hacia nosotros...! ¡Vamos para abajo!

Mientras el submarino se inclina obediente a la voz de mando, Sam tiene tiempo

de echar una última ojeada al enemigo mientras vira radicalmente para evitar los torpedos. Casi imperceptiblemente, masculla:

—¡Bien hecho, hijo de perra!

Éste es el único comentario de Sam Dealey a la brillante maniobra del adversario, porque ahora tiene mucho que hacer y dispone de poco tiempo. El *Harder* se prepara rápidamente contra las cargas de profundidad y para navegación silenciosa.

El hidrofona se ha convertido, de repente, en el hombre más importante de a bordo. Todos están pendientes de sus palabras según va girando el mando del receptor.

—¡El blanco ha iniciado una pasada!

Podría decirse que está efectuando un ejercicio en lugar de tratarse de una lucha a vida o muerte.

—¡Ha cambiado a escala próxima!

El destructor ha acortado el intervalo entre impulsos al hacerse menor la distancia. Los hombres se afirman sobre sus plantas instintivamente, aprestándose a recibir la primera explosión, que no se hace esperar mucho.

El *Harder* está ya casi a gran profundidad cuando hacen explosión cinco cargas por su proa. El veterano submarino y su gente habían sufrido ya más de un ataque con anterioridad, pero esto es algo a lo que no se acostumbra uno nunca. Todo el barco retiembla convulsivamente al sucederse sobre él las explosiones. La vibración del casco pronto llena la atmósfera con una nube de polvo y partículas de lámparas rotas y otros objetos frágiles.

En la cámara de mando, un novato está en los timones de popa. Ésta es su primera patrulla y pone la mejor voluntad en su misión, esforzándose quizá demasiado en su ansiedad por hacerlo bien. Los indicadores de ángulo de timón de popa se paran e instantáneamente deduce que ha fallado el sistema de gobierno eléctrico. Alocado, pasa a gobierno a mano, dando nerviosos tirones al mecanismo de cambio. Luego, jadeando y aturdido, hace girar rápidamente el volante ¡en la dirección indebida! Se tarda más en contarle que en hacerlo. Los timones no han fallado en realidad — solamente el circuito indicador—, y cuando el *Harder* llega a su profundidad máxima de pruebas, lo hace con el timón de popa metido a todo bajar en lugar de a todo subir.

En un segundo, todos se percatan de que algo anda mal. En lugar de disminuir gradualmente el ángulo de inclinación, el barco hocica cada vez más. La cubierta se inclina hasta un ángulo imposible y el manómetro de profundidad sigue bajando pasados los trescientos pies.

—¡Todo el mundo a popa!

La tajante orden del oficial de guardia pone en movimiento a todos los que no tienen un puesto específico. Entre tanto, analiza rápidamente la situación y echa mano, por encima de los hombros del agitado timonel, a un pequeño interruptor que suministra corriente de emergencia al indicador del timón, que debía de haber sido activado previamente. El indicador de emergencia marca «todo a bajar». El oficial

carga todo su peso para contrarrestar el esfuerzo del espantado timonel, le arranca de las manos el volante y comienza a girar éste en sentido contrario. Trabaja en silencio, con la furiosa velocidad de la urgencia. Cuando por fin sitúa los timones a subir, se lo entrega al tembloroso marinero causante del apuro.

—¡Vigila esto! —le dice señalando el indicador.

Ahora no hay tiempo de investigar lo que pasó ni para instruir al timonel. El ángulo del barco empieza a decrecer hasta que, finalmente, queda horizontal, muy por debajo de su profundidad de pruebas. Pero no se detiene ahí y ahora empieza a tomar inclinación a subir; cuarenta hombres congregados en la parte de popa originan una fuerte inclinación, y como los timones son muy lentos de mover a mano, no logran contrarrestarla. La cubierta se inclina más y más hacia arriba. El personal enviado a popa comprende la situación y corre apresuradamente hacia proa. El dominio del barco no se recupera hasta que ya está a mitad de camino hacia la superficie.

Entre tanto, el enemigo ha invertido su rumbo y, situándose de nuevo sobre el submarino, desencadena sobre éste otra violenta serie de cargas.

El destructor ha quitado la iniciativa al submarino, cumpliendo eficazmente con ello su misión de proteger al convoy. El único pensamiento de Sam Dealey en estos momentos es escapar de él. Le cuesta varias horas, pero por fin el *Harder* sale a la superficie a varias millas del lugar de la acción, después de transcurridas cuatro horas memorables.

Avanzada la mañana siguiente, la dotación del *Harder* se encuentra todavía descansando de la agotadora noche pasada. El buque patrulla sumergido, y todo parece estar tranquilo y pacífico cuando el musical «¡bong, bong, bong!» de la alarma interrumpe el sueño de la tripulación. Pronto se extiende la noticia por todo el barco: «¡Otro destructor!».

Las cosas transcurren esta vez con rapidez. En la superficie hay una ligera calma y el avistamiento ha tenido lugar a 4000 yardas, con ángulo de inclinación veinte babor. El *Harder* vira, dirigiéndose hacia el enemigo, mientras prepara todos sus tubos lanzatorpedos. Cuando el blanco está a 3000 yardas, éste mete caña, poniendo la proa al submarino como si hubiese avistado el periscopio en la tersa superficie de las aguas. Comienza a virar a una y otra banda, aumentando su velocidad mientras se aproxima rugiente. No hay la menor duda de que ha descubierto al submarino. Sam tiene que dispararle «por la garganta» si quiere detenerlo. Si falla..., bueno, lo mejor es no fallarle. Si el destructor pesca al submarino a tan poca profundidad, la cosa se pondrá francamente difícil.

La distancia cierra rápidamente: 2000 yardas, 1500... El hidrofona ha estado escuchando atentamente las hélices del destructor, que se aproxima aumentando paulatinamente de velocidad, pero, conocedor de su oficio, mueve el volante de un lado a otro para explorar todos los sectores. De pronto informa:

—¡Hélices rápidas, marcación noventa! ¡Viene emitiendo impulsos en la escala próxima!

Esto sólo puede significar una cosa, pero no hay tiempo ni para mirar. Hay que mantenerse sereno y tranquilo; cada cosa a su tiempo. El pájaro de la proa está ya en posición para lanzarle. Vamos a pararlo a él primero; luego nos ocuparemos del otro.

Mil yardas. ¡Atención a proa! ¡Listo tubo uno! Angulo de inclinación, diez babor, aumentando. Hay que esperar a que llegue al límite de esta pierna e inicie la próxima. Angulo de inclinación, veinte babor; distancia, 700 yardas. Ha cesado de caer.

—Marcación..., ¡top! —truenan el comandante—. ¡Atención!

Sam Logan, en la dirección de lanzamiento, efectúa sobre la marcha una detenida y minuciosa revisión de datos, observando que la marcación coincide exactamente con la del periscopio.

—¡Listo! —contesta el comandante.

—¡Fuego!

Logan, en la dirección de lanzamiento, espacia los torpedos uno de otro para que no se interfieran mutuamente y salgan con una ligera divergencia hacia el destructor. Dos torpedos más salen disparados hacia el blanco que se aproxima.

—¡Toda la caña a estribor! ¡Avante toda!

Dealey pronuncia tajante sus órdenes desde el periscopio, con los ojos pegados al ocular para ver el éxito o el fracaso de su ataque.

Súbitamente ordena:

—¡Alto el fuego!

Casi al mismo tiempo se percibe una violenta explosión en todo el submarino. No es necesario explicar lo que ha sido, todo el mundo ha oído ya muchas explosiones de torpedos.

Con toda la caña a estribor y avante toda, el *Harder* ha comenzado a ganar velocidad bajo el agua, abriéndose del destructor. Dealey continúa mirando, no obstante, y ve premiada su constancia al observar como el tercer torpedo hace impacto en la popa. Nubes de humo, vapor y restos se elevan a una altura superior a la de su mástil. Aunque ha perdido su fuerza propulsora y el gobierno, se halla tan cerca que continúa echándose encima del submarino, que ha de quitarse de en medio a toda prisa.

De pronto sobreviene una tremenda explosión, mucho más violenta que las otras; el submarino se estremece de proa a popa, el ruido es casi ensordecedor. Aunque se trata de una explosión mucho más potente que las usuales, hay menos cantidad de polvo de corcho que otras veces. Los pañoles de municiones del destructor han hecho explosión a una distancia inferior a 300 yardas, y al minuto de ser alcanzado, sus restos despanzurrados y humeantes desaparecen bajo las olas. Desde que fue avistado hasta el hundimiento han transcurrido tan sólo nueve minutos.

Pero ¿qué pasa a todo esto con las hélices que el hidrofonaista ha estado comunicando durante los dos últimos minutos por el través de estribor? El comandante empieza a girar el periscopio hacia dicha marcación, pero se ve interrumpido por la voz del hidrofonaista:

—¡Hélices rápidas, próximas a bordo! ¡Está iniciando una pasada!

Con toda la caña metida, el *Harder* corre hacia las profundidades. Apenas llegado a la profundidad máxima, sobreviene la primera explosión.

Este nuevo pájaro no lo hace mal tampoco y no desperdicia sus cargas. Revirándose y metiendo caña, tratando siempre de dar la popa a su enemigo y de escapar de su zona de ataque, Sam Dealey trata de superar en ingenio a su contrincante. Al cabo de cuatro horas consigue desprenderse de él, volviendo a cota periscópica. Entonces, por primera vez después de seis horas, Dealey tiene la oportunidad de abandonar la torreta.

Pero antes de una hora está de vuelta en el periscopio con dos destructores más a la vista. Al escudriñar Dealey el horizonte, descubre un tercer destructor, luego un cuarto, un quinto y, por fin, ¡un sexto destructor! Todos navegan en línea de marcación con su proa puesta al *Harder*.

Al llegar a este punto de su parte de campaña, Sam Dealey no pudo menos de insertar el siguiente comentario: «Sin duda nos merecíamos tanta popularidad».

El comandante del *Harder* tuvo que decidirse entonces entre dos sentimientos encontrados: el deseo de ir contra el enemigo y combatir, con la esperanza de hundir uno o dos de ellos, y el de abstenerse, mucho más prudente y juicioso. Al final prevaleció este último.

La cosa no terminó aquí. Dos días más tarde, poco antes de amanecer, el *Harder* fue descubierto y bombardeado por un avión, una de cuyas bombas hizo explosión muy próxima a bordo. La aparición de dos destructores por el oeste, poco antes del mediodía, podía sospecharse fuera consecuencia del avistamiento comunicado por el piloto. Por segunda vez, teniendo en cuenta la presencia de aviación y lo tranquila que estaba la superficie del agua, el *Harder* optó por eludir el contacto y evadirse.

Pero no actuó así aquella misma noche. Poco después del ocaso, mientras el submarino navegaba en superficie a la altura de Tauí Tauí, uno de los serviolas avistó dos destructores a fil de roda.

Las circunstancias son ahora más del gusto de Dealey y las ventajas y desventajas están más equilibradas.

Se hace sonar en seguida la señal de zafarrancho de combate y en cuestión de pocos segundos el submarino se desliza silencioso bajo las olas. Los destructores navegan en línea de marcación y Dealey espera alcanzar a los dos con una sola salva.

Veinte minutos después del avistamiento, los dos destructores desfilan, solapándose, por la proa del submarino a una distancia de unas mil yardas. Éste es el momento que ha estado esperando Dealey. Su plan es disparar sobre el destructor más cercano, de modo que cualquier torpedo que falle tenga alguna probabilidad de dar al segundo.

—¡Atención a proa!

No hay mucho que esperar. Cuatro torpedos, uniformemente espaciados, salen en busca del enemigo. Dealey se mantiene observando por el periscopio. El primer

torpedo pasa por la proa y falla, el segundo hace impacto en la proa y unos segundos más tarde el tercero estalla debajo del puente. El cuarto torpedo pasa por la popa.

En este momento, Dealey vira con todo el timón a estribor, quedando listo para lanzar sobre el segundo destructor si ello resulta necesario. El primero, ardiendo furiosamente, continúa su marcha, notablemente frenada al sustituir la simple inercia el impulso de sus hélices. Por la popa, Dealey vuelve el periscopio al segundo barco, a tiempo de ver como el cuarto y ultimo torpedo hace explosión contra él. En seguida se aprecia que ninguno de los dos barcos precisa ningún torpedo más.

Asiendo los brazos del periscopio, Dealey lo hace girar hacia el primer destructor, que se encuentra atravesado, a sólo 400 yardas, llegando a tiempo de observar otra explosión en el combés del infortunado barco. La cubierta del destructor se abomba y se abre con la fuerza de la explosión, que tiene lugar exactamente debajo de la chimenea de popa. Por un instante, todo queda como emborronado, pero Dealey tiene la impresión de haber visto salir disparada la chimenea verticalmente en el aire.

La onda explosiva llega al *Harder* al instante con fuerza suficiente para hacerlo escorar. Pero Dealey vuelve el periscopio al segundo destructor, observando una explosión todavía más terrorífica bajo el puente, que ilumina cegadora la naciente oscuridad. La explosión del primero debió originarse al alcanzar el agua del mar una de sus calderas; en el segundo se trata, sin duda alguna, de sus pañoles de municiones.

En cuestión de pocos minutos, los dos buques han desaparecido y el *Harder* está una vez más en la superficie olfateando por el escenario de la tragedia y alejándose después a toda máquina en previsión de que pudiesen salir aviones de Taii Taii a investigar sobre la repentina desaparición de aquellos dos destructores.

A la mañana siguiente, el *Harder* se encontraba a unas pocas millas al sur de Taii Taii reconociendo el fondeadero. Alrededor de las 0900 horas fueron avistados dos destructores, sin duda dedicados a un barrido antisubmarino. Decidido a serles útil, Sam Dealey comenzó la aproximación, pero el lugar donde se hallaba el submarino no estaba, sin duda, incluido en sus planes de búsqueda y pronto aquéllos desaparecieron tras el horizonte.

Ya entrada la tarde se divisó una formación naval, integrada por varios acorazados y cruceros, escoltados por media docena o más de destructores y tres o cuatro aviones que evolucionaban por encima de ellos. El *Harder* no estaba en posición para emprender el ataque, pero juzgó era aquélla una buena oportunidad de enviar un radio de avistamiento que sirviera a algún otro submarino más adelante.

Dealey estaba contemplando a uno de los acorazados, sin duda uno de los dos misteriosos mastodontes nipones de más de 60 000 toneladas, cuando de improviso lo vio envuelto en una negra humareda. Poco después se percibieron tres explosiones distantes; al parecer, otro submarino americano había logrado el ataque.

De pronto un destructor se destacó de aquella confusa rebusca de barcos apuntando directamente con su proa al *Harder*; parecía haber descubierto su

periscopio.

—¡Zafarrancho de combate en inmersión!

La proa del destructor se eleva sobre el agua según se aproxima a la máxima velocidad, mientras la popa se asienta en el surco abierto por su propio paso. Sus chimeneas escupen negras vaharadas de humo, barridas hacia popa por el viento. El *Harder* vira, poniendo la proa hacia el barco que arremete contra él, enfilándolo para tirarle directamente «a la garganta».

Las cosas transcurren en una quietud mortal en la torreta del *Harder*. No hay ningún problema que resolver en la dirección de lanzamiento ni por el equipo calculador, excepto la determinación de la distancia aproximada a que hay que disparar. La marcación del blanco permanece constante; el ángulo de giróscopo es cero, lo mismo que el ángulo de inclinación del blanco. Éste viene emitiendo impulsos sonoros, perfectamente orientados al submarino.

La distancia disminuye con una velocidad fantástica. Dealey efectúa una observación cada treinta segundos aproximadamente.

El sudor baña su rostro y gotea por la punta de sus dedos, firmemente asidos a los brazos del periscopio. En la torreta todo discurre en un silencio mortal, como si se hubiese detenido el tiempo; sólo de vez en cuando se oye la voz del sirviente de la dirección de lanzamientos, que va cantando distancias, progresivamente más y más cercanas.

Distancia, 4000 yardas. Sólo quedan unos pocos minutos. El hidrofónico, que ha venido siguiendo las hélices del blanco, comunica:

—Ha moderado su velocidad.

Por el periscopio puede también apreciarse que ha disminuido su marcha. La ola de proa es más pequeña y parece que su proa se ha hundido un poco, mientras se observa la popa más levantada.

Del hidrofónico:

—Por revoluciones del blanco, ¡velocidad, quince nudos!

Un astuto individuo éste: sabe que se está aproximando al submarino y quiere explorar la zona cuidadosamente.

Aquí viene, sin desviarse lo más mínimo de su rumbo, con la proa puesta al periscopio del submarino; probablemente, lo ha visto y planea sin duda pasar por encima de él para lanzar su primera carga. Como no es seguramente submarinista, no le ha llamado la atención el hecho de que el periscopio ha estado subiendo y bajando exactamente en el mismo sitio y durante demasiado tiempo. Tal vez no se da ni cuenta de que el submarino no está haciendo ningún intento para escapar.

En la torreta del *Harder*, el disco graduado en distancias de la dirección de lanzamiento ha alcanzado las 1500 yardas; la velocidad del blanco, quince nudos; ángulo de inclinación, cero; marcación, cero; ángulo de giróscopo, cero.

—¡Listos para hacer fuego! ¡Arriba periscopio!

El periscopio sale de su poceto produciendo un tenue y prolongado garlido. En

este momento llega otro informe del hidrofonia:

—¡Hélices rápidas, cercanas, por el través de estribor!

¡Otro barco y, naturalmente, un destructor! La idea cruza por la mente de Dealey como un relámpago. Ha estado tan preocupado preparando la trampa para el que viene por la proa, que ha descuidado mirar alrededor por si pudiesen venir otros.

—¡Demasiado tarde para ocuparnos de él! —masculla Dealey entre dientes, agazapado frente al periscopio, y luego en voz más alta, añade—: ¡Al infierno con él! ¡Vamos por el hijo de perra que está en la proa...! Marcación..., ¡top!

El periscopio comienza a descender.

—¡No hay alteración! —exclama Dealey significando que la situación sigue exactamente igual.

—¡Listo! —dice Sam Logan en el TDC.

—¡Fuego! —ordena Lynch.

Como oficial calculador, Frank Lynch tiene la responsabilidad de cuidar que todos los detalles de la aproximación se ejecuten correctamente, así como de introducir los datos debidos en los torpedos. El barco experimenta una sacudida: uno de los torpedos está ya en camino. Sam Logan deja transcurrir cinco segundos; después hace girar un volante en el TDC una fracción de un grado a la derecha y tranquilo vuelve a dar la voz de «¡listo!».

—¡Fuego!

El segundo torpedo emprende disparado su ruta. Logan gira el volante, esta vez a la izquierda.

—¡Listo!

—¡Fuego!

El *Harder* tiembla por tercera vez al ser expulsado el torpedo.

No hay tiempo que malgastar mirando alrededor, ni siquiera para identificar el origen de las hélices detectadas por el través de estribor.

—¡Todo a bajar! ¡Avante toda! ¡Toda la caña a estribor!

Si los torpedos fallan, el *Harder* no dispone sino de dos minutos para ganar profundidad antes de que el destructor esté encima de él.

Lynch mantiene un cronógrafo en sus manos. Logan mide el tiempo, a su vez, en un contador de tiempo situado en la dirección de lanzamiento.

La tensión es insostenible. El *Harder* ha inclinado ya su morro hacia abajo en busca de la protección de las profundidades a toda velocidad, pero, como es natural, no ha bajado muy lejos todavía.

—¿Cuánto tiempo ha pasado?

—Cuarenta y cinco segundos, mi comandante. Deberán hacer impacto de un momento a otro... ¡Cincuenta segundos!

Se diría que Logan está cronometrando una prueba deportiva.

—¡Cincuenta y cinco segundos!

Al terminar estas palabras se percibe una terrible explosión: uno de los torpedos

ha llegado a su destino.

—¡Sesenta segundos!

Logan sigue imperturbable. En este instante, otra formidable explosión llega al submarino.

Dos impactos de tres torpedos. Dealey sonríe alborozado. Otro hijo del infierno que no volverá a molestarlos más.

Pero no hay tiempo para dormirse sobre los laureles. El *Harder* no ha alcanzado más que ochenta pies de profundidad y está pasando justo por debajo del barco torpedeado. Ésta es una excelente maniobra que confundirá al otro destructor. Pero Dealey no ha medido bien el terrible efecto de sus torpedos, y justo cuando el submarino pasa por debajo de él sobreviene la más ensordecedora y prolongada serie de explosiones que jamás oyera a bordo. Las calderas o la santabárbara del enemigo han hecho explosión, aunque la conmoción y el ruido son tan espantosos que bien pudieran haber sido ambas a la vez.

Pero la diversión apenas si está empezando. Un nuevo batir de hélices se incorpora a la escena, propinando una excelente barrera de cargas al *Harder* mientras éste desciende a aguas más profundas. Por otra parte, se ve que el enemigo ha pedido ayuda por radio, pues no pasa mucho tiempo antes de que Sam Dealey llegue a distinguir un nuevo tipo de explosiones entre la lluvia de cargas: ¡aviones! Poco después, dos buques más se unen a la refriega. Durante dos horas se oyeron y sintieron numerosas bombas y cargas de profundidad, sin que se pudiera precisar su número, pues como comentó más tarde el comandante, «a nadie le preocupaba entonces la exactitud numérica».

Pocas horas después, al oscurecer, el submarino salió a flote. Por la popa, a gran distancia, se veía un derrelicto ardiente, señalando el lugar donde yacía el quinto destructor japonés de los hundidos en cuatro días por aquel eficiente submarino.

Por muy lacónico y objetivo que pudiera mostrarse Sam Dealey acerca de sus éxitos cuando termino su patrulla, el jefe de nuestras fuerzas submarinas e incluso el Mando Supremo de las Fuerzas Aliadas supieron apreciar los méritos de su misión brillantemente realizada. Éstos tenían una ventaja sobre Dealey, aparte de su extraordinaria modestia. Día a día habían estado sentados en la barrera, leyendo los partes y observando las reacciones de los japoneses. De todos los lugares llovían despachos que mostraban el asombro de los nipones por la ofensiva desatada por los americanos en Tauí Tauí. La radio japonesa no había cesado de pregonar que una fuerza de submarinos de magnitud sin precedentes había estado operando en aguas de aquella base de la flota; varios submarinos resultaron hundidos, si bien los japoneses también habían sufrido algunas pérdidas. Cada vez que anunciaban el hundimiento de un submarino, el almirante Christy y su Estado Mayor cruzaban los dedos en un gesto de preocupación y mostraban un gran alivio cuando el *Harder* daba señales de encontrarse aún con vida. Finalmente, cuando Dealey comunicó «misión cumplida» y emprendió su regreso a la base, su alegría no conoció límites.

Una gran comisión recibió al *Harder* a su llegada. El almirante Christy, jefe de las fuerzas submarinas de aquella zona, vino expresamente a Darwin para rendir honores al submarino y embarcó en él para hacer viaje hasta Fremantle. El *Harder* fue recibido en Australia por otra comisión, incluyendo al general Douglas Mac Arthur, que impuso al comandante Dealey la Cruz de Servicios Distinguidos del Ejército — en el mismo instante de llegar.

Los oficiales y la dotación recibieron también las correspondientes condecoraciones, y cuando la noticia llegó a los Estados Unidos, acompañada de la unánime recomendación de sus jefes, el presidente Roosevelt concedió la Medalla de Honor del Congreso a Sam Dealey y la Citación Presidencial Colectiva al *Harder*. Frank Lynch fue ascendido, siéndole concedido un mando, y Sam Logan pasó a ocupar el destino de segundo comandante.

Aunque el *Harder* y su comandante vivían cuando se acordó la concesión de las condecoraciones, la imposición hubo de hacerse con carácter póstumo. La viuda de Sam Dealey recibió en su nombre la Medalla de Honor, y la Fuerza Submarina de los Estados Unidos aceptó con reverencia la Citación Presidencial en custodia para el día en que otro buque fuese bautizado con el mismo nombre. Ninguno de los dos sobrevivió a la siguiente patrulla.

* * *

Normalmente, cuando un submarino no regresaba de la mar, se hacían suposiciones, corrían rumores y se formulaban fantásticas teorías. A veces, una noticia de fuente japonesa daba algún indicio, pero generalmente faltaba el hecho concreto que explicara lo sucedido. En ocasiones regresaron supervivientes de la increíble brutalidad de los campos de concentración nipones, después de la guerra, para contar las causas que originaron el hundimiento de su barco, pero éste fue siempre el caso menos frecuente. El del *Harder* fue una excepción, porque operaba como miembro de una «manada de lobos» durante su sexta y última patrulla y otro submarino presentó y comunicó las circunstancias de su pérdida.

En la mañana del 24 de agosto de 1944, el *Harder* hizo inmersión en las aguas del oeste de Luzón, en compañía del *Hake*. Como comandante más antiguo, Dealey había decidido efectuar un reconocimiento de aquella zona con la esperanza de alcanzar resultados comparables a los obtenidos sólo tres días antes, cuando, como jefe de un grupo de cinco submarinos, entabló feroz combate con dos convoyes, una batalla librada a corta distancia en la que resultaron hundidos diez barcos en total. El resto de los buques se vio forzado a buscar la protección de un puerto a cuya entrada permanecieron los submarinos vigilando.

Poco después de la amanecida de aquel fatídico 24 de agosto se oyeron los impulsos de un detector de eco, avistándose dos buques de escolta de unas mil toneladas de desplazamiento cada uno. Ambos submarinos comenzaron

inmediatamente a maniobrar para el ataque, pero uno de los dos buques viró repentinamente y se metió en la bahía de Dasel, mientras el otro continuó patrullando fuera. En este momento, el *Hake* renunció al ataque, pensando que no merecía la pena malgastar un torpedo con aquel blanco. Pero el *Harder* continuó la aproximación y el *Hake* pudo ver su periscopio cruzando entre él y el enemigo. El *Hake* comenzó sus maniobras de evasión al sentir los impulsos sonoros muy fuertes y orientados en su misma demora. Como es natural, no puede saberse exactamente la idea de Dealey en aquellos instantes; sus acciones anteriores demuestran, no obstante, que no hubiera dudado en combatir con aquel buque si lo considerase digno de sus torpedos. Además, había puesto al *Hake* en aquella comprometida situación y quizá pensara que a él le correspondía ayudarlo a salir de ella. Cualesquiera que fueran sus motivos, maniobró con el *Harder* para situarse entre los dos; como es lógico, el japonés arremetió contra él en lugar de hacerlo contra el *Hake*. Según el parte de campaña de este último, el enemigo mostró alguna confusión, probablemente, al encontrarse dos blancos donde sólo sospechaba la presencia de uno.

Sam Dealey era perfectamente capaz de llevar a cabo un acto de abnegación como el que parecía indicar su maniobra. Debe señalarse, además, que se trataba de una unidad ligera antisubmarina y que Dealey había salido ya más de una vez victorioso de encuentros con buques mucho más formidables. De los dos submarinos, el *Harder* era sin duda el mejor equipado y entrenado para combatir a este tipo de enemigo en particular. Pero en aquella ocasión el azar de la guerra le fue adverso; la Suerte distribuyó dos bazas y la de Sam no fue lo suficientemente buena.

Con el *Hake* contemplando fascinado el espectáculo, el japonés efectuó su pasada. Posiblemente, el *Harder* disparó contra él, aunque el *Hake* no oyó ningún torpedo por sus hidrófonos. El enemigo pasó por encima de Sam Dealey lanzando quince cargas de profundidad. El periscopio del *Harder* no fue vuelto a ver desde aquel momento ni volvieron a oírse sus hélices.

Según el informe japonés, el periscopio del submarino fue avistado a unas dos mil yardas de distancia, desencadenándose acto seguido un ataque con cargas. Después de este único ataque brotó a la superficie una gigantesca fuente de petróleo mezclado con cantidades considerables de trozos de madera, corcho y otros restos que quedaron flotando en la pulida superficie de las aguas.

De este modo cayó un valeroso buque, un aguerrido capitán y una bizarra dotación. Toda la audacia y pericia de Sam Dealey no pudieron nada contra el monstruoso dictado de la suerte, que quiso fueran impactos directos las primeras cargas lanzadas por el enemigo.

Capítulo IX

Trigger

EL *Trigger* se hizo rápidamente un nombre y una reputación. Empezó su carrera como corsario nocturno, y fue de noche y en superficie, manteniendo la iniciativa con su mayor velocidad y movilidad, donde sus estocadas infligieron los mayores daños al enemigo. En sus cuatro cruceros de guerra siguientes hundió un total de diecinueve buques, averiando cuatro. En seis ocasiones se enfrentó solo contra convoyes enemigos que le superaban con mucho por la cantidad de buques de escolta. Por este tiempo, yo era el único oficial que quedaba a bordo de su dotación primitiva; el *Trigger* y yo nos entendíamos a las mil maravillas, si bien sus reacciones aún me sorprendían.

No hubimos de esperar mucho tiempo a que «Dusty» Dornin pusiera al *Trigger* en acción. El 18 de septiembre de 1943 abandonamos Pearl Harbour con rumbo a Formosa, a toda máquina y sin sumergimos ni siquiera al pasar por la isla de Wake. La filosofía de Dornin consistía en dar batalla al enemigo en todo momento y quería que éste mostrara su valía antes de forzarnos a hacer inmersión. El 23 de septiembre, a poco de llegar a nuestra zona, avistamos un blanco apetecible.

Nos encontrábamos sumergidos en aguas de Formosa, patrullando por donde calculábamos debía discurrir una línea de comunicaciones nipona. Después de permanecer en ella dos días, no había aparecido el menor indicio de buques, llegando a pensar que eran equivocadas nuestras suposiciones. Pero no era así, y alrededor de las 1600 horas del segundo día avistamos humo en el horizonte: un convoy que se dirigía al Japón.

¡Zafarrancho de combate! Iniciamos la aproximación, pero no tuvimos suerte; estábamos tan alejados del rumbo base del blanco que nos vimos forzados a contemplar cómo escapaba fuera de distancia de lanzamiento. Pero tomamos buena nota de su composición: seis buques en dos columnas; en la más próxima, tres panzudos petroleros guiados por una moderna unidad de 10 000 toneladas, y en la de fuera, tres mercantes de buen porte. ¡Un manjar de lo más apetecible! ¡No importa el avión que vemos zumbando por encima del convoy! ¡Estos pájaros son nuestro alimento! Tocamos retirada de zafarrancho de combate y pusimos la máxima velocidad permisible para mantener el contacto con nuestra presa mientras esperábamos la llegada de la noche.

Con los últimos rayos del sol salimos a la superficie, poniendo avante máxima en los cuatro motores para seguir el rastro del convoy desaparecido. No podemos reservar ningún motor para cargar baterías; nuestro juego consiste en volver a ganar el contacto rápidamente, antes de que se aleje demasiado de su derrota primitiva. Si no damos con él, habremos de suponer que viró a babor, pero esto es sólo una suposición que nos resta un cincuenta por ciento de probabilidades. Lo mejor es ir

hacia él a toda marcha, y esto es lo que hacemos.

La cosa nos da buen resultado, porque este «hijo del cielo» no se ha molestado tan siquiera en alterar su rumbo. Lo descubrimos por la misma proa, exactamente en la derrota que llevara anteriormente, ya que ha cesado de zigzaguear. Esto va a ser una carnicería.

Y así resulta ser. Nos desplazamos hacia su amura de estribor, fuera de su alcance visual, y después nos deslizamos hacia él con cautela. Poco a poco hace su aparición el mayor de los petroleros. Ángulo de inclinación, sesenta y cinco estribor; distancia, 1500 yardas. Marcación, 335.º. La velocidad del blanco, exactamente comprobada, es de siete nudos. Es seguro que este enorme petrolero, de la clase *Nippon Mara*, puede dar mucha mayor velocidad, pero lo han amarrado a un grupo más lento que le retrasa en su marcha. ¡Mucho peor para él! Aquí viene, llenando el campo de nuestros gemelos con su voluminoso buche, pesadamente cargado. La situación se presenta bien, ¡perfecta! Planeamos disparar tres torpedos al primer petrolero y tres al segundo, para después revirarnos y disparar cuatro al tercero. No llegarán ni a saber quién les dio.

—¡Atención a proa! ¡Ahí viene...! Marcación..., ¡top!

Mantenemos los ojos clavados en él. Faltan unos pocos grados.

—¡Fuego tubo uno...! ¡Fuego tubo dos...! ¡Fuego tubo tres...! ¡Alto el fuego! ¡Cambio de bloque! ¡Segundo barco! ¡Marcación..., top! ¡Listo! ¡Fuego tubo cuatro...! ¡Fuego tubo cinco...! ¡Fuego tubo seis! —Y seguidamente—: ¡Toda la caña a babor! ¡Avante toda! ¡Atención a popa!

El *Trigger* aumenta su marcha, cayendo hacia babor. Ha de virar cerca de ciento ochenta grados y ello requiere bastante tiempo. A mitad de la caída, cuando se encuentra través con través del primer petrolero y de vuelta encontrada a unas mil yardas de él, la oscuridad de la noche se ilumina violentamente con el resplandor de una horrisona explosión. El primer petrolero debía ir cargado con gasolina de aviación, pues instantáneamente ha estallado en llamas.

Momentáneamente cegados por el deslumbrante resplandor, cuando nos recobramos, la escena aparece ante nosotros iluminada como si fuese de día. Por la cubierta del desdichado petrolero, grupos de pequeñas figuras blancas corren despavoridas hacia la popa, todavía no alcanzada por las llamas. El calor allí debe de ser abrasador. Volvemos nuestras miradas al segundo, a tiempo de ver un impacto que eleva una columna de fuego justo en su medianía. Aunque se produce un incendio, este segundo barco, tras gobernar a la resplandeciente pira del que le precede, continúa su rumbo. El segundo buque de la columna de fuera recibe también un impacto, doblándose en dos como una V gigantesca, y comienza a hundirse rápidamente. Sin duda ha sido alcanzado por alguno de los torpedos que fallaron a los dos primeros blancos. Ya nos habíamos figurado que esto podría suceder. Tres barcos alcanzados, dos de ellos casi seguro hundidos. ¡A la primera salva!

Mientras tanto, los japoneses han descubierto el negro y alargado casco del

Trigger; sus cañones comienzan a ladrar rabiosamente. Algunas granadas pasan silbando por arriba, pero no muy cerca; deben hallarse demasiado excitados para apuntar con serenidad. Nosotros los ignoramos, preocupados tan sólo de disparar nuestra salva de popa. Pero el tercer petrolero se sale de la formación y aproa hacia nosotros, que nos encontramos ya dándole la popa, a una distancia de unas 700 yardas. Aunque vamos ganando arrancada, nos da alcance poco a poco, favorecido por su inercia inicial. Desde su proa abre el fuego un cañón; el proyectil silba furioso por encima de nuestras cabezas; uno o dos más caen descentrados, pero no cabe duda de que corregirá su tiro.

Posiblemente piensa que nos tiene en sus manos y no sabe, el infeliz, que es él el que está en las nuestras. Podríamos hacer inmersión, pero el *Trigger* es terco y obstinado.

—¡Atención a popa! Puntería continua. Ángulo de inmersión, cero; distancia, setecientas yardas.

Empezamos a mantenernos firmes según vamos ganando velocidad.

—¡Fuego tubo siete...! —No pasa nada—. ¡Fuego tubo ocho...! —Nada—. ¡Tenemos que darle! ¡Comprobar todos los datos!

Debe, a buen seguro, tratarse de las turbulencias originadas por nuestras propias hélices, que desvían los torpedos.

—¡Fuego tubo nueve...!

Tampoco esta vez... Ahora sí que estamos en un aprieto, con un solo torpedo a popa y sus granadas cayendo cada vez más cerca. ¡Le lanzaremos el último y luego haremos inmersión!

—¡Fuego tubo diez! ¡Gente abajo!

«¡Onc, onc!». Suena la alarma. ¡*Inmersión, inmersión!* ¡*Vamos para abajo!*

Descendemos, esperando oír de un momento a otro el crujido fatídico que indique que hemos sido alcanzados antes de terminar la inmersión. Al pasar los cuarenta pies, respiramos con más tranquilidad. Una voz espantada se sobrepone al grato murmullo del agua en la superestructura del *Trigger*:

—¿Dónde está el comandante?

Nadie responde. Miramos alrededor.

—¿No lo vio nadie bajar del puente cuando hicimos inmersión?

No hay respuesta. Una gran zozobra se apodera de todos los presentes. Pero en ese momento un torrente de maldiciones hiere nuestros oídos al par que conforta nuestros corazones. Es «Dusty», que ha caído en el interior del poceto del periscopio y se aguanta con los hombros en sus bordes, tratando afanosamente de salir entre resonantes denuestos. No le faltan, desde luego, razones para maldecir, porque el contramaestre ha plantado su gigantesco pie sobre la mano del comandante mientras con toda calma empieza a arriar indiferente el periscopio. Para qué decir más.

En esto, momentos, mientras atravesamos los sesenta y cinco pies, llega hasta nosotros, a través del agua, un potente bramido. Casi nos habíamos olvidado del

blanco con el incidente, pero pronto estamos de nuevo enfrascados en nuestra tarea.

—¡Las hélices del barco se han detenido! —exclama el hidrofonaista—. ¡Ruidos de hundimiento!

—Mando, ¡sesenta pies!

A esta orden, el *Trigger* vuelve apresuradamente a cota periscópica; izamos el periscopio para echar una ojeada. ¡Maravilla de maravillas! La proa del petrolero flota apuntando al cielo. Visto lo cual salimos a superficie, esperando poder alcanzar a los dos barcos que quedan con nuestros restantes torpedos.

Encontramos uno y nos aproximamos. Como suele suceder, no nos ve; bueno, eso es lo que creemos, hasta que abre fuego con sus cañones. Mientras consideramos la situación, otro barco, el único que queda, comienza a disparar a nuestras espaldas. Después, al oír silbar los proyectiles por encima, nos damos cuenta de la realidad: ¡se están disparando el uno al otro! Nosotros seguimos indetectados y llevamos a cabo cuatro ataques contra el que se encuentra por nuestra proa, empleando los seis torpedos que nos restaban, para lograr tan sólo dos impactos. Finalmente nos vemos forzados a abandonarlo mientras se hunde lentamente de proa.

Encontramos al último barco, pero no podemos hacer nada contra él. Por ello ponemos la proa al este, quitándonos de en medio. Al retirarnos, pasamos muy cerca de nuestro primer petrolero, ya casi consumido y con su casco al rojo vivo de proa a popa. A lo lejos, otro incendio ilumina la noche, estallando en brillantes llamaradas. Miramos detenidamente y vemos con placer a nuestro segundo petrolero parado y abandonado, ardiendo de cabo a rabo. Tras cerciorarnos de su total destrucción, emprendemos el regreso del que fue nuestro más corto crucero de guerra.

Los resultados obtenidos en aquella noche fueron: tres grandes petroleros y un buque de carga hundidos y otro probable. En conjunto, cinco barcos fuera de combate de un total de seis. ¡Una noche terriblemente desdichada para usted, señor Tojo!

* * *

Antes de transcurrido un mes desde su salida de Pearl Harbour, el *Trigger* estaba de regreso en Midway con una cresta formada por cinco banderitas japonesas tremolando desde lo alto del periscopio. En el muelle nos esperaban las usuales canastas llenas de jugosa fruta, verdura fresca —especialmente lechuga y apio—, helados, correspondencia y personajes que acudían a recibimos.

Esta forma de recibir a los barcos que regresaban de la mar había sido iniciada como medio para elevar la moral de las dotaciones, y en este aspecto el objetivo quedó perfectamente logrado. Después de vemos privados de aquellas cosas durante cerca de dos meses, estábamos tan ávidos de fruta y verdura como de cartas de casa. Y no era un espectáculo raro contemplar a un barbudo marinero, con los bolsillos llenos de manzanas y naranjas, leer carta tras carta en rápida sucesión, mientras, al mismo tiempo, mordisqueaba un tallo de apio.

Hubo, no obstante, un submarino que, según se cuenta, era recibido de un modo un tanto diferente. Parece que, meses antes de que la guerra estallase, el *USS Skipjack*. (SS184) había hecho un pedido de cierto material esencial para la salud y el confort de la dotación. Lo que sigue es para la marina embarcada un claro ejemplo de cómo puede volverse loco a un hombre sin necesidad. Casi un año más tarde, le fue devuelto al *Skipjack* su pedido con la siguiente nota: «Anulado. No se puede identificar el material pedido». Ante esto, Jim Coe, comandante del *Skipjack*, estalló en un raptó de furia que regocijó a todo el mundo, a excepción del personal destinado en la sección de suministros del arsenal de Mare Island, California.

Esto es lo que escribió:

USS SKIPJACK

SS184/L8/ SS36-1

11 de junio de 1942

DE: Comandante del *Skipjack*.

A: Oficial de Suministros, Arsenal de Mare Island, California.

VÍA: Jefe de submarinos del Pacífico Sudoeste.

OBJETO: Papel higiénico.

REFERENCIA:

- a) (4608) *USS Holland* (5184) *USS Skipjack*, pedido 7042, de 30 de julio de 1941.
- b) Pedido anulado núm. 272 836.

ANEXOS:

- a) Copia del pedido anulado.
- b) Muestra del material solicitado.

1. Este buque efectuó un pedido por 150 rollos de papel higiénico el 30 de julio de 1941 al buque nodriza *USS Holland*. Este buque ordenó fuera suministrado el pedido al submarino *Skipjack* por el Oficial de Suministros del Arsenal de Mare Island.
2. El oficial de Suministros del referido arsenal canceló el pedido número 272 836 con fecha 26 de noviembre de 1941, anotando al dorso: «Anulado, no se puede identificar el material pedido». Esta cancelación fue recibida por el *Skipjack* el 10 de junio de 1942
3. Durante los once meses y medio transcurridos desde la fecha en que se pidió el papel higiénico hasta hoy, el personal del *Skipjack*, pese a los esfuerzos hechos para esperar el material solicitado, no ha podido aguardar en distintas ocasiones, y la situación es en la actualidad muy comprometida, especialmente durante los ataques con cargas de

profundidad.

4. El anexo *b)* es una muestra de material solicitado que se envía para información y conocimiento del oficial de Suministros del Arsenal de Mare Island. El que suscribe no puede menos de preguntarse qué material usarán en Mare Island como sustitutivo de éste, tan difícil de identificar y que en su tiempo era bien conocido de esta comandancia.
5. El personal del *Skipjack* se ha ido acostumbrando, durante este período, al empleo de un sustitutivo, idealmente suministrado por la enorme cantidad de papeles inútiles que llegan a bordo. Al hacer esto creen cumplimentar los deseos de la Oficina de Buques acerca de la reducción del papeleo, con lo que se logra matar dos pájaros de un tiro.
6. Esta comandancia considera que la nota «no puede identificarse» fue posiblemente debida a un error y que se trata simplemente de un caso de escasez de material de guerra. El *Skipjack*, probablemente, tiene un número bajo en la lista de prioridad.
7. Al objeto de cooperar debidamente al esfuerzo de guerra con un pequeño sacrificio local, el *Skipjack* desea no se tome ninguna decisión hasta el final de la presente guerra, que ha creado una situación perfectamente descrita como «la guerra es un infierno».

J. W. Coe

Es preciso hacer notar que Coe estaba equivocado en un pequeño detalle: la espera había tan sólo durado diez meses y cuarto. Pero su carta, llena de la indignación que siente un hombre al que han asestado un golpe bajo, se hizo famosa.

También supimos, aunque sólo por referencia, que había logrado hacerse oír en Mare Island. Pero obtuvo, desde luego, algo verdaderamente importante. Cuando el *Skipjack* regresaba de un crucero de guerra, no importa cuál fuese el puerto que tocaba, no le estaban esperando cestos de frutas ni de verduras, ni helados. En lugar de esto recibía, invariablemente, su tributo pendiente: rollos y más rollos de papel higiénico.

Jim Coe, uno de los más destacados comandantes de submarinos y sutil humorista, no está ya entre nosotros. Después de tres patrullas con el *Skipjack*, regresó a Portsmouth (New Hampshire) para poner en servicio el nuevo submarino *Cisco*. El 19 de septiembre de 1943, el *Cisco* salió de Darwin (Australia) para efectuar su primer crucero de guerra y nunca más llegó a saberse de él.

* * *

Nuestras órdenes decían: «Reparaciones en Midway», lo que no era muy de

nuestro agrado, ya que las únicas cosas interesantes que podían encontrarse en la isla eran pájaros exóticos o *whisky*, y lo primero resultaba insoportablemente aburrido al cabo de una o dos horas. Aquella tarde, en la taberna de Gooneyville, me encontré a Don Horsman, que había tenido a su cargo nuestras reparaciones el mes anterior. Don venía tratando hacía largo tiempo de embarcar en un submarino en acción, y me alegré de ver que, por fin, había logrado romper sus lazos con el arsenal de Pearl Harbour.

Teníamos mucho de qué hablar, siendo como éramos antiguos amigos, de su simpática familia y sus tres niñas y del funcionamiento de muchos aparatos que nos había preocupado a ambos a bordo del *Trigger*. En medio de la conversación, un pensamiento asaltó mi mente.

—Don —dije—, ¿qué pasa con el *Dorado*? Debía de haber regresado cualquier día de éstos a Pearl, ¿no? Supimos de Penrod que su mujer había bautizado el barco y que su padre estaba también presente en la ceremonia de la botadura. Esto fue hace ya varios meses.

La sonrisa desapareció del rostro de luna de Don, y apuró su bebida.

—Se ha perdido, Ned —dijo después.

Al principio no comprendí.

—¿Perdido? ¿Dónde? —pregunté, incauto—. ¿No lo habían mandado directamente a Pearl Harbour?

—Quiero decir, perdido... para siempre. Penrod no llegó siquiera a Panamá. Uno de nuestros aviones se atribuyó el hundimiento de un submarino alemán en el lugar y la hora donde él tenía que estar.

Traté de obtener más detalles; el ruido y la confusión de los primeros días de vuelta de patrulla se borraron en mi conciencia. Pero aquello era todo lo que Don había oído.

Capítulo X

Archerfish

CIERTAS acciones de la segunda guerra mundial no podrán ser nunca relatadas en su totalidad. Unas perdurarán sólo en los corazones de los hombres que tomaron parte en ellas y que se llevarán su secreto consigo a la tumba. Muchos no podrán contarse en absoluto, porque los únicos hombres que podrían hacerlo descansan para siempre en el fondo del mar. Otras forman parte de nuestra tradición naval y pasarán a la Historia, como los relatos de Viejos acorazados; Thomas Truxtun y su *Constellation*; John Paul Jones; *Bon Homme Richard*; Empresa y otras muchas historias más.

Semejante a éstas es la del *Archerfish*, el submarino que hirió en el mismo corazón a la Armada japonesa.

La quilla del *USS Archerfish* fue puesta en Portsmouth (New Hampshire), el 22 de enero de 1943. Exactamente un año más tarde hundía su primer barco. Y el 28 de noviembre de 1944..., pero empecemos por el principio.

* * *

La historia comienza en realidad en 1939, en Yokosuka (Japón). En el Ministerio de Marina japonés se celebraban reuniones secretas. Las probabilidades de verse envueltos en la guerra en Europa eran cada vez mayores para los japoneses, y el verse enzarzados en lucha con los Estados Unidos era casi una certeza. ¿Cómo asegurar para el Japón una superioridad eficaz? ¿Cómo combatir el enorme poder naval americano en el Pacífico? Y ¿cómo burlar el Tratado de Londres, que ignominiosamente limitaba el potencial naval japonés a los tres quintos del americano?

Puesto que el tratado había sido ya violado con anterioridad, no había sino una sola respuesta para todas estas preguntas: romper definitivamente con él y comenzar a construir seriamente buques para la guerra que sabían se estaba avecinando.

Los grandes astilleros japoneses recibieron instrucciones secretas. De las reservas forestales llegaron millones de metros cúbicos de madera y miles de carpinteros comenzaron a levantar una grada gigantesca. Se construyeron casas para 50 000 personas, las cuales quedaron incluidas dentro de las verjas de los astilleros. Finalmente, un día de 1940, se publicó la siguiente orden en la oficina del mando: «A partir de esta fecha, nadie abandonará los astilleros». De este modo nació el acorazado Shinano.

Pero en el verano de 1942 estaba aún a medio terminar. Este superacorazado, con sus hermanos *Yamato* y *Musashi*, era mayor que ningún otro buque de guerra construido en toda la historia del mundo. Mayor incluso que el *Bismarck*, el

mastodonte alemán de 50 000 toneladas, y casi tres veces más grande que el *Oklahoma*, hundido, quilla al sol, en el fango de Pearl Harbour. La coraza era de veinte pulgadas, sus máquinas sumaban una potencia de 200 000 caballos y sus cañones dispararían proyectiles de dieciocho pulgadas de diámetro.

Después, en la batalla de Midway, en junio de 1942, quedó destruida la flor y nata de la aviación naval japonesa. Los *Akagi*, *Kaga*, *Soryu* y *Hiryu* —todos ellos portaaviones de primera línea— resultaron hundidos. El ataque a Midway fue rechazado, resultando un completo fracaso. El Ministerio de Marina japonés volvió a reunirse en sesión secreta, decidiendo que la construcción de nuevos portaaviones era de primordial importancia. De este modo se varió el proyecto del *Shinano*. Muchas de sus tremendas planchas acorazadas fueron desmontadas de sus costados. Sus grandes torres de artillería y los cañones de dieciocho pulgadas no llegaron a montarse, y el peso ahorrado en estos conceptos sirvió para instalar una enorme cubierta de vuelo acorazada con planchas de cuatro pulgadas de espesor. Por debajo de esta cubierta se construyeron otras dos de hangares y, debajo, otra cubierta acorazada de ocho pulgadas de espesor. El proyecto resultante era capaz de albergar de cien a ciento cincuenta aviones que podían despegar o aterrizar simultáneamente en este gigantesco aeródromo flotante de cerca de mil pies de longitud y ciento treinta de ancho.

Mas todo esto requería tiempo, y a fines de 1944 la necesidad que sentía la Armada nipona por su superportaaviones se hizo particularmente aguda. Pero al fin, en noviembre de dicho año, el *Shinano* se hallaba casi terminado. El 18 de este mes tuvo lugar la ceremonia de su puesta en servicio; un gran retrato del Emperador, adornado con un soberbio marco dorado, fue llevado solemnemente al barco y entregado a su comandante.

Pero por aquel entonces llegaron malas nuevas. Los informes del Servicio de Inteligencia estratégico japonés indicaban que era de temer un incremento en los ataques aéreos sobre Tokio y el flamante barco se vería expuesto a serios riesgos, amarrado en un muelle de los astilleros. Existía, incluso, la posibilidad de que las fuerzas norteamericanas descubriesen la existencia del gigantesco barco e hiciesen un esfuerzo para destruirlo antes de que pudiera hacerse a la mar. Esto no podía permitirse; la zona de Tokio era muy peligrosa y el barco debía trasladarse al mar Interior.

El mar Interior es una extensión de agua comprendida entre las islas de Tonshu, Shikoku y Kyushu. Tres estrechos: el Bungo y el Kii Suido en el Pacífico, y el Shimonoseki en el mar del Japón, dan entrada a este mar Interior, base ideal para una Armada inferior que necesita mantenerse escondida cuando no puede combatir.

Pero el *Shinano* no está listo para hacerse a la mar. Es cierto que estructuralmente se halla completo, sus máquinas pueden funcionar y flotar; pero no está totalmente terminado. Su estanqueidad no ha sido comprobada y sólo se han efectuado pruebas de aire en unos cuantos de los cientos de compartimientos estancos que lo integran.

Muchos orificios en sus mamparos no han sido aún taponados, las puertas no están probadas y, aunque cierran, nadie sabe si son efectivamente herméticas. Los cables eléctricos y tuberías no tienen puestas las golillas a su paso por los mamparos estancos. El servicio de achique no está aún instalado y sus tuberías se hallan sin conectar. El servicio contra incendios no funciona porque no han llegado a bordo todavía sus bombas. Y, lo que es más importante de todo, su dotación se encuentra a bordo desde hace tan sólo un mes. Suman en total mil novecientos hombres, pero pocos de ellos han estado juntos en la mar. Muchos no han navegado en su vida y *ninguno ha tenido el menor entrenamiento previo en el Shinano. Desconocen en absoluto su barco, no forman una dotación, son simplemente una manada de mil novecientos hombres.*

No obstante todo lo anterior, se decide que el *Shinano* debe hacerse a la mar y trasladarse a aguas más seguras inmediatamente. Para esto ha de atravesar la bahía de Tokio, gobernando luego al sur y al oeste para entrar en el Kii Suido; un viaje de sólo unos pocos cientos de millas. Cerca de la mitad del tiempo ha de transitar por aguas accesibles a los submarinos norteamericanos, pero hay que correr este riesgo. Lo único que se puede hacer es dotarle de una escolta de cuatro destructores y mandarlo a toda velocidad, para que los submarinos no puedan darle caza.

El requerimiento final es mantener el proyecto en absoluto secreto, de forma que no haya posibilidad de que se filtre la menor información al enemigo.

La suerte está echada, y en la tarde del 28 de noviembre de 1944, el *Shinano* se hace a la mar con sus cuatro destructores de escolta. Cientos de marineros y obreros pueblan su cubierta de vuelo, y el marco dorado brilla en el puente a los últimos resplandores del sol. En su interior, la imagen del Hijo del Cielo luce dichosa en el más poderoso de sus buques de guerra.

De este modo se inició la mayor de las catástrofes que había de caer sobre la desventurada Armada japonesa. Trabaje usted durante cuatro años para lograr el mayor barco de su clase jamás construido por la mano del hombre; instale un cuadro del Emperador en el puente, y envíelo luego a través de unas cuantas millas de agua expuestas a posibles ataques por parte de los submarinos americanos..., y ya verá lo que queda.

* * *

En el acto de poner la quilla del *Archerfish* no hubo nada particularmente portentoso. Su desplazamiento de 1500 toneladas era escasamente una cincuentava parte del del buque que iba a ser su adversario; su eslora, tan sólo una tercera parte, y su dotación, de ochenta marineros y oficiales, era la cuarentava parte de los 3200 que iban a formar la dotación definitiva del buque japonés.

Al abandonar New London, el *Archerfish* navega en zigzag hacia el sur, atravesando aguas infestadas de sus congéneres enemigos. No debe pensarse que un

submarino no siente temor de otros submarinos; probablemente, un submarinista siente más respeto por otro submarino que por cualquier otro tipo de buque. Mientras navega en superficie, constituye un apetitoso manjar, casi siempre lo hace solo y su única defensa es una atenta vigilancia. Hay que zigzaguear todo el día e incluso durante la noche si hay buena visibilidad, mantener una atenta guardia de radar y de serviolas y repetirse una y mil veces: «Muchacho, no descanses ni te distraigas ahora, que es mucho lo que te va en ello».

El clima se va haciendo poco a poco más cálido. Finalmente, se avista tierra y el *Archerfish* se desliza por el paso de Mona hacia el mar Caribe. Aquí las aguas están todavía más infestadas de submarinos alemanes que en el Atlántico central. El *Archerfish* pone toda máquina y cruza raudo el mar Caribe hasta Cristóbal en el lado atlántico del canal de Panamá. Llega a primeras horas de la mañana y se dirige, a través de las grandes esclusas y del lago Gatun, a la base de submarinos de Balboa, en el otro extremo del canal.

Aquí ya no hay riesgo de encontrarse con submarinos alemanes. Pero no hay tiempo para conceder descanso a la agotada dotación; ésta ha perdido algo su entrenamiento y hay que devolvérselo sobre la marcha, rápidamente. Una semana es todo el tiempo de que se dispone. El *Archerfish* recibe nuevos torpedos de ejercicio y los dispara una y otra vez. Para estos ejercicios se dispone de convoyes-blancos, contra los que se efectúan ataques de día y de noche. El barco rara vez regresa a puerto antes de medianoche y la dotación ha de levantarse a las cinco de la mañana. En el *Archerfish* no se descansa ni para almorzar; a mediodía se distribuyen bocadillos a la gente, compensando la alimentación con una copiosa cena y un buen desayuno.

Así transcurre una semana, y después de limadas las asperezas y con el personal nuevamente entrenado, el *Archerfish* emprende la navegación hacia Pearl Harbour, cruzando el Pacífico en la más larga etapa de su viaje. Con su dotación ha estado desarrollando una continua actividad, entrenándose incesantemente hasta el agotamiento durante los últimos meses. Pero no se pueden permitir el lujo de descansar.

Todos saben que la lucha en el lejano Pacífico occidental es violenta; por eso prosiguen los constantes entrenamientos en todos los ejercicios y maniobras que el buque puede efectuar, excepto disparar torpedos. El *Archerfish* no puede hacerlo porque lleva una carga completa de torpedos de guerra, ya que uno de los mejores medios de enviar torpedos a Pearl Harbour era hacerlo a bordo de los submarinos.

Al final aparece tierra a la vista. Una patrulla saluda con sus señales al *Archerfish* al amanecer; «Soy su escolta», y vira para guiar al submarino hasta Pearl Harbour. Ésta es la última parada. Bajo cubierta, la gente limpia el barco y se asea personalmente. Quieren hacer una buena entrada en Pearl Harbour; están orgullosos de su barco y no desean verlo desmerecer ante otros en presentación ni en eficacia.

Por fin, el *Archerfish* emboca la entrada de uno de los muelles en la base de

submarinos, donde un reducido grupo de oficiales y marineros le espera. El almirante Lockwood, jefe de los submarinos del Parífico (conocido también por «Tío Charlie»), da la bienvenida a este refuerzo de sus efectivos. Con él se halla concentrada una nutrida formación de talentos: el jefe de flotilla, el jefe de división, el oficial de suministros, un oficial de electrónica y otro de intendencia.

Los marineros forman, sin duda, un equipo de trabajo. Según el *Archerfish* se va aproximando al muelle, corren a coger las pesadas estachas lanzadas por su dotación; deslizándose en los norayes, pronto establecen las firmes amarras que ligan al submarino al muelle. Otros aguardan con una estrecha pasarela, y cuando el submarino queda por fin atracado la tienden como un puente que lo une a tierra. Tan pronto como la plancha queda tendida el almirante Lockwood, seguido de su equipo de expertos, entra a bordo a saludar al comandante, que acaba de saltar a cubierta desde el puente. Tras preguntar si hay alguna avería de importancia que reparar, el «Tío Charlie» conversa con él durante unos breves momentos. Como un hombre que acaba de comprar un nuevo automóvil, está interesado en conocer todos los nuevos aparatos e instalaciones de a bordo. Después de invitar al comandante a almorzar a su mesa, el almirante se despide y abandona el barco.

Éste es el momento que han estado esperando los miembros de su Estado Mayor. Cada uno de ellos busca al oficial correspondiente de a bordo y hacen preparativos para efectuar las reparaciones precisas. Además de esto hay que llevar a cabo algunas alteraciones de última hora antes de que el barco pueda volver a salir. Los obreros de marina que tienen que efectuar estos trabajos vienen ya por el muelle hacia el barco con sus herramientas. Con este método de efectuar las modificaciones, por así decirlo, en primera línea, nuestros submarinos podían siempre ir al combate provistos del mejor y más moderno equipo.

Mientras dura todo esto, los marineros que había en el muelle no han estado ociosos. Recogen tres o cuatro grandes sacas de correspondencia, una cesta de naranjas, una caja de apetitosas manzanas encarnadas y una lata de cinco galones de helado, pasándolas por la plancha a la ansiosa dotación del *Archerfish*.

El 23 de diciembre de 1943, mientras el *Shinano* se encontraba todavía en construcción, el *Archerfish* salió de Pearl Harbour en su primer crucero de guerra. Fue mala cosa que no pudiera quedarse en puerto para las Navidades, pero las órdenes habían de ser obedecidas y las necesidades de la guerra impiden prestar atención a estas cosas. Aparte de esto, su dotación había sido educada al máximo de entusiasmo y, fuese o no Navidad, estaba ansiosa de salir a la mar.

El 8 de enero de 1944, el *Archerfish* llegó a la zona que le había sido asignada cerca de Formosa. Si alguno de la dotación creyó que esta etapa final, en su viaje de 13 000 millas a la guerra iba a ser una cura de reposo, debió de quedar francamente decepcionado, pues cada día de este viaje de dos semanas fue dedicado a hacer nuevos ejercicios. Sólo a través de incesante práctica puede llegarse a la perfección.

Hasta cierto punto, el submarino es un arma de oportunidad, y es imposible atacar

barcos donde no los hay. Si la mar está demasiado arbolada es endemoniadamente difícil mantener una eficaz vigilancia, porque si el barco sube muy cerca de la superficie para aumentar el campo visual del periscopio, corre el riesgo de aflorar involuntariamente por la succión de las olas.

Durante su primer crucero, el *Archerfish* y su contrariada dotación hubieron de hacer frente a todas las clases de mal tiempo por espacio de dos largas semanas. Pero finalmente se estableció contacto por radar con cuatro grandes barcos y cinco más pequeños que navegaban con rumbo a Formosa. El buque de cabeza fue atacado y hundido por el *Archerfish*, cuyo parte de campaña señalaba: «Hemos celebrado el primer aniversario de la puesta de nuestra quilla en forma correcta y apropiada».

Y con el transcurso de los meses llegó a ser un veterano. El vasto océano Pacífico era su terreno de juego y su «tierra de nadie». Después, y como Joe Enright, su comandante, escribía en el parte de campaña de su quinta patrulla, el *Archerfish* se encontraba, el 28 de noviembre de 1944, navegando sumergido al sudoeste de la entrada occidental de Sagami Nada, la bahía exterior de Tokio. En lo que iba de aquel crucero, que comenzó veinte días antes, no se había avistado ni establecido contacto de ninguna especie con buques enemigos, como no fuesen algunos pequeños barcos de pesca.

A 1718 salió a flote porque la visibilidad se había reducido de tal manera que era aconsejable patrullar en superficie. Sin tener idea de los acontecimientos que iban a colocarle en un lugar destacado de nuestra historia naval, el comandante dio sus órdenes rutinarias de patrulla nocturna en tiempo de guerra. Se había establecido, como es natural, una atenta vigilancia de radar tan pronto como el buque asomó a la superficie. Se pusieron dos motores para cargar baterías y un tercero para navegar pausadamente. Se arrancaron los compresores de aire y se reunió la basura, lista para tirarla al mar en sacos de arpillera. La dotación se preparó para la rutinaria pero atenta vigilancia que forma parte del funcionamiento de un submarino operando de noche en aguas enemigas.

A 2048 la Suerte descubrió su mano, sacando juntos los nombres que había mantenido ocultos por tanto tiempo: cuatro años para el *Shinano* y dos para el *Archerfish*. Pero el tiempo representa poco para la diosa Suerte. Sentada cómodamente en su trono, tomó a los principales protagonistas de su juego, juntándolos y dejando el resto a ellos mismos, esperando a ver qué pasaba.

—¡Contacto radar!

Estas palabras no dejan nunca de producir un escalofrío de expectación en un submarino. Por el tamaño del «pip» en la pantalla y de la elevada velocidad que en los primeros minutos de punteo se deduce que lleva el enemigo, todo el mundo comprende a bordo del *Archerfish* que se encuentran frente a un valioso blanco. Pronto se corre la voz por todo el submarino: «¡Un barco grande y rápido!».

Los puestos del equipo calculador se cubren con la facilidad y seguridad que dan una gran práctica. Al primer anuncio del contacto, el oficial de guardia en el puente

ha hecho girar la proa del *Archerfish* hacia el blanco, parando las máquinas; esto sirve para dar a la mesa trazadora una inmediata indicación del sentido en el que se traslada aquél. Tan pronto como se ha determinado este extremo, el *Archerfish* emprende la caza, no apuntando al blanco, sino en una dirección tal que le dé la oportunidad de situarse por delante de él. El motor principal, dedicado aun a la carga de baterías, es sustituido por el motor auxiliar, destinándose los cuatro motores principales de nueve cilindros a la propulsión. El *Archerfish* navega avante a dieciocho nudos, abriendo torrentes de espuma con su afilada proa a su paso por las aguas.

Es en estos momentos cuando empieza a rendir sus frutos la larga y monótona labor de patrullaje. El puntear las posiciones del blanco no es cosa sencilla. A cada minuto hay que obtener una distancia y una demora, oyéndose la monótona voz de «¡Atención, atención! ¡Top!». En cada una de estas ocasiones, los sirvientes de la mesa trazadora marcan la posición y rumbo del barco propio en el momento del «¡top!»; después, desde este punto, trazan la demora y, sobre ella, la distancia, situando la posición del enemigo en ese mismo instante. El barco propio ha de maniobrar con el doble propósito de llegar a una buena posición de lanzamiento y mantenerse a una distancia tal del blanco que éste no pueda avistarle, pero que permita a los operadores de radar mantener el contacto con su casco mucho más voluminoso. Tras unos pocos minutos de caza, se determina que el blanco navega aproximadamente al rumbo 210. La velocidad del blanco es de veinte nudos y navega en zigzag. Por la potencia e intensidad de los «pips» del radar se trata de un barco muy grande e importante. El radar indica también que va acompañado por cuatro buques menores, uno por la proa, otro por la popa y uno a cada costado.

Joe Enright sube y baja por su barco como un mono Primero va al puente, asegurándose de que todo está en orden; luego baja a la torreta para ver en la mesa lo que se está haciendo. Después, en la pantalla del radar comprueba personalmente el trabajo de sus operadores y, tras una ojeada a la dirección de lanzamiento, vuelve al puente. Este proceso lo repite una y otra vez.

La dotación, perfectamente entrenada, responde maravillosamente, resolviendo el problema con exactitud cronométrica. Pero toda la información ha de ser transmitida al comandante. Éste debe sopesarla, haciéndose cargo de los menores detalles, cualquiera de los cuales puede cobrar de pronto una decisiva importancia. En ningún otro tipo de barco tiene tanta responsabilidad el comandante en el manejo de su barco como en un submarino.

¿Cuál es el estado del mar y la posición de la luna? Es mucho mejor atacar con la luna siluetando el blanco. Por otra parte, los torpedos navegan mejor en dirección normal a la mar que de proa o de popa a ella. Estas dos consideraciones han de sopesarse para llegar a la óptima decisión. El comandante no puede contentarse con los informes que dan los oficiales o los marineros abajo; personalmente ha de estar seguro de que no se está cometiendo ningún error. Trepa desde la cámara de mando a la torreta y al puente, pero al mismo tiempo necesita proteger su visión nocturna para

no quedar parcialmente cegado cuando llegue el momento decisivo. Por ello, todos los compartimientos de mando se hallan oscurecidos, sin más luces que el tenue resplandor encarnado de la mesa trazadora y las lámparas verde y naranja del radar. Reina un gran silencio entre el personal, roto tan sólo por los partes e informes que continuamente se transmiten arriba y abajo.

El *Archerfish* desarrolla tan sólo dieciocho nudos, lo cual no será bastante. Desde el puente se transmite la orden:

—¡Cámara de maniobra, dar la mayor velocidad que se pueda, avante máxima!

Vigilando sus instrumentos con atención, los electricistas en la cámara de maniobra hacen girar lentamente sus reostatos y las hélices aumentan su velocidad en otras veinte revoluciones. La corredera indica ahora algo más de dieciocho nudos y medio. Nuevamente llega una orden del puente:

—¡Mando, vamos a soplar durante cinco minutos! ¡Sopla la rápida y el seguridad!

El zumbido del soplado de baja llena todo el interior del submarino. Este soplado se suele emplear al final de la maniobra de salir a flote, cuando es necesaria una gran cantidad de aire para terminar de vaciar los lastres. En este caso, se emplea con la intención de expulsar cualquier residuo de agua que pudiera quedar en ellos, para dar más velocidad al barco. En cuanto al seguridad y la rápida, se suelen llevar siempre llenos. La rápida sirve para dar una cierta flotabilidad negativa al submarino, de modo que estando trimado descienda con celeridad. El seguridad, por su parte, sirve para darle una flotabilidad positiva con rapidez en caso de necesidad. Entre los dos tienen una capacidad total de treinta y seis toneladas de agua de mar. Al vaciarlos se hace con menoscabo del factor de seguridad con que usualmente opera el buque, pero al disminuir el peso disminuye también el calado, aumentando, con ello, su velocidad.

Pero, a pesar de estas medidas, la velocidad del *Archerfish* anda bordeando los diecinueve nudos, quizás un poquitín más, lo cual no es todavía suficiente. Por tercera vez desciende del puente la orden:

—¡Cámara de maniobra, darle lo más que puedan! ¡Al infierno con los voltios y los amperios! Vigilar la temperatura de los motores, pero ¡*darme más velocidad!*

Moviendo de un lado a otro la cabeza —pues esto es contrario a lo que les han enseñado—, los electricistas maniobran una vez más su reostatos. Por medio del mando a distancia de los motores térmicos, las revoluciones de los cuatro motores principales han sido ya aumentadas al máximo y van todo lo de prisa que es posible. Los generadores están ya, sin duda, ligeramente sobrecargados y los amperios que envían a los cuatro motores eléctricos aumentan una cantidad inapreciable. Las hélices incrementan su velocidad en unas cinco o seis revoluciones. El *Archerfish* ha hecho cuanto está en su mano y la corredera llega a alcanzar los diecinueve nudos y medio.

En este momento, aproximadamente una hora después de haber establecido el contacto inicial, el parte de campaña señalaba: «Vimos el blanco por primera vez.

¡Un portaaviones! Desde entonces aquello fue una carrera desenfadada para alcanzar la posición de lanzamiento».

Encontrarse con semejante blanco constituye el sueño dorado de cualquier comandante de submarinos. ¡*El premio gordo: un portaaviones!* ¡La presa más codiciada! ¡Y el *Archerfish* su cazador! ¿Podrá llegar a abatir a este tremendo monstruo?

El comandante está en todos los puestos de mando, que visita a frecuentes intervalos. Manda llamar al teniente de navío Rom Cousins, el oficial de máquinas, y le vuelve a enviar a las cámaras de motores con la orden de exprimir hasta la última posible revolución a las hélices. Después envía a Dave Bunting para que se asegure de que todos los preparativos de última hora se ejecutan correctamente en los torpedos. Incluso tendrá tiempo de sacarlos todos y comprobarlos. Cuando uno se asoma a la boca del dragón, con la esperanza de dispararle, quiere que el tiro sea certero.

Después ocupa su atención con el oficial de comunicaciones. Joe Enright garabatea un mensaje en un trozo de papel y se lo tiende. Cordon Crosby desaparece en la radio, cifra el mensaje y luego vigila al radiotelegrafista mientras éste transmite: «NPM V W3TU-K..., NPM V W3TU-K... Radio Pearl Harbour del *Archerfish*, tengo un mensaje urgente... Radio Pearl Harbour del *Archerfish*, tengo un mensaje urgente».

Aguzando los oídos, el radiotelegrafista trata de escuchar entre la confusión de puntos y rayas que llenan el éter. Radio Pearl está ocupada; muchos barcos la llaman y está recibiendo un torrente de mensajes. El *Archerfish* ha de esperar su turno. La contestación de NPM dice: «*Archerfish* de Radio Pearl, espere».

Pero no es posible esperar. «NPM V W3TN OOO K... Radio Pearl del *Archerfish*, este mensaje es realmente urgente». Debe haber varios medios para que un barco, con un mensaje extraordinariamente importante, pueda pedir y recibir inmediata atención. Sólo de este modo puede mantenerse la debida disciplina de tráfico.

Radio Pearl sale inmediatamente con un signo convencional al *Archerfish*: «Adelante, estamos listos».

«Del *Archerfish* al jefe Submarinos y todos los submarinos en aguas del Imperio. Estoy persiguiendo un gran portaaviones y cuatro destructores. Posición, lat. 3230 N., Long. 13 745. E. Rumbo base, 240. Velocidad, 20».

NPM responde de manera simple y específica: «R», que significa: «Recibido; asumo la responsabilidad de pasar este mensaje a la autoridad competente».

En estos momentos es madrugada en Pearl Harbour, pero el almirante Lockwood ha dado órdenes al oficial de guardia que se le avise, no importa donde esté, a la llegada de un mensaje como éste. Rápidamente desciende a su despacho con los miembros de su Estado Mayor. No es muy frecuente que un submarino descubra una presa de este calibre. Reunidos frente al monumental mapa de las aguas del Imperio,

hacen planes para asegurar la destrucción del blanco del *Archerfish*. En menos de una hora salen montones de mensajes por la radio de Pearl Harbour. Se da la posición, velocidad y rumbo del *Shinano*, y todos los submarinos en disposición de interceptarlo reciben órdenes de estacionarse distintos puntos estratégicos en los que han de esperar. Después envían otro mensaje al *Archerfish*: «Síguele, Joe. Tu foto está en el piano». No hay falta de seriedad en este despacho. El «Tío Charlie» conoce a sus hombres y éstos le conocen a él.

Tenazmente, con los nervios en tensión, el *Archerfish* persigue a su presa. El portaaviones navega veinte nudos; el submarino da tan sólo un poco más de diecinueve. Pero el portaaviones zigzaguea, y si el *Archerfish* logra hallar su rumbo base y ponerse paralelo a él sin preocuparse de sus zigzags, puede adelantarlo, a pesar de la diferencia en velocidad. Pero esto es también complicado, porque en un «zig» hacia el submarino podría aproximarse el grupo lo bastante para que un destructor de la escolta lo descubriera, y, al contrario, un cambio de rumbo hacia fuera podría hacer salir al blanco del alcance del radar, perdiendo el rastro y continuando quizá la aproximación en dirección equivocada. Por esto el *Archerfish* no puede cargar hacia delante a ciegas, sino que tiene que amoldarse a las maniobras del blanco; no puede perderlo ni permitirle que se aproxime demasiado. Haciendo estas consideraciones y resistiéndose a ejecutar ninguna maniobra que tienda a aumentar la distancia, el *Archerfish* persigue a su presa, manteniéndola casi en el límite de visibilidad. En teoría, esta maniobra es posible contra un blanco más rápido que el perseguidor, ¡pero endiabladamente difícil de conseguir!

Una hora antes de medianoche, el grupo enemigo efectúa un cambio de rumbo hacia el submarino, no lo suficientemente pronunciado para dar al *Archerfish* la oportunidad de lanzar en esta pierna, pero sí lo bastante para que uno de los escoltas de los flancos se aproxime peligrosamente cerca del submarino: a 6000 yardas. Decidido a correr cualquier riesgo antes que verse forzado a hacer inmersión prematuramente, el comandante ordena bajar a todo el personal del puente a excepción del oficial de guardia, alférez de navío John Andrews. Si el *Archerfish* recibe fuego de artillería en el puente, solamente él y Andrews tendrán que preocuparse por ello.

Pero el destructor pasa ignorando al submarino, y Enright puede llamar nuevamente a sus serviolas al puente.

A medianoche, el grupo enemigo efectúa otro gran cambio de rumbo al oeste. El *Archerfish* creyó que se dirigía a algún lugar del Pacífico y por eso ha elegido el costado de babor, para seguirle. Un cambio de rumbo hacia la dirección más probable —el sur— pondría en sus manos a toda la formación. Pero este cambio no iba a tener lugar y el nuevo rumbo al oeste deja al submarino muy alejado; pero sin desanimarse prosigue tenazmente la caza.

La persecución continúa durante dos horas y media más. Esforzándose en alcanzar el través de babor del blanco, el *Archerfish* comprueba que su máxima

velocidad apenas si le permite adelantarle ligeramente. Es evidente que no tiene posibilidad de alcanzar una posición de lanzamiento antes del alba. Apesadumbrado, el comandante redacta otro mensaje:

«Urgente. Para jefe de submarinos y submarinos en la zona. Rumbo del blanco, 275. Velocidad, 20. Mantengo contacto por costado babor del blanco. No espero llegar a posición lanzamiento hasta el alba. Continúo la caza».

La respuesta llega rápidamente:

«Para *Archerfish*, del jefe de submarinos. Mantente tras él, Joe. Todos los submarinos están pendientes de ti y te apoyan».

En la oficina de operaciones se mantiene una tensa vigilancia, sostenida a fuerza de café y «coca-cola». Pero el alentador mensaje no llega a recibirlo el *Archerfish*.

A 0300 horas empiezan a contarse las últimas horas de vida del *Shinano*, que cambia su rumbo base de nuevo, esta vez casi al sur. Sin poder creerlo, el *Archerfish* se encuentra situado casi por la misma proa del blanco. La Suerte recoge sus datos y vuelve a lanzarlos otra vez.

—¡Toda la caña a estribor!

El submarino cambia de rumbo con celeridad, escorándose a babor mientras cae. Por fin, el *Archerfish* se dirige hacia el enemigo.

Suena la alarma de inmersión, que parece hacerlo más penetrantemente que de ordinario.

—¡Inmersión! ¡Inmersión! ¡Inunda seguridad! ¡Inunda la rápida! ¡Zafarrancho de combate en inmersión!

Unos pocos hombres corren a sus puestos de combate, pero la mayoría se encuentra ya en ellos.

—¡Trincada escotilla, señor!

—¡Cierra el valvulón!

—¡Luces de inmersión verdes, señor!

—¡Sopla aire! ¡Ocho grados de inclinación a bajar! ¡Timones de proa a la vía! ¡Sopla la rápida! ¡Avante despacio! ¡Cota, cincuenta y cinco pies!

Cada hombre realiza su cometido con exactitud y el *Archerfish* se desliza con suavidad bajo las olas. El radar obtiene una última distancia antes de sumergirse la antena; 11 700 yardas, cerrando rápidamente.

—¡Iza periscopio!

El largo y delgado tubo sale del poceto con un tenue y prolongado zumbido. Agachado frente a él, con las manos preparadas para asir sus brazos tan pronto emerjan, Enright asemeja un devoto de cierta oscura y oculta religión. Su frente mana sudor sin que él lo perciba; su rostro se mantiene inmóvil y la mirada fija. Podría decirse que se halla en trance, pues no percibe frente a sí nada de la abigarrada y oscurecida torreta. Su mirada y su pensamiento están en la superficie del océano, donde la fuerza naval enemiga se aproxima más y más.

Aparecen los brazos del periscopio. El comandante los agarra, abriéndolos;

aplicando su ojo derecho al ocular, empieza a incorporarse acompañando al periscopio hasta su posición de izado. Tan acostumbrado está a este movimiento que realiza inconsciente una pequeña muestra de habilidad, pues desde que asomó el ocular ha estado mirando a través de él a la superficie acompañando el movimiento de su cuerpo al del ascendente periscopio. Finalmente, cuando el periscopio llega arriba, lo hace girar lentamente a un lado y a otro, explorando a la mortecina claridad que precede al crepúsculo.

—¡Arría periscopio! El blanco no está aún a la vista. ¿Qué distancia hay en el TDC?

Como falta todavía una hora para amanecer, la torreta y la cámara de mando están oscurecidas para facilitar la visión a través del periscopio. El radar ha sido retirado y sólo lucen mortecinas las esferas graduadas del TDC, las lámparas de «listo» de los torpedos y la del cuadrante del sonar. Dave Bunting consulta el disco de distancias de la dirección de lanzamiento.

—Distancia, ocho mil yardas, mi comandante. Marcación, doscientos noventa y cinco.

—¡Iza periscopio! ¡Ponme en el doscientos noventa y cinco!

El comandante dirige esta orden a su segundo, «Bob» Bobczynski, que actúa ahora de oficial ayudante del ataque. Cuando el periscopio sube, el segundo coloca sus manos junto a las del comandante en los brazos del mismo, haciéndolo girar hasta que la señal grabada coincide con el 295. El comandante mira con atención durante largo rato, girando el periscopio cantidades infinitesimales a uno y otro lado.

A lo largo de todo el barco, los hombres aguardan la respuesta a unas preguntas no formuladas: «¿Hemos hecho inmersión en el sitio debido? ¿Nos hemos realmente anticipado a las intenciones del enemigo? ¿Ve el blanco el comandante?».

Finalmente, en voz baja que expresa apenas convicción, pero que está muy lejos de mostrar el alivio que siente, el comandante habla:

—Ya lo veo.

La noticia vuela por todo el barco. Los hombres se miran unos a otros y sonrían, algunos tímidamente, pero los más con expresión satisfecha y de orgullo, como si dijeran: «¡Ya lo tenemos en el periscopio!».

Ahora llega, un poco más fuerte, la voz del comandante:

—Marcación..., ¡top! ¡Arría periscopio! Todavía no hay distancia.

Bob canta la marcación:

—Doscientos noventa y cinco.

Bunting comprueba el TDC. Abajo, en la cámara de mando, la mesa trazadora sitúa sobre el gráfico la demora. Hay un suspenso momentáneo mientras el barco se apresta para el esfuerzo final, pero ahora está ya superado.

—¡Iza periscopio! Marcación..., ¡top!

—¡Doscientos noventa y seis!

—Distancia..., ¡top!

—¡Seis mil quinientas yardas!

—¡Ángulo de inclinación, cinco grados estribor!

La cosa se presenta ahora bien. A veinte nudos, el blanco recorrerá esta distancia en nueve minutos y unos segundos. Ha llegado el momento de maniobrar para alcanzar una posición favorable de fuego y disparar según desfila.

—¿Cuál es la distancia normal a la derrota?

El comandante no puede distraerse en efectuar este cálculo personalmente.

Bob lo resuelve trigonómicamente, multiplicando la distancia por el seno del ángulo de inclinación. Dispone una regla de cálculo y la respuesta es casi inmediata:

—¡Quinientas cincuenta yardas!

¡Demasiado cerca! El submarino mantiene su proa hacia la derrota del adversario. A la mínima velocidad de dos nudos a que puede navegar sumergido, recorrerá en nueve minutos doscientas yardas, con lo que estará casi debajo del blanco cuando éste pase.

Estos cálculos y pensamientos cruzan por la mente de Joe Enright en una fracción de segundo, incluido el tiempo en que da la orden para resolver la situación:

—¡Toda la caña a babor! ¡Gobierna al noventa!

Girando la proa hacia el blanco, el *Archerfish* podrá disparar antes sus torpedos sobre el *Shinano* a una distancia más razonable y además no se acercará a su derrota con tanta rapidez.

El *Shinano* va aproximándose a su destrucción. Tan pronto como el *Archerfish* se pone a su nuevo rumbo, sale su periscopio sobre las olas una vez más, permanece arriba un instante y vuelve luego a ocultarse. Esto suministra nuevas marcaciones, distancias y ángulo de inclinación al TDC y a la mesa trazadora. La mente del comandante funciona a toda velocidad. El *Shinano* puede hacer una de estas tres cosas: continuar a su rumbo actual, lo cual forzará al *Archerfish* a disparar desde la posición menos favorable, lanzando con un ángulo de impacto demasiado agudo y antes de tiempo; virar a estribor, obligando al submarino a lanzar con los tubos de popa, o, por último, lo más favorable, caer unos treinta grados a babor, lo cual lo situará para un lanzamiento ideal por el través con los tubos de proa.

—¿Cuánto tiempo ha pasado? —pregunta el comandante, ordenando con la mano que se le ice el periscopio.

El periscopio sale de su alojamiento.

—¡Ha zigzagueado hacia fuera, a su izquierda! ¡Ángulo de inclinación, treinta estribor!

Las esferas del TDC giran al introducirse la nueva información.

—Marcación..., ¡top!

—¡Trescientos cuarenta y ocho!

—Distancia..., ¡top!

—¡Dos mil!

El comandante gira el periscopio, haciendo una rápida observación de la situación

general. Bruscamente se detiene y vuelve atrás a una marcación por el través de babor.

—¡¡Arría periscopio!! ¡¡Un escolta va a pasar por encima!! El periscopio desciende mientras, por vez primera, se comienza a percibir un nuevo ruido, un tamborileo apagado —el batido de las hélices—, cada vez más próximo. Con un rugido semejante al que produce un tren expreso, las hélices del destructor pasan por encima a gran velocidad.

—¡Observación final para el lanzamiento! ¿Están listos los torpedos?

Inconscientemente, la voz del comandante se vuelve tajante. Éste es el momento para el que han estado trabajando toda la noche. ¡Es preciso no fallar!

—¡Todos los torpedos están listos, señor! Profundidad, quince pies. Distancia, mil quinientos. Angulo de inclinación, ochenta y cinco estribor. ¡Listos para disparar!

La fría y segura voz de Sigmund Bobczynski sorprende tanto a él mismo como a su comandante. No hay dudas ni falta de confianza en si mismo. Una mirada de afecto e inteligencia se cruza entre estos dos hombres que han navegado y trabajado tanto juntos.

—¡Iza periscopio...! Se le ve estupendamente. Marcación..., ¡top!

—Cero uno cero.

—¡Listo! —dice el oficial del TDC.

Después, la orden final, la orden para la que han estado trabajando hasta ahora, la voz que todos han evitado cuidadosamente pronunciar:

—¡¡Fuego!!

Seis torpedos salen hacia el gigantesco blanco con ocho segundos de intervalo. Hipnotizado, el comandante del *Archerfish* se mantiene en el periscopio pendiente de observar el éxito o el fracaso de su ataque. Cuarenta y siete segundos interminables transcurren hasta que llega la culminación de los esfuerzos del *Archerfish*.

«¡Blaam!», y ocho segundos más tarde: «¡Blaam!». Dos impactos justo delante de sus ojos. Pero no hay tiempo para perder haciendo de espectador. El destructor que acaba de pasar por encima invertirá su rumbo y el escolta de popa no tardará en unirse a la caza.

Una rápida mirada a la popa del portaaviones. Aquí viene, sin duda, y a menos de quinientas yardas.

—¡Vamos para abajo!

Se inunda la rápida y los timones se meten a todo bajar. Sobre el murmullo del agua entrando y el aire que ventila la rápida se perciben otros dos soberbios impactos.

La primera cosa que hay en el programa, después de un ataque torpedero, es un contraataque con cargas de profundidad, y este caso no es una excepción. Pero después de esta gloriosa experiencia van a hacer falta muchas cargas de profundidad para reducir el espíritu de los submarinistas. El parte de campaña señalaba más tarde la extrañeza de que el ataque no pareció demasiado fuerte, haciendo notar simplemente: «Comenzamos a recibir un total de catorce cargas». Y un poco más

adelante: «La última carga estalla. Continúan los ruidos de resquebrajamiento de acero torturado característicos del hundimiento».

Pero ¿qué fue del *Shinano* en estos momentos? El *Archerfish* no cometió sino un solo error en su informe. Su blanco no se hundió inmediatamente, como creyó, y, en honor a la más estricta verdad, lo cierto es que no debió haberse hundido nunca si su dotación hubiese poseído una mínima parte del entrenamiento y disciplina de sus adversarios. Al fin y al cabo el *Shinano* estaba diseñado, teóricamente, para poder sufrir veinte impactos de torpedos. De haber estado debidamente manejado por su dotación y más concienzudamente terminado, podría haber llegado a puerto a pesar de los seis torpedos del *Archerfish*.

Pero el agua comenzó a pasar de los compartimientos dañado, a los adyacentes a través de las puertas estancas que no tenían frisas, de los pasos de cables y tuberías y de las empaquetaduras no hechas estancas. Los maquinistas japoneses intentaron poner en marcha las bombas, encontrándose con que no habían sido aún instaladas. Acudieron a las bombas de achique a mano, pero el buque no había recibido su cargo completo y sólo unas cuantas se encontraban a bordo. Desesperados, trataron de achicar con baldes, pero el intento resultó infructuoso. Las seis enormes brechas abiertas en el costado y las innumerables vías de agua internas desafiaban cualquier esfuerzo hecho para combatirlas.

Su organización y disciplina fallaron. Los hombres desertaban de sus puestos y los maquinistas cesaron en sus intentos de mantener en marcha el servicio de achique. Los oficiales corrían de un lado a otro dando furiosas órdenes, pero nadie las obedecía. La mayor parte de la dotación subió a cubierta, esperando ser salvados por alguno de los destructores que voltejaban alrededor de su destrozado protegido. Vana y patética esperanza.

Cuatro horas después de recibir sus heridas de muerte, el *Shinano* había perdido la propulsión y no era sino una desorganizada y castigada masa flotante sin esperanzas, escorando a estribor cada vez más, juguete del viento y de las olas. No quedaba ya más que una sola cosa que hacer.

El Emperador, con su dorado marco, fue descolgado del puente y transbordado a un destructor que se acoderó a una banda. Después comenzó el abandono del buque.

Poco antes de las 1100 horas, en la mañana del 29 de noviembre, el *Shinano* dio la voltereta a estribor, quedando con la enorme superficie de la cubierta de vuelo boca abajo y luciendo al aire su voluminosa panza con el bronce de sus cuatro hélices a popa. Durante algunos minutos se mantuvo en esta posición, pegando irregulares bandazos, juguete de la gruesa marejada.

Por doquier se veían las figuras de los hombres que no saltaron al agua recortándose contra el cielo sobre las aceradas planchas. Sin duda, habían trepado por el costado y el pantoque según iba el barco dando la vuelta. Cualesquiera que fuesen sus razones para no abandonar el barco, estaban ahora condenados a perecer, pues ninguno de los destructores que aún permanecía en el lugar de la catástrofe se hubiera

aventurado a acercarse para tomarlos. La succión del barco al hundirse los arrastraría consigo indefectiblemente a las profundidades.

Poco a poco, los grandes timones y las poderosas hélices se vieron invadidos por el agua, que empezó a romper en ellos. Un quejido estremecedor se extendió por todo el barco, que comenzó a cimbearse, sumergiendo alternativamente sus extremos de proa y popa. Cada vez que se sumergían, el agua ganaba un poco más de terreno, acrecentándose los temblores y los crujidos.

Finalmente, después de un profundo cucharetazo, la popa no volvió a salir. La proa emergió en parte, mostrando el ojo de uno de sus enormes escobenes, como si el *Shinano* quisiera abarcar con una última mirada el mundo que estaba a punto de abandonar. Lo último que se vio de él fue el gigantesco bulbo de su proa, como la frente de una colosal *Moby Dick* prehistórica, que desapareció entre burbujas y resoplidos del aire escapando bajo el agua.

Durante unos cuantos minutos quedó una considerable turbulencia espumante marcando el lugar de su tumba. El *Shinano* había desaparecido para siempre de la vista de los hombres.

Había conocido el mar abierto durante no más de veinte horas.

Capítulo XI

Trigger

EL *Trigger* era un submarino alborotador, rugiente y pendenciero que amaba el ruido de sus torpedos al estallar. Hubo una noche en que él y dos de sus submarinos hermanos sorprendieron un convoy de diecisiete barcos, con el resultado de que al día siguiente sólo quedaban nueve de ellos. Éste fue un hecho singular, pues ninguno de los otros dos conocía la presencia del *Trigger*, que materialmente robó dos hermosos blancos en las mismas barbas de uno de ellos.

Era una noche de noviembre. Habíamos penetrado por el Nampo Shoto la noche anterior y corrido durante todo el día en superficie —sumergiéndonos sólo en dos ocasiones ante sendos aviones— con la esperanza de cruzar el Nansei Shoto y su cadena de islas, con destino a nuestra zona de operaciones. Nos encontrábamos a unas ciento treinta millas al sur del Bungo Suido —de desagradable recuerdo—, cuando al caer el crepúsculo nos trajo consigo una grata sorpresa.

—¡Contacto radar!

El toque de alarma dado por el amanuense de primera clase Ralph Korn en el radar nos pone a todos en tensión.

—¡Un gran convoy, señor! Cinco o diez barcos, puede que más. Hay también interferencias en el radar.

Esto último complica el asunto. Hace tiempo que esperábamos encontrarnos con buques de escolta japoneses equipados con radar, y por lo visto ésta era la ocasión. De este encuentro podremos sacar muy interesantes experiencias, aunque implica, sin duda, nuevas dificultades. Esperamos, en primer lugar, que nuestro radar sea mejor que el suyo. En segundo lugar, nuestra afilada silueta es mucho más difícil de detectar que la de un voluminoso carguero o un destructor. Por consiguiente, nuestra maniobra consistirá en mantenemos justo en el límite de alcance de nuestro radar, esperando quedar fuera del suyo.

Una vez más, comenzamos la aproximación y el punteo de las posiciones del adversario. Nuestro plan se desarrolla bastante bien y pronto tenemos su rumbo y velocidad. Nos gustaría comenzar el ataque partiendo del costado de babor del convoy, pero no podemos hacerlo a causa del tres veces maldito escolta con radar, que se interpone en nuestro camino. Trabajosamente, nos abrimos camino por delante de la proa del zigzagueante convoy —hemos contado ya diecisiete barcos en nuestra pantalla del radar, aunque no podemos distinguirlos a todos en la oscuridad— y nos preparamos para iniciar el ataque por el de estribor. Pero ¡imposible! ¡El cinco veces maldito escolta ha cruzado también al costado de estribor!

Renegando, maniobramos para colocarnos otra vez por babor, esperando que los movimientos de la escolta sean más bien accidentales que premeditados y que no se haya percatado aún de la presencia del *Trigger*. Una vez en esta banda, el misterio

queda aclarado al descubrir que son dos buques de escolta los provistos de radar, uno a cada lado del convoy. Sin embargo, pronto se hace patente que el de babor no conoce bien su oficio, ya que se ha alejado hasta quedar situado por la amura.

«Está bien, muchacho, esta vez te has descuidado. ¡Allá vamos!». El murmullo de los cuatro diésel del *Trigger* se eleva hasta convertirse en un devorador trepidar. Después de caer bruscamente a estribor pone su proa hacia el buque cabeza del convoy.

—¡Alistar todos los tubos! Angulo de inclinación, cuarenta y cinco babor. Distancia, tres mil ochocientos.

El escolta prosigue confiado, manteniendo su puesto bien lejos de nosotros.

—¡Todos los tubos listos, señor! Distancia, tres mil. Angulo de inclinación, sesenta babor.

Podemos distinguir ya claramente desde el puente unas masas informes de humo, destacándose oscuras contra el negro cielo. Al vigilarlas estrechamente, nos parece como si de repente se hubieran alargado un poco: ¡un cambio de rumbo hacia fuera! ¡Tenemos que disparar ahora mismo!

—¡Avante despacio!

El rugir de los diésel cae hasta convertirse en un suave murmullo.

—¡Atención a proa! Distancia, dos mil cuatrocientos. Angulo de inclinación, noventa babor. ¡Fuego tubo uno...! ¡Fuego tubo dos...! ¡Fuego tubo tres...! ¡Fuego tubo cuatro!

Cuatro cintas blancas emprenden su marcha hacia el convoy, en busca de una gran sombra oscura que, ignorante pero inexorablemente, camina a su encuentro. Aunque lo hemos vivido ya en muchas ocasiones, este momento es el más excitante de todos. Es el punto culminante del entrenamiento, del estudio, de largas horas de preparativos materiales y de un tremendo y peligroso esfuerzo. La pesca de la trucha que salta, la emoción de la caza al acecho del ciervo salvaje, e incluso la lucha con el poderoso rey de los animales, nada de esto podría añadir nuevas emociones a los que han vivido la experiencia de esperar como los torpedos y el blanco se aproximan inexorablemente el uno al encuentro del otro.

Los segundos parecen horas y los minutos días. La estela del blanco y la de los torpedos ya se han reunido. El primero ha debido fallar. Contamos diez segundos para el que le sigue... «¡Blaam! ¡Blaam!». Dos relámpagos de luz amarillenta iluminan la misteriosa oscuridad, en tanto que dos columnas de humo y espuma se elevan en el costado de nuestro blanco. Éste escora violentamente, mientras, como por arte de magia, surgen hombres de todas partes que trepan por sus costados y se arrastran por su carena, tratando instintivamente de retardar su fin inevitable.

Mientras esto sucede, se organiza una tremenda confusión en el resto del convoy. Los dos últimos torpedos, tras fallar el blanco para el que estaban destinados, han acertado a dar sobre algún desventurado situado detrás de él. Oímos las explosiones y vemos sus relámpagos. Esto era de esperar, dado lo compacto de la formación, pero

aparte de una enorme columna de humo, no vemos pruebas de haber infligido daños más que a un solo barco.

En el momento en que el *Trigger* cae violentamente con la caña metida y las máquinas avante a toda, se destacan tres sombras de la confusa rebujiña de mercantes apuntando con sus proas al submarino. Esto era demasiado bueno para que pudiese durar: ¡destructores!

Muy a pesar nuestro, tenemos que tomar una decisión que permite al resto del convoy escapar indemne: ¡inmersión!

Nos sumergimos con el tiempo preciso, ya que apenas pasados los cien pies estalla la primera carga de profundidad. Por encima de nosotros hay una verdadera barahúnda de hélices, y las cargas hacen explosión muy próximas, haciendo retemblar las sólidas cuadernas del *Trigger* y machacando su recio pellejo, mientras nosotros, rechinando los dientes, a trescientos pies tratamos de hacer frente al vapuleo. ¡Malditos!

Bruscamente cesan las cargas mientras podemos distinguir como tres pares de hélices se alejan de nosotros. Bien, ¡un descanso! Quizá podamos todavía cazar alguno más de esos bastardos.

—¡Cincuenta y cinco pies!

¡Vamos, mando, vamos para arriba!

Una vez en cincuenta y cinco pies, hacemos una cuidadosa exploración por el periscopio. ¡Libre arriba!

—¡A superficie! ¡Preparar los cuatro motores! ¡Avante máximo! ¡Rumbo sesenta!

El aire de alta entra silbando en los lastres del *Trigger*. La cámara de maniobra contesta a la orden de máxima velocidad metiendo a los motores todo lo que dan de sí las baterías. Las hélices hincan sus palas en el agua. En la cámara de motores, los diésel están listos. Tan pronto como se abre la escotilla, estamos en el puente.

—¡Abre el valvulón!

El golpetazo que da al abrirse la válvula principal de admisión de aire a los diésel y el balbuceo de éstos al arrancar contestan a esta orden. Cuatro nubes de humo azulado salen de las exhaustaciones del *Trigger*, para ser en seguida barridas por el viento. En este momento navegamos ya a trece nudos, y hasta nosotros, confundido con el rugir del viento, el chapoteo del agua y el bajo profundo de los diésel, llega el zumbido de los compresores de baja que en la cámara de bombas terminan su tarea de vaciar los lastres principales.

Una mezcolanza de ruidos disonantes que para nosotros es el vehemente grito de guerra del *Trigger*.

Sin amainar nuestra velocidad, se conectan los diésel a los motores, sacándose de servicio las baterías. Nuestro submarino continúa ganando arrancada y, dos minutos después de salir a flote, llega a los dieciocho nudos. Al quedar los lastres sopladados, aumenta hasta los veinte nudos; enterrando su proa furiosamente en las olas, prosigue su marcha apresurada, no importa si por encima o a través de ellas.

Nuevamente arrumbamos al 160, ya que éste era el rumbo base del convoy. Antes de sumergirnos, nuestra impresión era que los japoneses se habían dispersado, pero el sentido común indicaba que, después de reagruparse, habrían tomado su mismo rumbo anterior.

La suposición resulta acertada. Una hora más tarde descubrimos un mercante solitario, contra el que abrimos el fuego con presteza. Logramos un impacto, pero es un cliente exigente y no le basta. Abre él fuego a su vez con sus dos cañones de cubierta, tratando en vano de acertar a la baja y oscura silueta del *Trigger*.

Éste vira furioso sobre sus talones y arremete a paso de carga. Esta vez es realmente arriesgado el ataque, pero ¡al infierno con sus cañones! Nos aproximamos hasta que su costado aparece tan ancho y alto como un edificio. «¡Blaam...! ¡Blaam...!». Esto termina con él y como una piedra emprende su camino a las profundidades.

Nuevamente arrumbamos al 160, navegando durante más de una hora, hasta que alcanzamos otro barco, esta vez un petrolero. Con éste tampoco tenemos apenas que alterar nuestro rumbo. Cruza nuestra proa a unas mil yardas de distancia. Le saludamos con tres retumbantes impactos de torpedo que lo hundan tan rápidamente que, sin cambiar nuestra ruta, pasamos por donde debía estar su popa. Lo único que vemos es su alta chimenea saliendo del agua, inclinada hacia proa y echando todavía humo como si nada hubiese sucedido.

Miramos alrededor en busca de más barcos, pero la amanecida no nos muestra ninguno a la vista. La secuela de esta historia no se conoció hasta más tarde, cuando se rindieron los partes de campaña. El segundo escolta equipado con radar, que tan cuidadosamente habíamos evitado en el ataque inicial, era nuestro buen amigo el *USS Seahorse*, némesis de muchos buques japoneses y que se hallaba ocupado en aquellos instantes en preparar el ataque sobre el mismo barco que nosotros hundimos.

Decir que al *Seahorse* le fastidió nuestra intrusión en un convoy al que venían persiguiendo desde hacía veinticuatro horas es un término suave. No obstante, comprobó amablemente dos hundimientos seguros y uno probable como consecuencia de nuestros ataques y después se dedicó a hundir otros tres más por su cuenta. Mientras tanto, otro submarino americano, después de perseguir al convoy durante tres días, hundió otro barco más. En total, ocho buques hundidos, quedando a flote otros nueve, en su mayor parte buques de escolta.

¿Qué explicación le daría a Tojo de todo esto el jefe de la escolta nipona?

Capítulo XII

Tang

EL 20 de julio de 1943, el *USS Wahoo* terminó las reparaciones en los astilleros de Mare Island y salió para Harbour, llevando a Mush Morton a su última acción contra el enemigo y hacia su descanso final en cualquier lugar del mar del Japón. Pero antes de salir el *Wahoo*, su segundo comandante —aquel del que Morton un día dijo que era «el hombre más valiente que he conocido»— fue desembarcado para tomar el mando del *Tang*, en construcción por aquel entonces en Mare Island. Los dos hombres se separaron pensando volver a verse en un futuro no lejano, tal vez para llevar a cabo operaciones combinadas. Pero antes de transcurridos tres meses, Morton y su *Wahoo* habían muerto.

O’Kane no era un hombre en exceso sentimental y estaba dispuesto como el que más a aceptar las pruebas de la guerra y las pérdidas que inevitablemente han de venir con ella. Pero sólo el que ha experimentado el dolor de ver perderse sin el menor rastro toda una dotación de camaradas podrá apreciar los dedos helados que debieron haber hecho presa en su corazón cuando recibió la triste nueva en la pasajera seguridad de Mare Island. El efecto no fue, quizá, muy ostensible, ya que se limitó a activar los preparativos del barco para la guerra. Sólo O’Kane, y es posible que él mismo no llegara a percatarse de cuán profundamente había penetrado el cuchillo en su alma, podía dar una idea de su dedicación. El *Tang* y Dick O’Kane tenían ahora una misión vindicadora que cumplir.

Finalmente, se dirigieron a Pearl Harbour, impacientes por terminar su entrenamiento, y el 22 de enero de 1944, seis meses después que O’Kane despidiera a Morton y a los tres meses de darse por perdido el *Wahoo*, el *Tang* ponía su proa al oeste, sediento de venganza.

El *Tang* tuvo un solo comandante, y toda su vida se desarrolló en el breve período de un año: 1944. Durante este tiempo, el *Tang* y Dick O’Kane alcanzaron el puesto más alto en el cuadro de honor de las fuerzas submarinas y el más destacado historial de daños infligidos al enemigo, jamás igualado por otro submarino. El Comité de Evaluación Conjunto del Ejército y la Armada tiene la prueba oficial, irrefutable, de veinticuatro buques hundidos. Se sabe, no obstante, que el número total de hundimientos del *Tang* fue mucho más alto, pudiéndose estimar una cifra aproximada de treinta barcos. Los japoneses tuvieron durante la guerra una gran tendencia a ocultar o minimizar sus pérdidas, y la enorme confusión originada por los incesantes ataques de los submarinos americanos trastornó su sistema de contabilidad hasta el punto de no tener ni idea de cuáles de sus barcos continuaban a flote.

* * *

A primeras horas del día 17 de febrero, el *Tang* sufrió su bautismo de fuego.

—¡Contacto radar! ¡Cubrir los puestos de punteo!

El *Tang* cesa de zigzaguear, poniendo a un rumbo constante, mientras su equipo calculador, concienzudamente entrenado pero todavía sin madurar, comienza su trabajo.

El problema ha sido resuelto cientos de veces en ejercicios, y la manía de perfección de O'Kane empieza ahora a rendir sus frutos. A los pocos minutos, la mesa trazadora tiene la solución: rumbo del enemigo, 100.º; velocidad, ocho nudos; navega en zigzags de unos 40.º, que efectúa cada diez minutos. Esto es todo lo que se precisa por el momento.

—¡Avante máxima!

Obedientes a la señal, los electricistas, en la cámara de maniobra, ordenan a los dos motores arrancar los dos diésel que hasta ahora estuvieron ociosos, mientras aumentan la carga de los dos generadores en función. Las hélices del *Tang* empiezan a girar más de prisa, conforme aquéllos mueven los reostatos, y pronto está desarrollando la máxima velocidad para dos motores. Al recibirse la señal de listos los otros dos, los electricistas se inclinan sobre sus cuadros de maniobras, manipulando las palancas en rápida sucesión, aparentemente sin orden ni concierto, pero en realidad de acuerdo con las metódicas normas de servicio. Lo que hacen es, simplemente, acoplar dos generadores más, igualando primero sus voltajes, conectándolos después en paralelo y aumentando por último la carga hasta el máximo. Parece sencillo, pero cualquier error podría tener como consecuencia quemar uno de los motores o provocar un arco que bastaría para ocasionar un incendio en el submarino. La naturalidad con que efectúan los movimientos estos muchachos, pocos de ellos mayores de veinte años, oculta su verdadera importancia.

El equipo calculador comunica al comandante que el submarino estará situado por la proa del convoy bastante antes del amanecer; habrá tiempo sobrado para efectuar varios ataques en superficie.

Dick O'Kane y Murray Frazee, su segundo, han llevado a cabo con anterioridad muchos ataques nocturnos en superficie en otros submarinos. Podría, pues, pensarse que ésta es tarea fácil para ellos, pero no es así. En primer lugar, ambos han estado bastante tiempo alejados de la guerra y su mente abriga la preocupación de haber perdido práctica, de que la vida cómoda y segura en los Estados Unidos les haya quitado el nervio y vigor. Aparte de esto, es el primer mando de Dick, que arde en deseos de hacerlo bien mientras se pregunta si realmente posee las virtudes necesarias para ello y si la prueba demostrará que era la personalidad de Morton la que le hacía resaltar. De igual modo es la primera vez que Murray actúa de segundo, y aunque demuestra en todo momento una confianza ilimitada en su comandante, tiene también su secreta preocupación. Y el *Tang* mismo, ¿No es acaso también un novato? También él arde en deseos de probarse a sí mismo. ¿Formará al fin entre los destacados o, por el contrario, habrá de unirse a las filas de los barcos fatigados que,

por una razón u otra, nunca llegan a entrar en combate?

La sinfonía de los cuatro trepidantes diésel ejerce un hipnótico efecto, unido al canto de las olas gorgoteando en la superestructura y el gemido del viento que barre el angosto puente del *Tang*. La vibración transmitida a las plantas de los pies hace saltar el corazón más de prisa; todo se suma al himno del combate, que machaca la mente cada vez más vigorosa y pujante, en un batir creciente de timbales que embriaga los sentidos y disminuye la capacidad normal, que toma posesión del cuerpo, haciendo desaparecer toda consideración exterior y convirtiéndose en el dueño incontestable del alma. Así va creciendo un empuje irresistible que no podría hacerse volver atrás aunque se quisiera. O’Kane y Murray prosiguen la caza, comprobando que nada ha cambiado para ellos y que aquella será siempre igual.

A 0200 horas se comprueba que el convoy está compuesto de ocho barcos: dos grandes, uno de mediano porte —quizás un destructor— y otros cinco que pueden ser buques ligeros antisubmarinos. El *Tang* se encuentra ya en posición por la proa del convoy, y O’Kane está a punto de comenzar el ataque cuando, de repente, uno de los escoltas laterales emerge de las sombras de la noche aproximándose con celeridad. Sólo hay una cosa que hacer: ¡inmersión!

El claxon de alarma, semejante al de un automóvil, resuena dos veces en el interior del submarino. El personal que monta atenta guardia en la cámara de mando abre al instante las ventilaciones accionadas hidráulicamente, dejando con ello escapar el aire encerrado en los lastres. Los servicios bajan precipitadamente por la escotilla del puente. Uno de ellos oprime el pulsador que zalla los timones de proa —plegados en la superestructura en superficie— y espera atento para manejarlos tan pronto como la lámpara indicadora se encienda. Otro se hace cargo de los timones de popa, poniéndose inmediatamente en máxima inmersión.

En la cámara de maniobras, una palanca detiene instantáneamente los motores térmicos por medio de aire comprimido que actúa sobre los reguladores automáticos; los electricistas manejan con rapidez sus mandos para poner las baterías en propulsión, en lugar de los generadores.

Mientras tanto, en las cámaras de motores se paran éstos a mano al oír las primeras notas de la alarma. Existe siempre rivalidad entre los electricistas y los mecánicos para ver quién lo hace antes; como es natural, todos son siempre los primeros. Pero, de un modo u otro, los motores se paran y los mecánicos corren de un lado a otro cerrando las válvulas interiores y exteriores de exhaustación, así como las interceptaciones de la entrada de aire. Las tomas y descargas de circulación y otras aberturas menos importantes, que no comunican directamente con el interior del barco, pueden quedar abiertas durante unos instantes, pero han de cerrarse también con rapidez.

Durante este tiempo, el suboficial de guardia en la cámara de mando ha estado observando atentamente el cuadro de luces de inmersión, y tan pronto como se encienden todas las verdes, indicando que las máquinas no están ya expulsando gases

por las exhaustaciones, atrae hacia sí una palanca que acciona la válvula principal de admisión (una enorme válvula de treinta y seis pulgadas de diámetro cuyo fallo fue la causa del hundimiento del *USS Squalus* en 1939), que cierra hidráulicamente con un sonoro golpetazo. También ha estado observando el manómetro de profundidad, dispuesto a cerrar la referida válvula antes de que quedara sumergida, aun en el caso de que hubiese algún motor térmico en marcha, de acuerdo con el principio — indiscutible en los círculos bien informados sobre submarinos— de que es preferible una insuficiencia de aire que una superabundancia de agua.

Todo esto se ha efectuado mientras el personal de guardia abandona el puente. El último, el oficial de guardia, es el responsable de que la escotilla se cierre debidamente y de que no quede nadie en aquél. Cuando baja, el agua suele estar ya lamiendo la cubierta, y mentalmente comprueba el cierre de la válvula de inducción principal —por el ruido que produce—, mientras con ayuda del contramaestre cierra la escotilla, comprobando que queda trincada.

El *Tang* se ha sumergido en menos de un minuto bajo la superficie, pero no puede pararse aquí. Si el buque de escolta lo ha visto, las cosas se pueden presentar mal y la mejor solución es poner la mayor cantidad de agua entre su quilla y el submarino. El *Tang* se halla todavía en camino hacia las amigables profundidades cuando hace explosión la primera carga, seguida de cerca por cuatro más.

Pero es evidente que el enemigo no está muy seguro del contacto, porque después de lanzar sus cinco cargas reanuda indiferente su camino; un error fatal. Tan pronto como los hidrófonos comunican haberse alejado sus hélices, el *Tang* vuelve para arriba. Libre de molestias por parte de aquél, se aproxima seguro hasta la distancia de lanzamiento, permaneciendo sumergido a cota periscópica para evitar ser nuevamente detectado.

A 0300, el buque de mediano porte es identificado positivamente como un destructor, que cruza confiadamente la proa del submarino. Dick retrasa la orden de fuego, pues, aunque le gustaría disparar sobre él, el mercante que viene, pesadamente cargado, por su popa parece ser un blanco más valioso. Con tantos buques de escolta merodeando por los alrededores, O’Kane piensa que son pocas las probabilidades de lanzar sobre más de un blanco y, en cambio, son excelentes las que tiene de recibir un inmediato contraataque de cargas. El convoy navega en una formación muy abierta y sus buques se encuentran demasiado separados entre sí para efectuar dos lanzamientos simultáneos. Ésta era una de las tretas favoritas del *Wahoo*, y a O’Kane le hubiera agradado comenzar su carrera en el *Tang* con un doble hundimiento. Pero sabiamente decide que es mejor un hundimiento seguro que dos probables. La primera salva del *Tang* va a ser fría, mortal y bien calculada.

A 0330, el mercante de cabeza deja ver su pesada silueta. El *Tang* ha disparado ya cuarenta y tres torpedos de ejercicio, que demostraron de sobra la eficacia de su equipo de lanzamiento. En esta ocasión, empero, cada hombre de a bordo siente una enorme tensión nerviosa, una tirantez en la atmósfera y el sentimiento de que estos

primeros torpedos tienen por fuerza que dar en el blanco. La distancia es de 1500 yardas; el TDC muestra que si se lanza ahora, los torpedos incidirán perfectamente normales sobre el blanco; una situación ideal, y todo está listo.

—Aquí viene el primero, Mush.

—¡Atención a popa!

El personal en la cámara de popa vigila los manómetros e instrumentos del tubo número siete, preparándose para dispararlo a mano si fallara el mecanismo eléctrico de fuego. En la cámara de mando, el oficial de guardia ordena abrir las ventilaciones para evitar queden atrapados en los lastres los gases de las explosiones de las cargas que tengan lugar debajo del barco. Es muy difícil evitar la salida a flote involuntaria por la pérdida de peso originada al salir una salva de torpedos; esto añade un factor totalmente imposible de predecir en el problema.

—Marcación..., ¡top!

—Cero uno tres —canta el contramaestre.

—¡Listo! —dice el operador del TDC.

—¡Fuego!

La orden restalla al salir de los labios de O’Kane. El primer disparo de guerra del *Tang* está en camino.

El operador de la dirección de lanzamiento se hace cargo del resto de la salva. Espera diez segundos y ordena: «¡Fuego!»; tras otros diez segundos, otra vez «¡Fuego!», y luego «¡Fuego!» por cuarta vez.

Ahora viene la espera. Un minuto. ¿No se habrá cometido algún error? ¿Habría ido algo mal? O’Kane mira ansiosamente por el periscopio. De esto depende mucho: ¡el primer blanco del *Tang*!

Pero el primer torpedo hace explosión exactamente en el lugar donde fue apuntado: las hélices del blanco. Un relámpago deslumbrador impide de momento la visión, mostrando en seguida una enorme columna de agua sucia que, elevándose por encima de la cubierta de popa del infortunado barco, cae sobre ella después.

Aproximadamente un tercio de la eslora más a proa, el segundo torpedo llega a su destino. La velocidad del barco torpedeado se hace perceptiblemente menor, debido al efecto de las brechas llenas de rebabas abiertas en su tersa piel, junto con la pérdida de la hélice, que destruyen su movimiento avante. En los diez segundos transcurridos entre las explosiones se ha hundido apreciablemente y comienza a escorar.

Un tercer impacto de los despiadados torpedos. Este tercero tiene lugar más a proa, casi debajo del castillo del blanco. Interrumpida totalmente su marcha avante, queda parado agónicamente, y el cuarto torpedo, que el *Tang* apuntó a la proa, falla por delante de él.

Una rápida ojeada por el periscopio muestra al comandante que los buques de escolta no se hallan próximos y que puede emplear unos segundos en comprobar el hundimiento. El ojo del *Tang* vuelve nuevamente hacia popa a contemplar al infortunado carguero nipón. No existe la más ligera duda de que se va a hundir, pero

ha pasado ya mucho tiempo desde que O’Kane contemplara el hundimiento de un barco por el periscopio del *Wahoo*. Ésta es, además, su primera víctima y el principio de sus planes de venganza personal.

A pocos hombres se les brinda la oportunidad de ver el hundimiento de un gran barco. Hay una cierta tristeza en el hecho, combinada con una alegría salvaje y cruenta cuando se contempla el hundimiento por uno mismo.

Otra rápida ojeada por el periscopio muestra a uno de los escoltas que se dirige al submarino. El hidrofonia comunica, al mismo tiempo, impulsos de sonar procedentes de aquella dirección. El japonés está empleando, sin duda, la táctica más lógica: seguir la estela de los torpedos con la esperanza de dar con su origen. No tiene sentido que el «origen» continúe allí por más tiempo. Además, no hay posibilidad de alcanzar al otro mercante, que nunca ha estado lo suficientemente cerca para dispararle y que ha metido hacia fuera huyendo despavorido del lugar de la acción. Por consiguiente, se cala el periscopio mientras se prepara el barco para navegación profunda y cargas de profundidad. Éste promete ser un día completo para el *Tang*, que ha recibido ya su primera carga de profundidad, ha llevado a cabo su primer ataque viendo hundirse al blanco y ahora va a recibir un nuevo vapuleo.

Pero el destructor japonés no pone el corazón en la faena y tras limitarse a lanzar unas pocas cargas, prosigue su camino. Después de darse un tranquilo paseo por las profundidades, el *Tang* sale a la superficie una hora y media más tarde, al romper el alba.

Cuando O’Kane emprendió su regreso a puerto, había añadido cuatro nuevas cabelleras al cinturón del *Tang*, una de ellas la perteneciente a un enorme petrolero con una dotación estimada en más de trescientos hombres. Cuando llegó a Midway, después de su primer crucero, las fuerzas submarinas del Pacífico pudieron apreciar que, material y moralmente, habían recibido el relevo del *Wahoo*. No sólo era O’Kane el hombre más apropiado para heredar de Morton la corona del más afortunado submarinista, sino que, además, se la había ganado, o por lo menos estaba en vías de ganársela si lograba tan sólo mantener su marca.

Es curioso señalar, de paso, que O’Kane nunca se molestó en poner con mayúsculas las palabras «japoneses» o «nipones^[10]» en sus partes de campaña. Para él, si se acordaba de mencionarlos, eran meramente «japoneses, nipones o demás canalla».

En su segundo crucero no hundió ningún buque, por la sencilla razón de que ni uno sólo fue avistado, pese a los esfuerzos realizados por el *Tang*. La única cosa digna de señalarse en él fue su encuentro con el *Trigger*, en aguas de Palau, con objeto de suministrarle accesorios y piezas de repuesto, después de una severa paliza sufrida por aquél pocos días antes. Este afortunado encuentro permitió al *Trigger* mantenerse en su zona, para descubrir, más tarde, un convoy, al que barrió de la superficie de las aguas en su casi totalidad. Nuestra gratitud, empero, no le proporcionaba al *Tang* ningún hundimiento; bien se puede excusar a O’Kane que se

mostrara un poco malhumorado con su suerte. No obstante, tuvo la oportunidad de participar en una acción de otra clase, cuando recibió órdenes de trasladarse a la zona de Truk para actuar, como buque de salvamento, en un ataque aéreo que iba a tener lugar sobre aquella base.

Una de las características de O’Kane —como lo había sido de Morton— era el efectuar toda clase de minuciosos preparativos para cualquier misión que se le confiara, y este caso no fue una excepción. El *Tang* llevó a cabo el salvamento de veintidós aviadores que hubieron de efectuar aterrizajes forzosos en la mar, y para ello empleó hasta el máximo todos los medios a su alcance, tales como aviones de exploración, canales especiales de radio y las tácticas más atrevidas, incluyendo el bombardeo de las baterías de costa en medio del ataque aéreo cuando se le presentaba, o buscaba, la oportunidad, confundiendo de este modo al enemigo. Por esta acción destacada, llevada a cabo en siete ocasiones diferentes muy cerca de los acantilados de Truk y generalmente bajo el fuego artillero enemigo, el *Tang* y su comandante recibieron los aplausos de toda la Fuerza Submarina, así como la sincera gratitud de las fuerzas de portaaviones. Ésta fue una de las pocas ocasiones en que un submarino, a pesar de regresar de la mar sin nuevas cabelleras en su cinturón, veía aumentada su reputación en lugar de tener que deshacerse en excusas.

En el tercer crucero, el *Tang* hundió diez barcos de un total de quince atacados. O’Kane parecía aún poseído de una prisa furiosa por hundir más y más barcos japoneses, sin haber dado todavía cima a su misión vengadora ni satisfecho su ansia de perfección. Cuando la tercera patrulla tocó, no obstante, a su fin, el atractivo de la caza parecía predominar en el cerebro de O’Kane y su deseo de venganza y la dedicación de todas sus víctimas al viejo *Wahoo* dejó de ser su objetivo primordial. En otras palabras, el *Tang* trabajaba ya para sí mismo.

Aunque no hundió más que dos barcos en su cuarto crucero, puede decirse que fue uno de los peores para el *Tang*, que se vio acosado por excelentes unidades antisubmarinas y fastidiado por el mal funcionamiento de sus torpedos, ¡los fantasmas del pobre *Mush*! Pero las dificultades no fueron tan serias como las encontradas con el *Wahoo*, y, a pesar de ellas, lograron obtenerse buenos resultados.

El 11 de agosto, O’Kane eligió para patrullar sumergido un lugar conocido por el nombre de Miki Saki en la costa de Honshu. Pronto pudo comprobar que había escogido la mejor zona cuando avistó un moderno patrullero que describió como «atiborrado de cargas» y una extraña embarcación de motor con una vigilancia de, por lo menos, seis serviolas. O’Kane empleó todo el día en evitar a estos dos individuos, pero la motora descubrió por casualidad el periscopio del *Tang*, al que desde entonces no dejó de seguir un solo instante.

Mala cosa ésta, aunque el *Tang* no es de los que se dan por vencidos porque les persiga una simple motora. Salir a la superficie para dar cuenta de ella no es aconsejable, a causa del patrullero y la posible presencia de aviones. Aparentemente, la lancha, no está muy segura del contacto, pues no se ven salir fuerzas más

poderosas en su ayuda. Visto lo cual, el submarino prosigue navegando indiferente, sin prestar atención a aquel molesto sujeto.

Poco antes de las 1700 se avistan humos. El *Tang* comienza la aproximación, y el humo se resuelve en dos mercantes pesadamente cargados y escoltados por el patrullero y otro escolta más. Ambos barcos navegan tan cerca como pueden de la costa, y el *Tang* emprende la caza, seguido siempre por la omnipresente motora. La aproximación se desarrolla con toda normalidad y, a poco, O’Kane está situado justo donde desea estar: por el través del buque en cabeza y listo para lanzar. Entonces es cuando llega el informe del excitado hidrofónico:

—¡Hélices rápidas, mi comandante! ¡Marcación, doscientos cinco!

El muchacho ha estado cumplimentando la orden dada para los ataques torpederos, es decir, explorar continuamente toda la zona, a menos que se den órdenes en contrario. Las hélices se oyen por el través de babor y los blancos se hallan situados por la amura de la misma banda, acercándose a la marcación de fuego.

O’Kane gira el periscopio para echar una rápida ojeada. ¡Maldita motora! Sin duda ha avisado al patrullero, que emprende la carga con un cuchillo entre los dientes y una terrible expresión de furia. Le faltará un minuto y medio para llegar al submarino; hay apenas el tiempo justo para lanzar.

El periscopio del *Tang* se vuelve hacia los blancos. La situación ha cambiado de pronto, trágicamente y para empeorar. Puede que aún haya tiempo de disparar los torpedos; esto sorprenderá al enemigo. Dick muestra un verdadero alarde de concentración y, aunque la tensión ha crecido hasta un nivel insostenible, él, con toda calma, va pronunciando una por una todas las órdenes necesarias para el lanzamiento. Su voz restalla aguda y penetrante; espera que cada hombre las ejecute a la primera, sin necesidad de repetir las.

—¡Atención a proa! ¡Datos finales! Marcación..., ¡top!

—¡Listo! —dice el sirviente del TDC.

—¡Fuego!

Tres torpedos debidamente espaciados salen con destino al buque que navega en cabeza.

—¡Cambio de blancos! ¡El segundo! Marcación..., ¡top!

—¡Tres cuarenta y uno!

—¡Listo!

—¡Fuego!

Antes que el segundo torpedo de esta salva esté en camino, O’Kane se vuelve hacia el patrullero, a tiempo de ver como, desenfrenado, carga a toda máquina, cruzando su popa. Sin duda se ha equivocado en lo que respecta a la dirección del submarino, lo cual constituye un afortunado respiro, que representa, por lo menos, un minuto más de libertad. Mientras tanto, y tan pronto como el último torpedo sale del tubo, se transmite por todo el barco la orden de:

—¡Preparación para cargas de profundidad!

El periscopio vuelve a los blancos. Otros lo habrían arriado en esta situación, pero no O’Kane; éste *tiene* que ver hundirse a sus víctimas.

—¡Todo a bajar! —ordena, pero mantiene el periscopio izado.

Sólo dispone de unos segundos para ver los impactos; *tiene* que verlos... «¡Blaam!», justo en el centro. El torpedo ha debido dar precisamente en sus anticuadas calderas, porque todo el barco se desintegra por los aires. Dick alcanza a ver la explosión y cómo el barco se parte en dos, antes de perder cota, al descender el *Tang* en busca de la protección de las profundidades.

Después se oyen dos explosiones más. Uno de los miembros del equipo calculador toma nota del tiempo y características de las explosiones, lo cual es necesario para poder evaluar debidamente los resultados. Estas explosiones se identifican, más tarde, como las del cuarto y quinto torpedos al hacer impacto en el segundo blanco. El cronista del ataque ha anotado, simplemente, dos explosiones con diez segundos de intervalo que «sonaban como de torpedos».

Pero todo esto no es, en modo alguno, el final de esta tarde feliz. El patrullero japonés se ha dado cuenta de su error y, sin pérdida de tiempo, invierte el rumbo. Los hidrófonos mantienen una escucha continua y pronto su marcación se hace constante. Sus hélices moderan; está escuchando. En el receptor del *Tang* se oye cómo prueba con su detector de eco, apreciándose el elevado tono de su «piip, piip, piip», que busca inexorablemente en todas direcciones, sonando más fuerte cuando está sobre el submarino y disminuyendo de intensidad cuando se aleja de su marcación.

En el montaje de hidrófonos hay un altavoz que no se emplea, y los frenéticos pitidos del detector enemigo se perciben a través de los auriculares del hidrofonaista en toda la torreta. Como ha perdido el contacto recientemente, no tarda en volverlo a recuperar, y pronto llega a intervalos más regulares el horrísono pitido. Esto no durará mucho.

—¡Las hélices han aumentado de velocidad! —comunica de pronto el hidrofonaista.

Instantáneamente, todo el mundo se da cuenta de que el espacio entre impulsos ha disminuido. El informe del hidrofonaista: «¡Ha cambiado a escala próxima!» es innecesario. Según se va aproximando el enemigo, disminuye, como es natural, el tiempo que invierte el eco en volver desde el submarino para señalar la distancia. De este modo, al decrecer el intervalo, le es posible emitir mis impulsos y lograr así más ecos. Cuando el patrullero cambia a un intervalo más frecuente de impulsos, indica que mantiene un contacto excelente y que se apresta al ataque.

—¡Atención! ¡Está iniciando una pasada!

La noticia se transmite como un susurro por los teléfonos, ya que el hacerlo a viva voz podría ayudar más al enemigo en su tarea de localización.

El *Tang* no ha estado de ningún modo ocioso desde que disparó los torpedos. Los preparativos para hacer frente a un ataque de cargas son, más o menos, iguales en

todos los submarinos y no requiere arriba de un minuto para llevarlos a cabo por una dotación bien entrenada.

Si hubiese algún medio para percibirlo, sería altamente revelador ver el efecto que esta situación ejerce sobre los distintos individuos. Algunos rezan mientras llevan a cabo su cometido; otros sienten una especie de placer masoquista, basado en su propia concepción fatalista de la vida y la muerte. Todos tratan de esbozar una sonrisa nerviosa y miran furtivamente, de reojo, para ver cómo reaccionan los demás.

Arriba, en la torreta, O'Kane tampoco ha estado ocioso. La evasión, como el ataque, concierne en particular al comandante. Durante este tiempo ha estado metiendo caña y revirándose, ofreciendo en todo momento la menor silueta posible a los tentáculos del enemigo que van palpando en las profundidades y tratando de alejarse de la costa hacia la mar, donde encontrará más profundidad y espacio para maniobrar.

Pero, haga lo que haga, el patrullero ha logrado un contacto demasiado bueno para zafarse de él tan fácilmente. Las amenazadoras hélices están cada vez más cerca y su batir aumenta progresivamente de ritmo conforme va progresando en su aproximación. El *Tang* ha recibido ya cargas de profundidad en otras ocasiones, pero nunca de un individuo tan obstinado.

Próximas, cada vez más próximas, las hélices malévolas se acercan y el incesante canto del sonar continúa su «piip, piip, piip...» hasta que parece que la cabeza va a estallar. Gruesas gotas de sudor corren por la frente y las mejillas del hidrofoniasta, concentrado en su tarea, metiéndose entre las comisuras de sus labios y cuyo sabor salino percibe con la lengua al humedecer sus reseco labios. Murray Frazee le enjuga la frente y la nuca, pero el muchacho mueve la cabeza molesto; el segundo le deja.

—¡Ha llegado ya a la distancia! —El informe lo da como meditabundo—. ¡Ya está...! ¡Ha lanzado la primera! —El hidrofoniasta ha logrado distinguir el chapoteo de la carga al entrar en el agua.

—¿Con cuánta velocidad se hunden las cargas japonesas?

La pregunta queda flotando en el aire. Frazee trata de recordar sus días de oficial de destructores: alrededor de diez pies por segundo. Todo lo que pueden bajar son doscientos pies. Esto representa veinte segundos. Es de esperar que no hayan regulado exactamente la profundidad...

—¡Ha lanzado seis!

El informe suena singularmente alto en la cerrada torreta, y O'Kane, con un sentimiento de simpatía, se da cuenta de que este operador —el mejor de que dispone— ha estado dos horas de guardia agotadora sin quitarse ni un momento los auriculares.

—¡Faltan diez minutos, mi comandante!

Frazee trata de imprimir a su voz el tono indiferente del que está presenciando un ejercicio.

De pronto suena el estallido de las cargas de profundidad. La fuerza de la conmoción supera todo lo imaginado. Con expresión dolorida, el hidrofona se arranca de un tirón los auriculares y se levanta tembloroso frente a su aparato. El pobre hombre olvidó reducir el volumen antes de estallar las cargas y sufre fuertes dolores en los oídos. Dick O’Kane ha de agarrarse a los cables de izado del periscopio para no caer derribado, mientras con la mano que le queda libre ayuda al agitado hidrofona, que ha perdido el equilibrio ante las sucesivas explosiones. Varios ceniceros salen disparados de sus estibas y caen sobre las planchas del piso, que vibran furiosamente. Las explosiones resuenan por todo el barco con la fuerza de un martillo pilón. El ambiente se llena de mil ruidos disonantes, producidos por las vibraciones inducidas en los mamparos y tuberías. En ocasiones, alguna pieza salta con un ruido explosivo peculiar que añade su fragor al discordante alboroto.

Algunos hombres han sido derribados por lo intenso de la barrera. El aire dentro del robusto caparazón de acero del *Tang* se llena de pequeñas partículas volantes de polvo y escama de pintura, amén de otras muchas cosas, como trozos de aislamiento de corcho y cualquier material que no estuviese firmemente trincado.

Fraze y O’Kane se miran mutuamente, desalentados. Este pájaro tiene sin duda alguna excelentemente determinada la distancia. ¿Cuántas como éstas será capaz de aguantar el *Tang*? Hasta ahora no han hecho mucho daño, pero ¿qué pasará si alguna de ellas hace impacto directo?

Tras haber dominado sus saltarines reflejos y mitigado ya el pitido de sus oídos hasta un nivel soportable, el hidrofona vuelve a su aparato e inmediatamente coge las hélices del patrullero por la amura de estribor del *Tang*, donde modera, aparentemente, para observar el probable éxito de su primer ataque y planeando sin duda el siguiente.

El comandante habla por el teléfono de la torreta:

—¡Comprobación de averías en todas las cámaras!

La orden se transmite a los ocho compartimientos estancos del barco e inmediatamente llegan los informes indicando que los hombres situados en ellos se han hecho en seguida cargo de la situación. Todo está tranquilo, aunque nadie recuerda a bordo haber sufrido un rosario de cargas tan próximo como éste.

En el cerebro de O’Kane bullen mil ideas para lograr evadirse. Lo mismo sucede en el de Murray Fraze, y los dos celebran una rápida deliberación. Es muy probable que el enemigo trate de encajonar al *Tang* en aguas poco profundas contra la no distante costa de Honshu.

En estos momentos reina de nuevo un silencio de muerte. El prolongado silbido que se produce después de las cargas se ha apagado ya, pero pronto vuelve a oírse en la torreta el chinchoso «piip..., piip..., piip». A O’Kane le gustaría tomar una sonda, pero no se atreve, ya que con ello proporcionaría al enemigo lo que precisamente anda buscando: la posición del submarino. Pero, tras unos momentos de meditación, encuentra la respuesta a lo que necesita. El operador del sondador recibe

instrucciones de tomar una sonda en medio de la barrera de cargas y desconectar después su instrumento. Todo el mundo comprende en seguida el plan, ya que es evidente que los operadores de sonar japoneses no esperarán oír nada mientras estallen las cargas. Por el contrario, el operador del *Tang*, atento a la escucha y sabiendo cuándo se va a recibir el eco, podrá distinguirlo entre el terrible fragor de las explosiones. Una hábil treta que exige una considerable pericia.

—¡Está virando hacia nosotros!

El hidrofona en la torreta diagnostica la maniobra que anuncia la llegada de un segundo ataque, que O’Kane está esperando para poner en práctica la maniobra evasiva que ha planeado.

—¡Aquí viene! ¡Cambia a escala próxima...! ¡Las hélices aumentan velocidad!

—¡Toda la caña a estribor! ¡Avante toda!

Hasta ahora, el *Tang* ha estado arrastrándose despacio a velocidad de evasión, que es la más lenta que puede desarrollar y, por consiguiente, la menos ruidosa. El aumento de régimen lo percibirá sin duda el japonés, aunque su elevada velocidad dificultará algo la detección. Pero O’Kane supera en inteligencia a su contrincante. El *Tang* vira velozmente y aproa directo al barco enemigo. Quizá Dick ha recordado algo que vio hacer a Mush Morton, tiempo atrás, cuando fue atacado por un destructor japonés, con la única diferencia de que el *Tang* se había quedado sin torpedos a proa. El plan de Dick demuestra ser una modificación del que Morton usara en el *Wahoo*. El *Tang* emprende la marcha disparado a toda velocidad apuntando la proa de su enemigo, que se le echa encima.

Aunque esta heterodoxa maniobra le ha cogido por sorpresa, el comandante japonés, que no está durmiendo la siesta precisamente, descarga una serie completa de bombas de profundidad cuando el submarino pasa por debajo de su quilla. Queda frustrado el ataque deliberado que planeó, pero de todos modos responde con uno bien potente.

Esta vez son dieciséis cargas. Debido a la elevada velocidad con que navega, el *Tang* no ha podido oír el ruido producido al caer aquéllas al agua y no hay ningún aviso previo acerca de cuántas hay que esperar. Sólo se oye de pronto el horrísono estallido de las dieciséis cargas de profundidad. Un cataclismo prolongado, demoledor y ensordecedor. Casi todo el mundo cae derribado por el fantástico vapuleo. Las planchas del piso salen disparadas, las cuadernas se comban y los mamparos y mecanismos fijos resuenan en cien tonos diferentes. El *Tang* se conmueve a todo lo largo de su eslora; parece culebrear como un pez, temblando espantosamente cada parte de su ser. Los hombres que manejan equipos vitales, como los timoneles, agarran aquéllos fuertemente hasta ponérseles blancas las muñecas; los volantes de acero, que parecen haber cobrado vida, transmiten una vibración estremecedora hasta el mismo tuétano de sus huesos. En la cámara de maniobra, donde toda la potencia de la batería está transmitiéndose a las hélices, hay un cruce continuo de arcos y chispas en el cuadro de control, el corazón del equipo eléctrico

propulsor. Si alguno de estos enormes machetes se abriera, o si un arco demasiado fuerte fundiese cualquier pieza de cobre o de acero formando un cortocircuito, todo el cuadro se convertiría en humo. El retemblor y la conmoción son terribles pero los electricistas, que saben que les va en ello la vida, aguantan a mano los mandos más importantes y... ¡dichoso el que tiene guantes protectores de asbesto!

O’Kane y Frazee, más prevenidos quizá que el resto, han logrado mantenerse en pie donde estaban. Los dos creen llegado el último instante del Tang. ¿Qué simple casco de acero, no importa lo robusta y concienzudamente que esté construido, puede soportar tan terrible sucesión de impactos directos? Pero finalmente termina la demoníaca barrera y una inanimada tranquilidad envuelve al submarino.

El japonés ha quedado tan desarticulado por la repentina e imprevista maniobra del Tang, que no es capaz de volver a establecer contacto, y busca infructuosamente en la estela dejada por el submarino en su enloquecida carrera a las profundidades.

Treinta y ocho minutos después de haber lanzado los torpedos, el Tang subió nuevamente a cota periscópica para ver a su reciente antagonista todavía buceando y barriendo el mar inútilmente con sus cargas. Por el cielo describían círculos algunos aviones, y, más allá, el otro escolta, que nunca llegó a tomar parte en la acción, navegaba de un lado para otro, lentamente, recogiendo supervivientes. Nada más había a la vista.

Once días después, el Tang estaba de nuevo en Miki Saki, aún fresco el poco grato recuerdo del experto lanzador de cargas que encontró allí. Pero la caza había sido escasa en otras aguas; ahora volvía a la zona con la esperanza de encontrar los ánimos más calmados y decidido a probar fortuna otra vez. Poco después de medianoche, el submarino rondaba por Miki Siki apuntando con su proa a Owase Wan, una pequeña bahía cercana, en busca de barcos. Los japoneses parecían haberse ya dado cuenta de que era de noche cuando sufrían las mayores pérdidas. Por ello era lógico presumir que sus barcos fondearían en alguna ensenada más o menos protegida, limitándose a correr el riesgo de ser atacados sólo de día. La idea del Tang era descubrir la madriguera de uno de estos «patos posados».

Y ¡desde luego! Anclado en medio de Owase Wan, señalado sin lugar a dudas por el radar, había un barco, pequeño pero digno de emplear en él algunos torpedos.

¡Estupendo! ¡Zafarrancho de combate torpedero en superficie! La señal suena por todo el barco, sacando a los hombres de sus literas o de dondequiera que estuviesen. No era ninguna cosa anormal para los submarinistas el convertir la noche en día en lo que se refiere a sus hábitos de dormir cuando se hallaban en crucero de guerra; éste era, en particular, el caso del Tang, que ganó casi toda su reputación de noche. Todos van a sus puestos de combate, mientras la dotación artillera trepa al puente para cubrir la ametralladora de veinte milímetros, en previsión de que sea necesario abrirse camino con ella en superficie para escapar de aquellas aguas poco profundas.

El equipo calculador puntea, en primer lugar, las posiciones del blanco, para asegurarse de que está fondeado. Correcto; su velocidad es cero. Luego el *Tang* se

asoma lentamente, con precaución. Es necesario echarle primero una ojeada, alineándolo para dispararle por el través; por ello Dick O'Kane da una vuelta completa alrededor de su enemigo hasta verlo fuera del oscuro escenario de la costa. Cuando finalmente lo reconoce, su silueta provoca un estremecimiento en el comandante. No hay posibilidad de confundir aquel casco bajo y alargado: es el mismo patrullero que recibió con sus barreras de cargas al *Tang* hasta hacerle rechinar los dientes en su primera visita a la zona.

—¡Muchachos, vamos por ese bastardo! ¡Se la va a ganar!

El *Tang* gira sobre sus talones, presentando la popa al enemigo. Un torpedo eléctrico, regulado para tiro recto por la popa y apuntado cuidadosamente, sale disparado, dejando tras sí una estela fosforescente, gracias a la cual se puede ver su progreso en el agua. Pero el torpedo se detiene repentinamente a unas cien yardas, mientras se oye por los hidrófonos un sordo fragor que indica que bruscamente se ha ido al fondo. Un torpedo desperdiciado.

Dos minutos después se lanza un nuevo torpedo eléctrico. Es seguro que el japonés estará en guardia, pero no da muestras de ello. La segunda estela fosforescente apunta directamente al blanco, pero pasa por debajo de él ¡Dos torpedos desperdiciados! Pero ¿cómo es que no se da cuenta de lo que está pasando?

Algo debe andar mal en estos torpedos eléctricos. Quizá debieran volverlos a comprobar antes de lanzarlos. Por otra parte, O'Kane quiere conservar los tres que le quedan a popa para lanzarlos en una salva completa contra cualquier otro barco. Por ello, el *Tang* vira en redondo, poniendo su proa en posición, a menos de media milla del blanco, en el que aún no se advierte señal alguna de vida.

En uno de los tubos de proa se alista un torpedo de aire. El *Tang* apunta perfectamente, por completo fijo en su rumbo, y el torpedo sale disparado. ¡Condenado! Después de describir un arco a la izquierda, endereza su ruta y pasa al lado del blanco fallando por sólo unos pocos metros. Un torpedo de aire origina una estela mucho mayor en condiciones normales, y ahora la fosforescencia la hace más visible. Aparte de esto, es mucho más veloz que un torpedo eléctrico y corre con un ruido agudo, semejante al de una máquina de coser, que puede oírse a bastante distancia. A pesar de ello, no se ve reaccionar al enemigo. El *Tang* lleva ya en la bahía media hora, disparando torpedos desde una distancia de novecientas yardas, y él todavía duerme...

De igual modo se alista y dispara un nuevo torpedo de aire.

Éste, por fin, sale raudo, apuntando con su flecha blanca verdosa justo a la mitad del buche del enemigo.

El buque ha sido alcanzado y una columna de luego brota a la mitad de su eslora. Tiene una altura de quinientos pies en el aire, coronada por una considerable roseta de fuegos artificiales que extienden sus llamas en todas direcciones: cohetes, ruedas de fuego y varias otras explosiones. Del cañonero no queda absolutamente nada.

Hasta el último hombre de la dotación del *Tang* empieza a sentirse mejor en

relación a aquel patrullero. Ya no volverá a molestar más a ningún honrado submarino que trate de hacer su trabajo. Bajo cubierta, los hombres mueven pensativamente la cabeza sobre la inevitable taza de café o la partida de *acey-ducey*; el enemigo ha aprendido sin duda una lección que no olvidará jamás.

* * *

Los dos barcos que trajo el *Tang* de su cuarto crucero elevaron su cifra total a diecisiete. Aunque su destacado comportamiento parecía hacerle merecedor de un descanso, no era éste el modo de pensar de Dick O’Kane. Y lo cierto es que su tiempo normal de reparaciones fue reducido en cuatro días con objeto de permitirle volver a la lucha. La campaña de las Filipinas prometía muchas oportunidades de acción bajo la forma de refuerzos japoneses enviados a los defensores, y el *Tang* no estaba dispuesto a perderse aquello. Se sabía que la derrota favorita de los japoneses iba por dentro de Formosa, donde pensaban que no se aventurarían a penetrar los submarinos norteamericanos. Una cobertura aérea incesante, establecida entre Formosa y el continente, unida a extensísimos campos minados, tenía por objeto reducir la eficiencia de dichas operaciones y aumentar sus riesgos.

Aunque no se ha escrito oficialmente, se sabe que Dick O’Kane reunió a todos sus hombres poco antes de salir a la mar, informándoles de que se había ofrecido voluntariamente para cubrir la más difícil misión asignada por el mando. No podía decirles adónde iban hasta no estar en la mar, pero prometía a todos una gran abundancia de blancos. Aunque eran grandes los riesgos, la recompensa —en forma de daños infligidos al enemigo— sería también enorme. Es un orgullo para nosotros ver que nadie de aquella intrépida dotación pidió desembarcar. Algunos habían sido, no obstante, desembarcados o enviados a otros buques con anterioridad, ya que la rotación del personal era una de las normas en el servicio submarino. La principal perdida fue la del segundo del *Tang*. Murray Frazee, que había recibido órdenes para mandar el *Gar* y que se encontraba con permiso esperando la ocasión de tomar el mando. Frank Springer, el tercer oficial, ascendió segundo comandante, y el 24 de septiembre el *Tang* salió de Pearl Harbour para la que iba a ser la última y más gloriosa de sus patrullas.

En la noche del 10 de octubre entró en el estrecho de Formosa. Las predicciones y esperanzas de Dick comenzaron a confirmarse, ya que a primeras horas de la madrugada fue avistado un barco. El *Tang* efectúa la aproximación maniobrando por su proa, y cuando está a punto de romper el alba hace inmersión en su derrota. El blanco se aproxima sin sospechar nada, recibiendo el saludo de una salva de tres torpedos. Los dos primeros hacen impacto exactamente donde fueron apuntados, y el japonés vuela por los aires con una explosión enteramente satisfactoria. El tercero debería haber hecho también impacto de haber estado aquél en su sitio para recibirlo, pero pasa por la proa del blanco, que está metido de lleno en el proceso de volar hasta

el firmamento.

El primer barco hundido, y Dick O'Kane se da cuenta que funcionando bien los torpedos, como parece que lo hacen, uno sólo le bastará para cada blanco, como habría sucedido en realidad con éste. Bueno, la próxima vez habrá que hacer una prueba a este respecto.

La ocasión no tarda mucho en presentarse, cuando, pocas horas después de romper el día, se avista un nuevo barco. O'Kane hubiera podido atacar inmediatamente, pero la cobertura aérea es excelente y las aguas muy poco profundas; por ello prosigue manteniendo el contacto con él durante todo el día. La poca velocidad del futuro blanco y el hecho de que sigue religiosamente la línea de costa, creyendo que con esto evita ser atacado, hacen posible la persecución. Ordinariamente, el submarino es un arma de oportunidad y debe efectuar sus maniobras para ganar posición de ataque de noche en superficie o, si no, bien alejado de la posible escolta aérea. En esta ocasión, sin embargo, el *Tang* no encuentra dificultad en mantener el contacto, y, después de anochecer, una negra y alargada sombra emerge silenciosa a cuatro mil yardas por la popa del blanco.

Con sus diésel tronando, el oscuro fantasma adelanta al confiado mercante. Por la proa de éste hay dos pequeños patrulleros que sin duda mantienen una barrera permanente antisubmarina. El *Tang* los evita limpiamente, yendo a situarse por delante del buque enemigo; después vira, separándose de la derrota, y espera en las olas revueltas con la cubierta a popa cuajada de espuma, que barre el viento. Ha elegido una posición de modo que quede a sólo quinientas yardas del blanco cuando éste cruce su popa. Se han alistado tres torpedos a popa, pero, en esta ocasión. O'Kane decide experimentar la idea de Morton. Sin duda alguna habrán de pasar muchos barcos por esta zona antes de que el *Tang* tenga que abandonarla. El ataque sobre este blanco parece sencillo y, de todos modos, aunque fallase el torpedo, siempre podría el *Tang* repetir la maniobra de aproximación y probar una segunda vez.

Pero no son necesarios nuevos ataques, ya que el único torpedo lanzado cubre su objetivo haciendo impacto a media eslora con una terrible explosión. Dos hundidos.

El siguiente día transcurrió sin ningún evento; pero a primeras horas del día 20 fue avistada una formación naval integrada por un crucero y dos destructores que se dirigían al sur. Aunque un plan de zigzag radical disminuye su avance efectivo, el *Tang* apenas si logra adelantarlos usando su máxima velocidad. Un ataque normal desde el través del blanco hay que descartarlo, ya que no existe posibilidad de llegar a dicha posición antes del amanecer. El único disparo posible es por la popa, y el *Tang* se parte el cuello tratando de ganar esta posición. Dado que el blanco se aleja a diecinueve nudos de velocidad, zigzagueando frecuentemente, es necesario aproximarse mucho a él, lo menos a seiscientas yardas, para que los torpedos puedan alcanzarlo antes de que cambie de rumbo. El *Tang* logra situarse a ochocientas yardas cuando los japoneses se dan cuenta de que ha crecido en número su pequeña

formación. También notan que el barco que se ha sumado a ella tiene la fea costumbre de pegarse a la popa del crucero, detalle éste como para molestar a cualquier comandante de crucero.

La situación dura poco, como es natural, pues en seguida un proyector alumbrado despiadado al *Tang*, que tiene el tiempo justo de sumergirse cuando la primera salva de ocho pulgadas pasa silbando por encima de él.

Dos días después descubre un nuevo convoy por el radar, unos pocos minutos después de la medianoche. Pronto se aprecia el dispositivo enemigo, que navega aproximadamente en forma de cruz, una sola fila de tres petroleros, flanqueada por dos buques de carga o transportes. Todo el grupo navega fuertemente protegido por buques antisubmarinos.

A falta de buques de línea, los petroleros constituyen una de las presas más codiciadas, y el *Tang* se muestra encantado ante la perspectiva de hundir aquellos tres. La noche es oscura y O’Kane puede hallar los datos del enemigo situado en su misma proa, hasta que en una oportunidad favorable se para, dejando que el enemigo le alcance. Cuando esto tiene lugar, aproa hacia los tres petroleros con todos los tubos listos, seis a proa y cuatro a popa.

El enemigo se acerca navegando distraído. El submarino, relativamente pequeño comparado con ellos, está en su ruta en una posición tal que la fila de petroleros cruzará su proa, mientras el barco del costado pasará por su popa. Cuando la distancia al japonés más próximo es de unas trescientas yardas, el *Tang* abre el fuego.

Dos torpedos al primer barco, uno en el segundo y dos en el tercero, dejando uno de reserva a proa para un caso de emergencia. La distancia es tan corta que los dos primeros torpedos hacen blanco antes de ser disparados los dos últimos. El petrolero de cabeza salta en pedazos en medio de un paroxismo de llamas que iluminan la escena como si fuera pleno día. Es demasiado tarde para que los restantes buques maniobren para salvarse, ya que los torpedos han sido lanzados en el intervalo de pocos segundos; la distancia es, por otro lado, tan pequeña que toda maniobra hubiera resultado inútil. Mientras el *Tang* contempla la escena de destrucción por él creada, los tres petroleros estallan en un furioso resplandor, una terrible carnicería sin precedentes.

Pero, entre tanto, el carguero está cruzando por la popa, y Dick O’Kane ha de prepararse para lanzarle uno o dos torpedos. Son necesarios tan sólo unos pocos segundos hasta que llega la voz «¡Listo abajo!» al puente; pero en este breve intervalo suceden muchas cosas. El carguero, que ha descubierto la baja silueta del submarino al resplandor de las explosiones, altera su rumbo, sin duda con intenciones de abordarlo. El enorme carguero o transporte de la otra banda del convoy ha cambiado también su rumbo hacia él evidentemente con las mismas intenciones. No hay tiempo para sumergirse, ya que esto haría que el submarino fuese abordado en una situación más peligrosa mientras está a media inmersión. No hay tiempo para lanzar ningún torpedo, que fallaría de todos modos. Sólo queda una cosa que hacer:

aguantar en superficie, confiando en la mejor maniobrabilidad del submarino para escapar de aquella confusión.

—¡Alarma de colisión! ¡Avante máxima fuerza! ¡Toda la caña a estribor!

Las ordenes salen restallando de los labios de Dick. El *Tang* gana arrancada, cae a estribor cruzando la proa del transporte que se le echa encima. Éste mete a babor para abordar al submarino en su medianía y en este preciso instante es cuando O’Kane da la orden decisiva:

—¡Toda la caña a babor!

La popa del *Tang* rabea lo suficiente para zafarse de la amenazante roda, que pasa a unos pocos metros. Mientras efectúa esta maniobra suena el agudo tableteo de una ametralladora desde el puente japonés, que se eleva como una torre al lado del submarino, O’Kane envía a todo el mundo abajo y permanece solo en el puente para maniobrar con el barco.

Pero pronto vuelve a cambiar la situación con dramática rapidez. El transporte ha continuado cayendo para evitar al carguero que arremetía buscando también el abordaje. ¡Una buena ocasión para disparar! Los cuatro torpedos de popa están todavía listos.

—¡Nuevos datos!

El taxímetro del puente vuelve a funcionar, enviando la información al TDC.

—¡Atención a popa!

El equipo de lanzamiento del *Tang* introduce los nuevos datos en menos tiempo que tarda en contarse y pronto llega al comandante la voz de:

—¡Listo abajo!

—¡Fuego!

La orden se transmite instantáneamente. Cuatro torpedos, espaciados diez segundos entre sí, abandonan la popa del submarino, enfilando hacia el transporte. De repente se advierte que éste no ha podido evitar al carguero, y los dos barcos chocan violentamente con un estruendoso fragor de acero torturado y bruscamente retorcido. Y en este preciso instante los cuatro torpedos empiezan a hacer impacto.

A un cuarto de milla de distancia, el estruendo de esta doble catástrofe es portentoso. Sus resultados son igualmente espectaculares. Los dos barcos forman una fantástica V surrealista entre nubes de humo y vapor, mientras se balancean a uno y otro lado en las aguas de su propia destrucción. Los hombres saltan por los costados al mar, sobre el que caen chapoteando restos y despojos lanzados al aire por la explosión.

Toda la escena está cubierta por una gigantesca manta de humo procedente de los tres petroleros y extendida por el viento duro del norte.

Mientras el *Tang* escapa a toda marcha de aquellas aguas, se cae en la cuenta de que el tiempo total invertido en la acción en la que un convoy entero de cinco barcos ha sido barrido de los mares, es de sólo diez minutos.

En lo que al *Tang* se refiere, el trágico día 24 de octubre empieza completamente

normal y hasta ya oscurecido no se avista el último gran convoy. Cuando se efectúa el contacto, el radar enloquece arrojando «pips» en su pantalla; no cabe duda que se trata verdaderamente de un pez gordo esta vez. Dick O’Kane ordena seguir los procedimientos habituales para hallar los datos del enemigo e inicia la aproximación en busca de una buena posición de lanzamiento. El *Tang* tiene todavía once torpedos a bordo y ésta parece ser la ocasión ideal para desembarazarse de todos ellos.

Pronto se hace patente que los buques de escolta se muestran mucho más precavidos —al parecer han recibido ya noticias acerca de la suerte corrida por otro convoy ayer, en esta misma zona— e inician la táctica poco común de recorrer toda la formación navegando de vuelta encontrada y disparando salvas de artillería. Un instante después, uno de ellos comienza a hacer señales al grueso de los buques con un gran proyector, lo que hace más fácil para el *Tang* su tarea de localizar los blancos. A su luz se distingue perfectamente la columna más próxima, compuesta por tres enormes buques. Los dos primeros son transportes que llevan sobre su cubierta un cargamento de forma irregular —evidentemente material de desembarco—, y el tercero, un gran petrolero, cargado también hasta la marca.

La dotación del *Tang* se encuentra, como es natural, en sus puestos de zafarrancho de combate en superficie y nuevamente se emplea la táctica de aproximarse, con la proa apuntando al primero de los barcos, presentando en todo momento la mínima silueta y a poca velocidad, hasta alcanzar la posición de fuego más favorable. A pesar de que el convoy navega en un patente estado de alarma, sorprende comprobar que no efectúa zigzags ni los barcos hacen el menor intento evasivo. Posiblemente, consideran que la protección de su escolta es más que suficiente. En este caso, pronto le saca de su error el impacto de dos torpedos, lanzados a corta distancia, sobre cada uno de los tres barcos. Cuando empiezan a sonar las explosiones, el *Tang* está ya virando para poner la popa a un petrolero y otro buque más que siguen aguas a los barcos torpedeados. Una vez a rumbo, se introducen los nuevos datos en los instrumentos de fuego, y el «¡listo abajo!» que nunca falla, llega al instante al puente.

Entre tanto se ha desatado un verdadero infierno. La súbita transformación de tres de los mayores buques del convoy en otros tantos derrelictos despanzurrados ha puesto en movimiento a los alocados escoltas. Van de un lado para otro disparando en todas direcciones, encendiendo frenéticos sus proyectores de señales y poniendo, en suma, todo lo que está de su parte para acrecentar la confusión reinante. Los buques que forman el convoy están tan próximos unos a otros que les resulta virtualmente imposible maniobrar; pero hacen lo que pueden disparando sus cañones salvajemente y echando grandes vaharadas de humo negro en un esfuerzo por aumentar velocidad y escapar.

Dick O’Kane, en el puente, empieza a tomar la puntería para un lanzamiento por la popa mientras caen piques de artillería a su alrededor. Alguien ha visto la extraña y baja silueta del submarino, diagnosticando acertadamente que es el causante de todo aquello. Imperturbable, Dick toma la marcación final de fuego y tres torpedos salen

disparados por la popa hacia dos nuevos blancos.

Al disparar el último torpedo cae una salva cercana al submarino, y en este mismo momento su comandante ordena:

—¡Avante máxima!

Es indudable que ha llegado el momento de escapar de allí. Los cuatro trepidantes diésel resoplan su desafiante bramido y cuatro bocanadas de humo grisáceo brotan de las exhaustaciones mientras las hélices baten con furia el agua. O’Kane está contemplando aquella confusión cuando súbitamente aparece un destructor por la popa de uno de los barcos torpedeados. Se trata, sin duda, del que ha disparado aquella poco agradable salva, ¡y se aproxima con un cuchillo entre los dientes! Esto piensa O’Kane mientras lo vigila atentamente para decidir si continúa en superficie con la esperanza de despistarlo o se sumerge para soportar el inevitable vapuleo.

En este momento empiezan a hacer blanco los torpedos disparados; uno da al transporte y otro al petrolero, que debía venir cargado de gasolina de aviación, ya que vuela instantáneamente por los aires. El destructor está en este momento cruzando la popa de este último barco y o bien recibe el tercer torpedo o es alcanzado por la explosión del petrolero, ya que de improviso salta en pedazos hacia el firmamento. El *Tang* queda libre de su perseguidor y se retira a recargar sus dos últimos torpedos sin que nadie le moleste.

¡Cuántas veces habrá deseado Dick O’Kane no haber emprendido entonces esta última acción! Pero éste no era, en modo alguno, el estilo del *Tang*. Había aún dos torpedos a popa y muchos barcos todavía a flote. Los dos torpedos son comprobados concienzudamente y después cargados en los tubos de proa. ¡Cómo debió de reír el hado siniestro cuando el torpedo número veinticuatro se deslizó, suavemente engrasado, traicioneramente, en el tubo número cuatro!

El *Tang* regresa al lugar de la reciente acción, encontrando al transporte que resultó averiado durante el último ataque parado en el agua, pero sin hundirse. Alrededor de él patrullan dos destructores, los dos por la parte de la mar. Por ello, Dick ordena describir un amplio círculo aproximándose desde el lado de tierra, despacio y silencioso. Una vez todo listo, dispara el torpedo número veintitrés, que se encamina derecho al predestinado buque, un perfecto *coup de grâce*. Después, para dar cuenta segura del barco herido, dispara el torpedo número veinticuatro.

Instantáneamente se observa que este torpedo comienza a describir una trayectoria circular.

O’Kane grita a través de la escotilla:

—¡Avante máxima fuerza! —Y después, cuando el barco comienza a ganar arrancada—. ¡Toda la caña a estribor!

Sólo hay una cosa que hacer: salirse de la derrota del torpedo que se aproxima; si sus timones se han agarrotado, como parece es el caso, o hay algún fallo en su mecanismo giroscópico, el torpedo volverá indefectiblemente al punto desde el que fue lanzado.

«¿Lograremos zafarnos?». La pregunta formulada por el personal del puente es más una plegaria que una interrogación. Abajo ya se sabe que algo anormal sucede, pero todos están ya acostumbrados a las violentas y poco ortodoxas maniobras de O’Kane. Esta vez parece, no obstante, que se trata de algo extremadamente grave. Finalmente, por el teléfono de la torreta llega la noticia:

—¡¡El torpedo describe trayectoria circular!!

Por estribor se distingue ligeramente la estela fosforescente del torpedo que apunta al puente del submarino, describiendo un círculo perfecto. Ya no queda más que esperar que vuelva a apartarse de su derrota en una nueva fase errática. Con los ojos desorbitados, los hombres del puente contemplan ese monstruo de Frankenstein lanzado por ellos mismos que se revuelve como un mortífero *boomerang*. Ahora parece que se dirige más a popa; ya se acerca; puede que cruce por la estela; aquí viene; ya está aquí... ¡Aguanta el aliento...!

Una terrorífica explosión en la cámara de torpedos de popa estremece al submarino. Instantáneamente se inundan los dos compartimientos adyacentes, quedando los lastres de esta sección totalmente destrozados. El casco del submarino se hunde rápidamente de popa, como si, estando suspendido de proa y popa, los soportes de esta última hubiesen fallado.

O’Kane da su última orden a la pálida faz del telefonista que, en la escotilla del puente, a sus pies, le mira angustiado y anhelante como si esperase de él la palabra capaz de evitar el monstruoso desastre que se avecina.

—¡Cierra escotilla!

Pero no hay tiempo de cumplimentar esta orden, dada con la intención de conservar la mayor estanqueidad posible. Apenas pronunciadas estas palabras, Dick ve como las aguas penetran torrencialmente en la escotilla, que desaparece con celeridad, mientras él mismo se ve barrido del puente de su barco a las aguas del estrecho de Formosa.

Cuando vuelve a ganar la superficie, chapoteando en la revuelta pero cálida agua salada, ve dos cosas: una lengua de fuego, seguida por la explosión del torpedo número veintitrés al hacer impacto en el transporte que fue su último blanco, y la grisácea proa del *Tang*, emergiendo de la superficie, flotando porque la popa debe estar descansando en el fondo. El primer pensamiento de O’Kane es para sus hombres, al ver que los portalones de los tubos de proa quedan todos por debajo del agua. Todo intento de escape por este medio —suponiendo que alguien hubiese quedado con vida después de la explosión— solamente serviría para inundar la cámara de torpedos de proa, restando toda posibilidad a los supervivientes que pudiesen quedar en ella.

Después mira a su alrededor, contando las cabezas de los que están en el agua. En total son ocho los que, como él, fueron barridos del puente al hundirse el barco. Ya sólo queda una cosa que hacer. Con el corazón pesado como el plomo en su pecho, Dick O’Kane procura mantenerse a flote, ahorrando energías. Es difícil que muera el

instinto de conservación, aunque ahora no parece queden muchas cosas por las que merezca la pena vivir. De vez en cuando echa una ojeada a la proa de su barco, que aún emerge de la superficie. Unos cinco minutos más tarde aparece una nueva cabeza, y el teniente de navío Larry Savadkin se incorpora nadando al grupo de supervivientes. Al hundirse con el barco se encontraba en la torreta, donde logró encontrar una pequeña bolsa de aire. En ella tomó cuanto aliento le fue posible, buceando después hacia la escotilla abierta, donde encontró otra bolsa. Bajo el saliente del puente halló una tercera; descansando en ella por unos instantes había, finalmente, buceado para salir a la superficie.

Mientras entrecortadamente relata a O'Kane su escapatoria entre los salpicones de mar, se ve una repentina burbuja de aire emerger junto a la proa del submarino, que desaparece suavemente de la superficie.

El comandante fija su atención en el hecho, que dista mucho de ser casual. Parece, por el contrario, que uno de los lastres no dañados hubiese sido inundado para nivelar el submarino. Es cierto que de este modo la proa descendería hasta el fondo; pero, con la quilla horizontal, los hombres que aún quedaran a bordo tendrían una oportunidad de escapar. O'Kane formula en seguida desesperados planes en su mente. Es posible que logre reunir un buen número de hombres con quienes formar un grupo; quizás entre todos ellos consigan capturar una pequeña embarcación con la que podrían llegar a un lugar de las costas de China aún no capturadas por los japoneses. Tal vez encontrarán algún medio de entrar en contacto con cualquier submarino amigo...

Pero nada vuelve a asomar a la superficie, aunque O'Kane no cesa de vigilar durante el resto de la noche. Lo primero que debiera haber aparecido es la boya de salvamento y ésta no se acierta a ver. Algunos patrulleros nipones hacen su aparición, lanzando de vez en cuando cargas de profundidad. Es posible que estas explosiones hayan disuadido temporalmente a los supervivientes de intentar el escape...

Finalmente amanece y un destructor de escolta japonés recoge a O'Kane y a varios de sus compañeros, que fueron en seguida objeto de un trato despiadado, mucho peor del que habrían sufrido submarinistas japoneses de haberse invertido los términos. De los diez hombres que quedaron a flote cuando el *Tang* se hundió, incluyendo entre ellos el que escapó desde la torreta, sólo cuatro sobrevivieron a los campos de concentración japoneses.

Y ¿qué fue de los que quedaron con vida en el interior del submarino y que lo nivelaron para intentar salir de él? Su historia es igualmente trágica.

Actuando con gran rapidez, lograron aislar la parte de popa del submarino, reduciendo la inundación a las cámaras de motores de popa, de maniobra y torpedos de popa. Los hombres que había en la cámara de mando, situada debajo de la torreta pudieron cerrar la escotilla que había entre estos dos compartimientos, reduciendo la inundación a tan sólo la torreta, no sin antes haber entrado enormes cantidades de agua en la cámara de mando.

Como la contraescotilla de la torreta resultó dañada por la enorme fuerza expansiva de la explosión, perdía mucho y no podía hacerse estanca. Después abrieron la ventilación del lastre número dos —lo que hubieron de hacer a mano por haberse perdido la fuerza hidráulica—, haciendo descender la proa hasta el fondo. De este modo estaba el barco en posición excelente para intentar el escape del submarino, hundido a ciento ochenta pies de agua y muy cerca de la costa de China; no había ninguna razón para desesperar.

La siguiente operación consistió en quemar todos los documentos secretos, lo que fue realizado a expensas de llenar de humo la cámara de mando y de baterías de proa. Gran parte de este humo penetró también en la de torpedos de proa; una desafortunada circunstancia. Por este tiempo empezaron las cargas de profundidad, lo que forzó a demorar el escape. Mientras tanto, todos los supervivientes se reunieron en la cámara de torpedos de proa. Los treinta hombres que quedaban hubieron de cerrar la puerta estanca que limita este compartimiento a causa de la progresiva inundación de la cámara de mando y un incendio iniciado en el cajón de la batería de proa. Este incendio fue creciendo en intensidad y, al final, impidió el éxito del escape de muchos hombres que, de otro modo, podrían haberse salvado.

En total abandonaron el barco cuatro grupos, empleando el pulmón de escape «Momsem», a través de la escotilla de la cámara de torpedos. Debido a la gran presión reinante a aquella profundidad, el proceso fue muy laborioso y los hombres, ya debilitados por los efectos del humo y del aire viciado que habían estado respirando sufrieron excesivamente. Hacia el final, el calor del incendio en la batería empezó a derretir la pintura en el mamparo de popa de la cámara de torpedos, empezando a entrar bocanadas de humo acre a través de la puerta, cuya frisa estaba también ardiendo. La creciente presión en el compartimiento de acumuladores, debida a la progresiva inundación, contribuyó también a destruirla. Finalmente sucedió lo inevitable; la frisa saltó o ardió totalmente y todos los hombres que quedaban en la cámara murieron asfixiados.

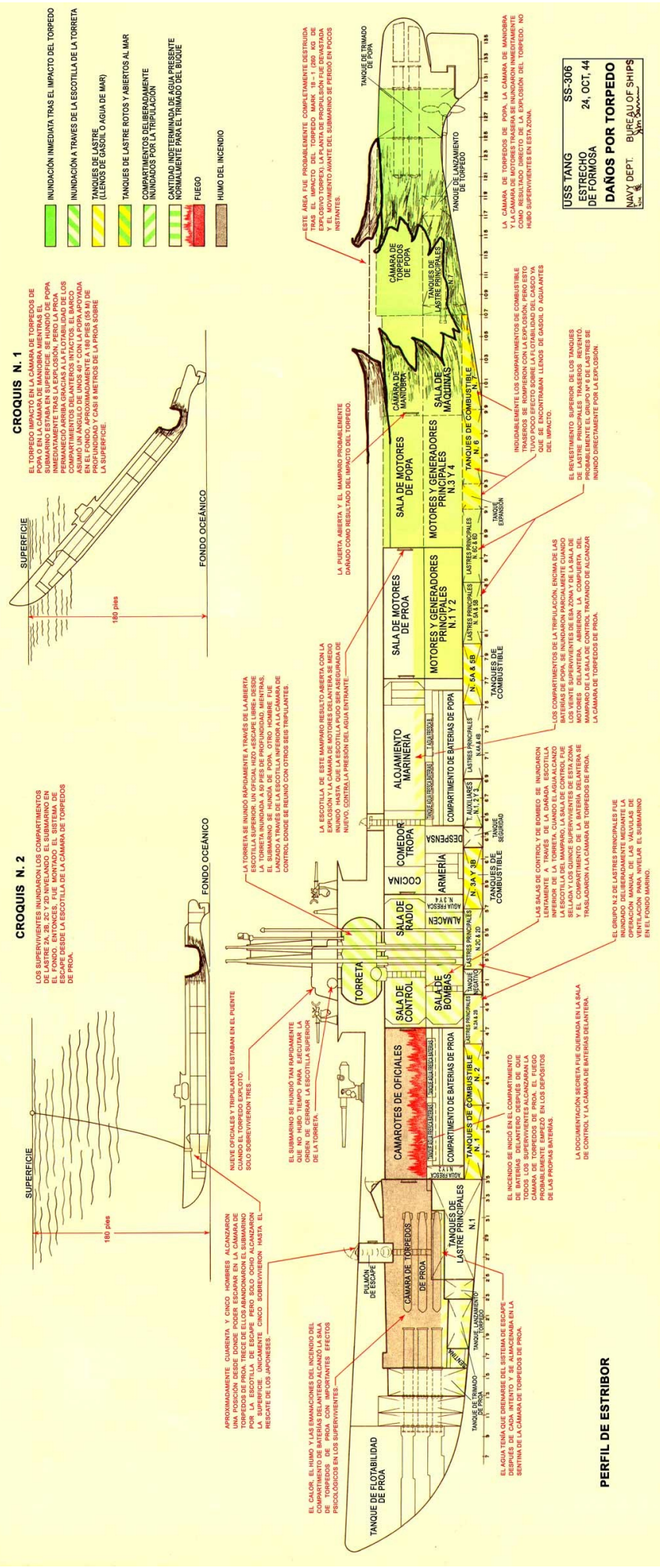
Trece hombres en total efectuaron el escape submarino desde la cámara de torpedos del *Tang* varias horas después de haberse hundido; pero sólo cinco fueron recogidos por los japoneses a la mañana siguiente. Cinco de ellos nunca ganaron la superficie, y otros tres sufrieron trastornos que les impidieron continuar a flote.

De la dotación de ochenta y ocho hombres, solamente regresaron nueve.

Al recibirse la noticia de la pérdida del *Tang*, los miembros del servicio submarino lloramos en silencio, como los hombres acostumbran hacer. En el caso de un submarino, estas noticias no se reciben bajo la forma de una información específica que llega de repente. Primero se comprueba que han pasado uno o dos días sobre la fecha en que el submarino debió comunicar haber finalizado su crucero. Luego viene la espera angustiosa, confiando contra toda lógica que cualquier avería sin importancia en los transmisores de la radio son la causa del silencio. Se oyen cientos de mensajes, que proceden de los submarinos en patrullas, que van y vienen,

que piden puntos de reunión o comunican sus resultados hasta la fecha; pero nunca se recibe esa llamada débil y entrecortada del barco por el que se está escuchando; el mensaje esperado nunca llega entre las sobrecargadas ondas del éter. Finalmente, pensando en cualquier avería que impide al barco transmitir, siéndole posible todavía recibir, se establece un punto de reunión. Se envía repetidamente un mensaje en el que se le da el punto al que puede llegar si aún está con vida y se manda un buque de escolta a su encuentro. Pero, tras una larga espera, regresa con las manos vacías. Entonces es cuando ya se sabe lo ocurrido; el nombre del submarino se quita del tablero de operaciones, tratando de convencerse uno mismo de que no existe el nudo que se siente en la garganta y que lo que se está haciendo no tiene la menor relación con lo sucedido allá en algún lugar. Y lo mismo que acaeció con otros sucedió con el *Tang*. Sólo supimos que había desaparecido, dejándonos a los que quedábamos un legado de valor, éxito y audacia. Pero al cabo de algunos meses comenzaron a circular extrañas especies acerca del asunto. El *Tang* había atacado solo a un gigantesco convoy con muchos buques de escolta y en aguas poco profundas. El *Tang* había desencadenado un verdadero infierno en medio del adversario, pero fue sorprendido en aguas tan poco profundas que, al sumergirse, tocó fondo antes de que las camisas de los periscopios desaparecieran, siendo destruido por el encorajinado enemigo. El *Tang* había penetrado deliberadamente en una base japonesa de noche, en superficie, disparando todos sus torpedos sobre los buques fondeados, pero fue destruido por las baterías de costa durante la retirada. El *Tang* había sufrido tan graves averías por un ataque con cargas que no pudo volver a hacer inmersión y su dotación se vio forzada a destruirlo al llegar las fuerzas enemigas. Y den historias más semejantes a éstas.

No obstante, todas ellas parecían coincidir en tres puntos en particular: enormes daños infligidos al enemigo, aguas poco profundas y ¡Dick O’Kane en un campo de concentración japonés! Conociendo la fría audacia de O’Kane y del *Tang*, la absoluta falta de miedo demostrada en sus tácticas y su original y completamente lógica forma de pensar —cualidades éstas sin duda heredadas de Mush Morton y del *Wahoo*—, era imposible concebir un conjunto de circunstancias que coincidieran con todos los detalles que se contaban. Pero comprendimos que la última misión del *Tang* había estado más llena de misterio que lo usual, y por ello continuamos haciendo conjeturas hasta que el mismo O’Kane regresó de la muerte en vida, con su cuerpo extenuado por las penalidades y magullado como prueba de la brutalidad de sus aprehensores, para darnos a conocer los detalles sobre los últimos y gloriosos momentos que terminaron con la breve pero intensa carrera del *Tang*.



USS TANG SS-306
 ESTRECHO DE FORMOSA 24, OCT, 44
DAÑOS POR TORPEDO
 NAVY DEPT. BUREAU OF SHIPS
 NAVY DEPT. BUREAU OF SHIPS

PERFIL DE ESTRIBOR

Capítulo XIII

Trigger

MIENTRAS el *Tang* entraba en servicio en Mare Island, el *Trigger* terminó las reparaciones que siguieron al segundo crucero de guerra de «Dusty» Dornin. El día de Navidad de 1943 estaba fijada su salida para el área de Truk. «¡El día de Navidad! —rezongábamos nosotros—. Seguro que la guerra no se va a perder ni a ganar porque nosotros salgamos precisamente en ese día...». Elevamos nuestra violenta protesta al Jefe de los Submarinos del Pacífico, que por fin estuvo de acuerdo en que el *Trigger* se había merecido sus primeras Navidades en puerto.

Salimos a la mar al día siguiente y poco después de una semana nos hallábamos estacionados en la derrota de los convoyes entre Guam y Truk. Pero aquí, por primera vez en su historia, la suerte no ayudó al *Trigger* a encontrar blancos.

Durante casi un mes recorrimos con ahínco aquellas líneas de comunicaciones sin ver nada, como no fuese algún avión y varias aves marinas de vivos colores, hasta que ya sólo nos quedaban uno o dos días para vernos obligados a abandonarlas por escasez de combustible. A primeras horas de la tarde de aquel día, el operador de sonar creyó oír algo por los hidrófonos. Escuchó con atención. No cabía duda. En el agua, a muchas millas de distancia, se había oído una explosión, seguida a poco de otra.

Fandel, en otros tiempos maestro de escuela rural, anotó el tiempo, escuchó un poco más y volvió a anotar la hora; luego mandó aviso al comandante.

—Mi comandante —informó—, alguien está lanzando periódicamente cargas de profundidad. Escuche...

En ocasiones, los buques de escolta japoneses lanzaban cargas rutinariamente según iban navegando. Su idea era desalentar a los submarinos y disuadirlos de atacar. El éxito de esta maniobra dependía de la zona en que se hallaran.

«Dusty» y yo escuchamos la quinta y la sexta explosión. Parecían sonar un poco más fuertes hacia el sur.

—¡Avante máxima!

El suave estertor de uno de los motores diésel, con el que avanzábamos a pequeña velocidad, se vio en seguida aumentado por el de los otros tres. Cuatro penachos de humo brotaron de los orificios de exhaustación del *Trigger*, mientras dibujaba su blanca estela por la popa. En el puente, siete pares de prismáticos exploraban el caliginoso horizonte y sobre ellos giraba la antena del radar lentamente. Durante diez millas dejamos correr al barco.

—¡Para todo! ¡Parar los motores!

El *Trigger* se deslizó silencioso, mientras disminuía su arrancada.

—¡Zallar los proyectores del sonar!

El altavoz a prueba de presión del puente sonó:

—¡Puente! El sonar comunica explosiones distantes de cargas de profundidad por la misma proa.

—¡Avante máxima!

Nos estábamos aproximando. Ya había oscurecido y, mientras el *Trigger* ganaba nuevamente velocidad, ajustamos la sintonía del radar y el tiempo de impulsos. Nos concentramos en la parte de proa, con «barridos» ocasionales por todo el horizonte, para evitar ser sorprendidos. Durante largo tiempo no apareció nada, hasta que finalmente:

—¡Contacto radar!

El suboficial escribiente Ralph Korn, con la sencillez que da la práctica, empezó a suministrar a los equipos de punteo los datos esenciales para su trabajo. Combinados éstos con los conocidos de rumbo y velocidad propios, se obtuvieron en seguida el rumbo y velocidad del blanco, datos éstos esenciales para la solución del problema de lanzamiento.

—Torreta, ¿qué velocidad llevamos nosotros?

—Veinte y medio, señor. Los vamos alcanzando poco a poco.

—Puente, nos estamos acercando por su costado de babor.

La distancia actual es doce mil. ¿Lo ven ya?

Exploramos con la mirada hacia proa, pero no conseguimos ver nada.

El *Trigger* continuó devorando la distancia que le separaba del enemigo, hasta situarse por delante de él, en posición para iniciar el ataque. «Dusty» Dornin conducía el barco desde la torreta, coordinando la solución del problema de fuego. Yo permanecí en el puente, escrutando el horizonte y tratando de ver al enemigo. Con la espalda apoyada contra el mástil del radar, sabía cuándo, en su rotación, enfilaba al blanco; observando la antena, ella me indicaba hacia dónde debía mirar.

Pasaron las horas. Finalmente pude distinguir una tenue mancha en el horizonte, allí donde la calina era un poco más densa.

—Torreta, aquí puente. Enemigo a la vista. Atentos para una marcación.

Inserté los prismáticos en el taxímetro, centrándolos sobre la mancha, y oprimí el botón. La voz estridente de Dornin contestó:

—Ahí están. ¿Cuántos ves?

Yo apreciaba ya tres manchas; los músculos del estómago se me endurecieron cuando, de abajo, me informaron que había tres grandes buques en el radar, además de otros tres, más pequeños, que yo no acertaba aún a distinguir.

Una hora y media más tarde habíamos ya rebasado el convoy, y la voz de «Dusty» llegó a mí por el altavoz:

—¿Qué piensas de esto, Ned? ¿Podremos atacarlos en superficie?

Ésta era la pregunta que yo había estado tratando de contestar durante la última media hora. Aunque los distinguíamos bien, estábamos demasiado lejos para que ellos nos viesan a nosotros. Quizá lográsemos desencadenar un rápido ataque antes de que empezaran a organizarse; el crepúsculo estaba aún distante y podríamos atacar en

superficie mucho antes de que hubiese luz suficiente para hacerlo sumergidos.

El comandante era de la misma opinión, y pocos minutos más tarde, tras haber alcanzado una posición por la popa del rumbo base del zigzagueante convoy, el *Trigger* viró su afilada roda hacia el enemigo.

Éste es siempre el momento esencial del ataque en superficie; el acercamiento. Se mantiene la proa al enemigo para que pueda ver lo menos posible del submarino, que avanza rápido para mantenerse poco tiempo en esta situación. Después, justo antes de lanzar, hay que moderar para que los torpedos salgan debidamente. Una vez éstos en el agua, se mete la caña, forzando las máquinas y confiando en que la confusión originada por las explosiones ayudará a escapar. Si hay buques de escolta presentes, el problema consiste en situarse, más o menos, por su popa, de modo que tengan que virar en redondo para dar caza al submarino.

Los motores estaban aún a toda marcha y nos aproximábamos con rapidez al blanco a una velocidad relativa de treinta y cinco nudos. Aquello no podía durar mucho.

—¡Distancia, tres mil quinientas!

—¡Todos Vos tubos listos a proa!

—¡Avante despacio! ¡Atención a proa! —Estas órdenes provienen del comandante.

Durante todo este tiempo, yo he estado vigilando al escolta más próximo, un gran destructor de pobre apariencia. Aún no da señales de habernos visto, pero conoce, sin duda, su oficio, pues navega patrullando por el través del convoy, lo que dificulta nuestro ataque sobre los buques grandes. Para lanzar sobre éstos, tendremos que hacerlo justo por su proa, viéndonos forzados a tirarle también a él, ya que se halla tan próximo que no tardará sino unos pocos minutos en llegar a nosotros. El radar da la distancia al destructor: setecientas yardas. Lo tenemos atravesado por la misma proa.

Tomamos sobre la marcha una arriesgada decisión: tres torpedos al buque más próximo y otros tres al destructor. Esto no nos dejará mucho tiempo...

—¡Puente, vamos ya a disparar!

Esta advertencia no es necesaria, pues oigo la voz de «Dusty» al dar la orden de fuego. El *Trigger* se estremece tres veces consecutivas, cada vez que expulsa una tonelada y media de peso por los tubos de proa. Tres franjas de burbujas se extienden hacia el último transporte, formando un estrecho abanico. Ahora, ¡por el destructor!

—¡Fuego tubo cuatro...! ¡Fuego tubo cinco...! ¡Fuego tubo seis!

—¡Toda la caña a estribor! —bramo.

El torpedo número cuatro pasa a corta distancia por la popa del blanco, el número cinco inicia una trayectoria errática a la izquierda y el seis describe círculos a su derecha. ¡Ningún impacto! El destructor dispara tres bengalas verdes por su popa e inicia su caída hacia nosotros. De su sección central surge un fogonazo y a poco percibimos un agudo silbido por encima de nuestras cabezas.

Sólo hay dos cosas que hacer: evitar a los torpedos en su trayectoria circular y escapar de la zona en seguida. Acercando la cara al micrófono del puente, oprimo el botón.

—Cámara de maniobra, el enemigo viene detrás de nosotros. ¡Hay que echar el bofe! —Una orden poco ortodoxa, pero que da resultado.

En la cámara de máquinas hay un hombre inclinado sobre los reguladores automáticos de revoluciones, aguantándolos a mano al aumentar la velocidad de los motores térmicos por encima de sus límites. En la maniobra se sobrecargan más los ya agobiados motores y generadores. Una nube de humo negro surge de las exhaustaciones del *Trigger* mientras su popa derrapa por delante del desairado perseguidor.

—¡Caña a la vía!

Ahora mantenemos nuestra popa enfilada con el destructor. Con el humo de nuestras exhaustaciones elevándose en el aire, apenas si acertamos a distinguirlo.

—¡Atención a popa! ¡Puente, marcaciones sobre esa vieja lata!

—Marcación..., ¡top!

—¡Fuego!

Cuatro torpedos salen disparados desde nuestra popa.

Estábamos obligados a enviar este presente al comandante japonés por su eficaz labor de vigilancia en el costado del convoy. Pero ni uno solo de los torpedos le rozó; seguramente pasaron todos por ambas bandas.

Pero, de un modo u otro, sirvieron para frenarlo un tanto, mientras el *Trigger* se iba convirtiendo en una sombra a veintidós nudos de velocidad. Luego llegó hasta nosotros un sonido más grato: ¡cargas de profundidad! Sin comprender que no podíamos habernos sumergido y que nuestra escapatoria estaba en superficie, el destructor cesó en su fuego artillero, empezando a barrer la zona con sus cargas. Nuestro respeto por su *cacumen* disminuyó notablemente.

Entre tanto, nuestros tres primeros torpedos parecían haber fallado también, quizá por un «zig» ejecutado al disparar sus bengalas el destructor. Mientras mirábamos, se extendió un relámpago por el costado de otro destructor, que desapareció al instante bajo una densa columna de humo. Aquello no era lo que habíamos intentado, pero ya, por lo menos, no nos volveríamos con las manos vacías.

De pronto me di cuenta de que «Dusty» estaba de pie junto a mí en el puente. Le señale la situación del convoy, el destructor hundido y a nuestro amigo, que aún seguía prodigando sus cargas por la popa.

En un instante se hizo cargo de la situación. Después se inclinó hacia el pulsador del micrófono y ordenó:

—¡Mesa, denme el rumbo para interceptar al grueso del convoy!

—Puente, rumbo de interceptación, sesenta y cinco.

—¡Toda la caña a babor! ¡Gobierna al sesenta y cinco!

«Dusty» dirigió la orden a través de la escotilla al timonel. El *Trigger* viró a babor

en persecución de su presa, que huía.

Pronto nos dimos cuenta de que los japoneses habían incrementado su velocidad en dos nudos y que podríamos considerarnos dichosos si lográbamos acercarnos lo suficiente para volver a disparar antes del amanecer. «Dusty» Dornin apretó los dientes con su gesto de furia característico, masculló imprecaciones en la lóbrega oscuridad y arremetió como enajenado hacia los tres transportes que se distinguían ya claramente. Transcurrida una hora de caza, el radar, que había estado manteniendo contacto con el destructor de la popa, informó que se hallaba en marcha nuevamente, a toda velocidad, hacia nosotros. Al cabo de unos pocos minutos, la mesa trazadora comunicó que no parecía darnos caza, sino que, simplemente, maniobraba para incorporarse al convoy.

Con toda evidencia, este japonés debía de estar ciego. Pasó por nuestra popa a bastante distancia sin mostrar la más leve señal de reconocernos y se incorporó a su puesto en la formación.

El *Trigger* continuó avanzando, esperando apenas alcanzar una nueva posición de fuego antes del alba, pero «Dusty» no quería ceder mientras le restase alguna posibilidad. No había muchas esperanzas, no obstante, ya que la claridad que empezaba a manifestarse por levante estaba siendo lo bastante notable como para ignorarla. Mas, de repente, las tres enormes siluetas, estrechas hasta entonces porque las contemplábamos casi de popa, empezaron a ensancharse. ¡Un cambio de rumbo a babor, con dirección a Truk! Aquello era precisamente lo que estábamos esperando. ¡Ahora o nunca!

—¡Puente, tomar una marcación al más próximo!

«Dusty» se precipitó abajo y tras las órdenes previas dadas por la escotilla se estaba alistando ya para disparar. El buque más próximo, y el mayor, resultó ser el de la derecha, el último de la fila. Giré el taxímetro hasta hacerlo coincidir exactamente con su enorme y gruesa chimenea, pronunciando con ello la sentencia del *Yasukuni Maru*.

Disparamos a gran distancia, pero le dimos y se hundió en el término de media hora. Con él quedó un destructor recogiendo supervivientes; de otro modo, hubiéramos tratado nosotros de salvar algunos. Los otros dos barcos nos dieron la popa, escapando tras el horizonte, que iba aclarando con rapidez.

Volvimos a Pearl Harbour alicaídos. Ésta era la primera vez, en casi dos años, que el *Trigger* regresaba a puerto con torpedos a bordo. Nuestra suerte se había visto un poco enturbiada, y esta vez conocimos algo de la amarga frustración que padecían muchos de nuestros hermanos. Cerca de la entrada de Pearl Harbour decidimos deslizarnos dentro del puerto con el mínimo de bombo y aparato, y no izamos ningún gallardete.

Nuestra idea de entrar sin llamar la atención no dio resultado. Varios buques fondeados en la bahía hicieron sonar sus sirenas, mientras el nuestro, baqueteado por el mar, se deslizaba por delante de ellos; algunos cambiaron señales de bienvenida

con sus proyectores. Después, cuando nos revirábamos alrededor del muelle de «Ten Ten» para embocar la base de submarinos, vimos una gran multitud reunida en el amarradero que nos había sido asignado. Consternados, descubrimos al almirante Lockwood con todo su Estado Mayor, a varios miembros del Estado Mayor de la Flota, incluyendo a su jefe, y a muchos otros jefes de alta categoría. Sorprendidos, «Dusty» y yo pensamos que todo aquello era un error, pero tal error no existía. A los pocos minutos de recibir vigorosos apretones de manos averiguamos el porqué.

Había, por lo visto, dos buenas razones para congregarse allí aquel comité de recepción. Nuestro servicio secreto logró averiguar que el jefe que ocupaba el cargo del almirante Lockwood en las fuerzas submarinas japonesas navegaba a bordo del buque que hundimos, desapareciendo con él. Un hecho como éste había afectado el sentido de valores dramáticos de todos.

La segunda razón era que el almirante King había pedido al jefe de los submarinos del Pacífico le enviase, como ayudante personal, a Washington al más distinguido de sus comandantes de submarinos. La petición había sido fácil de contestar y las órdenes de traslado le fueron entregadas a «Dusty» tan pronto como se dio la plancha a tierra.

Pero «Dusty», un gran submarinista, no fue retirado de la acción simplemente como un premio a los servicios prestados. El jefe de los submarinos del Pacífico había decidido relevar a sus comandantes mientras estaban todavía en pleno apogeo de sus éxitos y antes de que el terrible esfuerzo físico y emocional acabara con ellos. Sin duda alguna, esto quizá trajera como consecuencia el relevo de un comandante que tenía a su cargo excelentes patrullas de guerra, pero era mejor que lo contrario, o sea mantenerlo excesivo tiempo en la línea de fuego. Si esta norma se hubiese iniciado antes, podría, quizás, haberse evitado la pérdida de *Mush Morton* y del *Wahoo*.

Capítulo XIV

Albacore y Cavalla

UNO de los casos más destacados de eficaz colaboración entre nuestros submarinos y las flotas de superficie tuvo lugar durante la primera batalla del mar de las Filipinas. En ella participaron varios submarinos, pero los dos actores principales fueron el *Cavalla* y el *Albacore*.

Jim Blanchard y Herman Kossler dirán hoy que esta colaboración estaba muy lejos de su mente el 19 de junio de 1944. Aunque cada uno de ellos conocía la presencia del otro en aquellas aguas, el hecho de que entre los dos iban a privar a la Armada japonesa de dos de los mayores portaaviones de primera línea les parecería a buen seguro a ambos el máximo de lo inesperado. Es curioso señalar que el *Tahio* y el *Shokaku* eran virtualmente buques gemelos, aunque el último era dos años más moderno y llevaba a bordo los últimos adelantos. Ambos resultaron hundidos el mismo día, casi a la vista uno del otro, por dos submarinos gemelos. El *Cavalla* era unos dos años más moderno que el *Albacore*, pero nuestra unificación de proyectos era tal que resultaban casi idénticos.

El *Albacore* y Jim Blanchard, veteranos de muchas patrullas de guerra, hundieron al modernísimo y casi novato *Tahio*. Y unas pocas horas más tarde, Herman Kossler y su *Cavalla*, ambos recién salidos de los astilleros, hundían al veterano portaaviones *Shokaku*.

De este modo, en la primera batalla del mar de las Filipinas los japoneses sólo pudieron oponer tres portaaviones a los siete que poseíamos nosotros. Ésta quizá sea una de las razones por la que nuestros aviadores bautizaron a aquella batalla como «El tiro al plato de las Marianas».

* * *

La historia comenzó, en realidad, el 14 de junio. El *Albacore* efectuaba su noveno crucero de guerra, operando en la zona comprendida entre Yap y Guam. Durante los primeros días sufrió vientos duros y mucha mar, que le ocasionaron dos fechas de retraso. Otro submarino había comunicado haber averiado un buque de un convoy que, aparentemente, se dirigía a aquella zona, y Jim Blanchard tuvo que trincar todo, excepto la puerta de la cocina, tratando de alcanzar una posición de interceptación. Sus posibilidades de conseguirlo parecían, no obstante, muy remotas a causa del mal tiempo, pero insistió, tozudo, esperando que el convoy hubiese sufrido, a su vez, algún retraso.

Pero en la tarde del 14 se recibió un mensaje del jefe de los submarinos ordenando a Jim dejar la persecución y dirigirse a un punto situado casi exactamente en dirección contraria. Los submarinistas siempre operan sobre la base de que vale

más pájaro en mano que ciento volando, y como todavía había esperanzas de dar caza al convoy, Jim invirtió el rumbo un poco contrariado.

Siete horas más tarde se descifró un nuevo radio en la cámara de oficiales del *Albacore*: éste tenía que dirigirse a patrullar a otro punto distinto. Nuevamente ordenó Blanchard cambiar el rumbo hacia su nueva posición. Entonces le quedaron pocas dudas de que algo importante estaba sucediendo o iba a suceder.

Durante todo el día 15, el *Albacore* patrulló arriba y abajo asiduamente, sin separarse nunca más de unas pocas millas de su puesto, permaneciendo constantemente en superficie con objeto de hacer mayor su radio de exploración. Blanchard estuvo entrenando a su gente en ejercicios de zafarrancho de combate para lo que apenas se atrevía a confiar viniera en su camino. Se mantuvo una comprobación constante de todos los mensajes recibidos en la radio, descifrándose muchos dirigidos a otros submarinos. Todos estos mensajes —escrupulosamente destruidos después, ya que no se está autorizado a descifrar más mensajes que los dirigidos a uno mismo—, estudiados en conjunto, delectaban que algo gordo se estaba fraguando y que el *Albacore* era uno más de los varios submarinos estacionados en lo que parecía ser un dispositivo estratégico.

A 0800 del día 18 de junio llegó un nuevo mensaje para el *Albacore*; en él se le ordenaba cambiar su puesto unas cien millas al sur. El mensaje en sí ya era alentador; significaba que lo que se esperaba no había tenido aún lugar en otro sitio y que el mando tenía en sus manos el asunto. Jim Blanchard puso a su submarino, navegando a toda máquina, hacia el sur.

Cuando llegó el 19 de junio, las cosas se habían puesto de tal modo que nadie dudaba, en el *Albacore*, que aquél iba a ser el día.

Este presentimiento se vio pronto confirmado al descubrirse por radar dos aviones a las 0430. El *Albacore* se sumergió con celeridad.

A 0700 horas, pasado ya el crepúsculo y su crítica condición de mala visibilidad, el *Albacore* salió nuevamente a flote. A 0718 fue avistado un avión de patrulla por un alerta serviola y por segunda vez hubo de sumergirse el submarino.

El hecho de ver tres aviones en tan corto espacio de tiempo indicaba bien a las claras que algo interesante iba a pasar, ya que los japoneses no disponían de tantos aviones como para emplearlos en zonas de poca actividad.

Y así resultó ser. A 0750 se avistaron barcos. Todavía estaba bastante neblinoso el horizonte en la dirección del contacto, y por unos momentos el comandante no pudo saber de qué se trataba; pero sólo por unos breves instantes...

—¡Zafarrancho de combate en inmersión!

Jim Blanchard ve ante sus ojos, convertido en realidad, el sueño dorado de todo submarinista: ¡una formación naval enemiga! Por el periscopio acierta a distinguir un gigantesco portaaviones, por lo menos un crucero, quizá más, y muchos otros barcos, algunos de ellos, sin duda, destructores. A muy pocos submarinistas se les brinda la oportunidad de contemplar este espectáculo con una dotación bien entrenada, los

torpedos listos y la batería caliente, recién efectuada la carga...

—¡Toda la caña a babor! ¡Avante máxima!

El timonel se inclina sobre la rueda del timón y al mismo tiempo acciona los dos telégrafos de máquinas, poniéndolos en la posición ordenada. Todavía suben algunos hombres a sus puestos de zafarrancho estimulados por la alarma. El segundo del *Albacore*, capitán de corbeta Ben Adams, se hace cargo del periscopio para ayudar al comandante.

La observación primera de Blanchard muestra al portaaviones con un ángulo de inclinación de setenta grados babor, a una distancia de siete millas. Va a ser una carrera desenfundada para alcanzarlo y por poca velocidad que lleve el enemigo será casi imposible llegar a posición de lanzamiento, a menos que efectúe un cambio de rumbo hacia el submarino.

—¡Iza periscopio!

Es ya el momento de efectuar una nueva observación y de echar una ojeada alrededor. La situación se va desarrollando muy de prisa; el comandante, que es la vista y el cerebro del barco, ha de formarse una idea general de la situación con la misma rapidez que se desarrolle.

El blanco debería estar en la amura de estribor, pero el comandante fija su atención sobre algo que aparece en el través de la misma banda. Completa un giro de 360 grados, hace señas de que arríen el periscopio y ordena:

—¡Toda la caña a estribor!

El segundo le mira interrogante. Según debe hacer todo segundo oficial ayudante, se ha formado mentalmente una idea de la posición relativa del enemigo con respecto al submarino. Caer a estribor, por lo que él sabe de la situación, es la maniobra menos acertada; pero no tiene que sorprenderse por mucho tiempo.

—¡Hay otro portaaviones! Éste viene derecho hacia aquí y todo lo que tenemos que hacer es esperarle.

Por la mente de los dos hombres cruza el mismo pensamiento: ¡qué pena que haya un solo submarino para dar cuenta de ellos! Uno de los dos logrará escapar, a buen seguro. Están demasiado distantes entre sí para poder ni siquiera pensar en un ataque simultáneo, aun suponiendo que se lograra dar caza al primero. La cuestión radica en lanzar sobre el que está a tiro y preocuparse del otro más tarde. De hecho, la decisión ha sido tomada: el *Albacore* está ya cayendo hacia el que acaba de ser avistado.

—¡Dame el rumbo para un ángulo de encuentro de setenta grados!

Blanchard pasó muchos años en los viejos submarinos tipo «S», que no tenían TDC, y sigue el método de aquellos barcos. En los tipo «Flota», esto no es necesario, ya que una simple ojeada al TDC da la respuesta inmediata.

Ben Adams lleva colgado del cuello un pequeño instrumento de plástico llamado «Es-fue» o buscador de rumbos. El instrumento consta de varios círculos concéntricos graduados, de diferentes diámetros, además de un indicador de demoras

que permite al oficial ayudante tener una idea del problema sin la ayuda del TDC. Debe su nombre al hecho de que se puede poner en la posición en que *está* el blanco, deduciendo de ella dónde *estaba* («*es-fue*») y determinar de este modo dónde más probablemente *estará*. A la orden del comandante, Adams coge el instrumento y empieza a girar los dos círculos superiores. En un instante informa:

—Treinta, mi comandante.

—¡Gobierna al treinta!

El *Albacore* está todavía cayendo bajo el efecto de todo timón metido a estribor y el timonel levanta ligeramente la caña. Unos pocos segundos después, el barco navega al nuevo rumbo.

Otra observación por el periscopio. La distancia es ahora de 9000 yardas; distancia a la derrota, 2300 yardas, lo que significa que el enemigo pasará a esta distancia de la actual posición del *Albacore*, si es que no cambia de rumbo. Angulo de inclinación, quince estribor.

Un minuto más tarde, el periscopio asciende de nuevo y después se desliza hacia abajo.

—¡Toda la caña a babor!

Blanchard pronuncia imperativo la orden; luego la explica brevemente:

—Hay un destructor entre nosotros y el portaaviones, con diez grados de ángulo de inclinación a estribor; va a pasar bastante cerca de nosotros. Arrumbaremos al norte por unos instantes para dejarlo pasar; después volveremos hacia el mastodonte. No ha habido aún ningún zigzag.

Una de las costumbres extendidas en los submarinos es la de mantener continuamente informado al equipo calculador acerca de lo que está pasando. Sin duda alguna, esta costumbre nació del deseo de todos de saber lo que ocurre, y el que mira por el periscopio es el único que tiene medios para saberlo.

Por ello, Jim Blanchard no necesita que le pregunten y da nueva información tan pronto como vuelve a sacar el periscopio:

—El destructor ha caído ligeramente a babor y ahora tiene un ángulo de inclinación de cuarenta estribor; pasará bien lejos. Vamos a caer para meter los datos del portaaviones. Dame un rumbo para un ángulo de encuentro de noventa grados.

Esta última orden va dirigida a Ben Adams.

—¡Cincuenta, mi comandante!

Ben esperaba esto y tenía la respuesta preparada. Un ángulo de ataque de noventa grados significa que el rumbo del blanco y el del submarino son exactamente normales y la posición perfecta para el lanzamiento.

—¡A rumbo al cincuenta, señor! —dice el timonel.

Blanchard echa una ojeada al TDC. La distancia ha cerrado rápidamente. No queda mucho camino que recorrer. Una voz que sale del interfono situado en el TDC anuncia:

—Torreta, aquí mesa; rumbo del blanco, cuarenta; velocidad, veintisiete. Repito:

velocidad, veintisiete.

Ésta es la confirmación que el comandante estaba aguardando.

—¡Pon velocidad veintisiete! —ordena al teniente de navío Ted Walter, que opera en el TDC.

Este último hace girar rápidamente un pequeño volante con su mano izquierda; luego lo ajusta cuidadosamente y anuncia:

—¡Listo!

—¡Arriba periscopio! —Y después—: ¡Se presenta bien! ¡Todo claro alrededor! No hay nadie cerca de nosotros. ¡Alistar todos los tubos!

Ahora no hay tiempo que perder, y Jim no se esfuerza más en describir lo que ha visto. El *Albacore* está metido dentro de la formación y el destructor que ha sido evitado recientemente se encuentra a unas mil yardas por la proa, sin duda alguna ajeno a la presencia del submarino. Se le ha oído su detector ultrasonoro una o dos veces tan sólo, pero no se le puede culpar de falta de interés, ya que, a veintisiete nudos, podía considerarse muy dichoso de oír algo. Por la popa del *Albacore* pasa un crucero pesado; el portaaviones y el crucero avistados en primer lugar se encuentran a unas tres millas por su través de estribor. Dos destructores situados, a su vez, por el través de estribor del blanco son los únicos que parecen poder causar alguna molestia, pero Jim piensa abrir el fuego antes de que lleguen a él. En el aire hay algunos aviones japoneses, lo cual complica el problema; si el submarino es descubierto ahora, todo se irá al infierno en cuestión de pocos segundos. El portaaviones no necesita más que meter un poco a babor para ponerse fuera del alcance de los torpedos, mientras que los dos destructores que le acompañan no tendrían más que seguir a rumbo. Todo esto sin mencionar otro destructor que si mete toda su caña a estribor pasará justo por encima del *Albacore*.

El submarino tiene proyectado lanzar todos sus tubos de proa, y de acuerdo con esto ha desarrollado su aproximación. Los tubos de popa se alistan también, por si son necesarios por cualquier imprevisto; por ejemplo, el portaaviones podía efectuar una metida cruzando la popa del submarino, aunque hasta el momento no se le ha visto zigzaguear. Es evidente que confía en su elevada velocidad como la mejor defensa contra un ataque.

—¡Todos los tubos listos, mi comandante! Profundidad metida, tiro en velocidad. ¡Listos para disparar!

Cuando se oye esta novedad reina la ya familiar calma en la torreta. Se acerca la mejor oportunidad que nunca jamás tuvo el *Albacore*. El valor del blanco es incalculable, según lo prueba el torrente de mensajes recibidos durante la última semana. El jefe de los submarinos no sabe todavía que una de sus unidades ha establecido contacto, pero a buen seguro ha dispuesto el mayor número de submarinos en su derrota para tener garantía de que alguno lo hará. Ahora, una vez que ha situado a este submarino en su camino, es a Jim Blanchard y al *Albacore* a quienes corresponde dar forma al destino.

Jim Blanchard está agachado frente al periscopio. No le es preciso mirar al TDC porque los años pasados en los «S» le han dado una especial habilidad para hacerse cargo de la situación sin ninguna ayuda mecánica.

—¡Sesenta y cinco pies! —ordena.

La orden anterior había sido para gobernar a sesenta y cuatro pies; ahora baja todo lo que puede para exponer tan sólo unos pocos centímetros de periscopio.

—¡Iza periscopio!

El chirrido estridente del motor eléctrico de izado invade la torreta.

—Creo que estaremos en posición de lanzamiento en un minuto, mi comandante —informa el segundo. Recomiendo lanzar en cualquier momento.

Jim Blanchard se mueve impaciente; él también se lo ha figurado así. Se agacha ante el periscopio contemplando el bruñido y aceitado tubo de acero; luego levanta la cabeza y mira a sus hombres. No se oye una sola palabra; todos los ojos están en el comandante.

La marcación le dice al fin lo que necesita saber. Sin preguntar si todo está listo, anuncia rápidamente:

—¡Marcación final y fuego!

—¡Atención tubo uno! —El telefonista habla pegando la boca al micrófono. Luego lo hace en voz alta para que puedan oírle todos en la abarrotada torreta—: ¡Tubo uno atento! —Lo cual significa que en la cámara de torpedos de proa han recibido la orden y están listos para disparar.

El telefonista general habla quedamente por su teléfono:

—Estamos alistándonos ya para disparar, tomando la marcación final.

Esto es extraoficial, pero comprensible, y no se sabe de ningún comandante que pusiera objeciones a ello.

En el rincón de popa a babor de la torreta, embutido en un sitio que apenas basta para contener un hombre de pie, el oficial torpedista observa atentamente los círculos graduados que giran en el TDC. Corresponde a Ted Walter la responsabilidad de que el instrumento esté perfectamente alineado, y éste es el momento crucial para él. Repentinamente exclama:

—¡Alto el fuego! ¡La luz de solución correcta se ha apagado!

—¡Alto el periscopio!

La botella de éste no ha roto aún la superficie, y Jim lo para donde está, con la esperanza de que se pueda pronto descubrir y remediar la pega.

El blanco se desliza por la marcación de fuego a 27 nudos de velocidad. Ya es muy tarde para buscar la solución en el «Banjo». Como buen veterano de los «S», Blanchard no ha olvidado este instrumento para resolver el problema del lanzamiento simultáneamente con el TDC. Pero ahora no hay nada que hacer; el blanco desfila tan rápido que no es posible caer con el submarino para alcanzarlo.

Sólo se puede hacer una cosa: si se mantiene el periscopio izado y suministrando marcaciones continuas al TDC, es posible aproximarse mucho a la solución correcta

para seguir adelante y disparar con buenas probabilidades de éxito. Si solamente se ha fundido la lámpara, esto no entorpece, y si no hay una avería verdaderamente sería, ésta es la única esperanza.

Pero el mantener el periscopio continuamente izado para disparar implica una tremenda desventaja. Hay dos destructores que se aproximan a corta distancia; verán al submarino y estarán encima de él a los pocos segundos de haber lanzado. El único medio de acribillar al portaaviones es estar tan próximo a él que no le de tiempo de maniobrar y ponerse paralelo a los torpedos, cosa que hará tan pronto como los descubra, o sea en cuanto aviste el periscopio.

Blanchard ha tardado diez segundos en considerar todo lo anterior. No puede esperar ya más. Los riesgos, los inconvenientes y todo lo que está a punto de hacer cruza como un relámpago en todas sus facetas por su mente. Es una decisión desesperada la que ha de tomar, que pone en grave riesgo a su barco y a toda su tripulación. El portaaviones y todo lo que ese barco puede representar para las restantes fuerzas de los Estados Unidos...

Es una decisión que ha de tomar solo, sin ayuda de nadie e ¡instantáneamente!

—¡Iza periscopio!

Como quedó detenido cerca de la superficie, el periscopio tarda poco en llegar arriba.

—¡Marcaciones continuas! —Jim pronuncia las palabras con desafío, como si así pudiera remediar la avería del TDC—. ¡Ve cantándolas, Ben! ¡Empiezo a seguirlo ahora mismo!

Adams comienza a cantar las marcaciones según aparecen en la corona azimutal del periscopio:

—Tres treinta y ocho, tres treinta y nueve, tres cuarenta...

—¡Listo, listo, listo! —grita Walter.

Solamente tiene que hacer ligeras correcciones en el computador. El TDC sigue funcionando perfectamente; la avería está, por consiguiente, en la sección que da la solución de los ángulos de giróscopo. Quizá la pequeña lucecita roja que indica que todos los mecanismos funcionan correctamente se ha fundido y nada anda mal en realidad.

Blanchard se aventura a echar una rápida ojeada a los dos destructores que vienen detrás del blanco. Ninguno muestra señales de haber descubierto el periscopio del *Albacore*, a pesar de la prolongada exposición de éste, tan próximo a ellos, aunque esto es difícil aventurar, ya que los dos mantienen la proa puesta, de todos modos, al submarino.

El cerebro del comandante trabaja con la celeridad del rayo. Todavía hay alguna posibilidad de evitar la detección si no persiste en el ataque y arría el periscopio inmediatamente. Cualquiera que sea la clase de avería en el TDC, o es algo importante o totalmente sin trascendencia. En el primer caso, los torpedos fallarán probablemente por un amplio margen: si tan sólo se trata de una lamparita fundida,

puede sin temor seguir adelante y disparar. Pero Jim presente, *sabe* que se trata de algo más que una lámpara fundida.

Jim Blanchard se aferra a lo único que puede librar a su aproximación de un fracaso lamentable. El portaaviones japonés, evidentemente uno de los de tipo mayor —el *Shokaku* u otro similar—, está ya en la marcación de fuego desfilando por ella con toda su mayestática magnificencia, totalmente ajeno del amenazador periscopio que asoma en el agua muy cerca de su costado de estribor ¡Tan cerca y tan inasequible! Tan cerca... Jim decide correr el último riesgo, que puede traerle la victoria en medio de aquella desesperada confusión.

—¡Atención a proa! ¡Atención tubo uno!

—¡Atento tubo uno!

—Marcación..., ¡top! —El comandante ha girado ligeramente el periscopio y ahora lo mantiene inmóvil. Su voz es alta, autoritaria.

—¡Trescientos cuarenta y ocho! —canta el segundo.

—¡Listo! —dice el operador del TDC.

—¡Fuego!

—¡Tubo uno disparó, señor!

Esto es algo nuevo en el método establecido para disparar torpedos. De ordinario, éstos se disparan desde el TDC, cuando el oficial que lo maneja tiene el instrumento listo para cada torpedo sucesivo y transcurre el intervalo de tiempo debido. El comandante se ha hecho cargo deliberadamente del disparo y con sus órdenes específicas contraviene las normas según las cuales todos se han entrenado.

Del mismo modo, lo normal es arriar el periscopio mientras se disparan los torpedos, al menos en el intervalo que transcurre entre uno y otro. Pero Jim Blanchard no lo hace así en esta ocasión. Bruscamente se oye de nuevo su voz:

—¡Atención tubo dos!

—¡Atento tubo dos!

El comandante gira el periscopio a la derecha una cantidad apreciable, se detiene y exclama:

—Marcación..., ¡top!

—¡Trescientos cincuenta y cinco!

—¡Listo!

—¡Fuego tubo dos!

El torpedo número dos es expulsado y emprende su carrera hacia el enemigo.

—¡Atención tubo tres...! Marcación..., ¡top! ¡Fuego tubo tres...! ¡Atención tubo cuatro...! Marcación..., ¡top! ¡Fuego tubo cuatro...! ¡Fuego tubo cinco...! ¡Fuego tubo seis!

Lo que Blanchard ha hecho es simple: ha mirado hacia donde sale cada torpedo, compensando después el punto de mira para el siguiente. Como está lanzando torpedos de aire, es posible ver hacia dónde van por su estela de burbujas y la pequeña cantidad de humo que sale de ella. En cada caso, resultaba evidente que los torpedos

iban a pasar por la popa y cada vez ha ido compensando, apuntando más a la derecha. La marcación final del sexto torpedo estaba por la amura de estribor y considerablemente adelantada al blanco.

Ahora hay ya seis torpedos en el agua y nada puede hacer el *Albacore* como no sea escapar de allí y confiar en que uno o más de ellos alcancen su destino. Primero hay que echar una ojeada a los destructores. Jim Blanchard hace girar el periscopio.

—¡Todo a bajar! ¡¡Todo a bajar, rápido!! —El comandante dispara las órdenes, a través de la contraescotilla de la torreta, al oficial de trimado, situado bajo él en la cámara de mando—. ¡Avante máxima!

El silbido del aire escapando al ventilarse la rápida en la cámara de mando responde a su orden. La cubierta del *Albacore* se inclina pronunciadamente a bajar y el barco emprende el descenso. Un instante antes de desaparecer el periscopio, el comandante ve tres destructores aproados a él; los aviones que volaban por encima han virado a su vez hacia el punto de donde proceden los torpedos.

Aunque Jim lo deseara, no hay tiempo material para detenerse a contemplar si los torpedos hacen o no impacto. Ha corrido ya demasiados riesgos con su barco y su dotación y no sería razonable exponerlos a más. Nada de lo que pueda hacer cambiará el curso de los acontecimientos, y la única maniobra que se impone es alejarse del infierno que se les echa encima.

El *Albacore* afonda veloz, tratando de alcanzar las amigables profundidades antes de que lleguen hasta él las cargas. A todo lo largo del barco, sus hombres lo preparan febrilmente para hacer frente al ataque que se avecina.

Treinta segundos después de haber desaparecido el periscopio, y mientras el submarino se halla todavía descendiendo, se oye una explosión. ¡Un impacto! Pese a todas las dificultades, el *Albacore* ha logrado colocar un torpedo en el blanco. Esto detendrá algo al portaaviones. Pero la alegría se ve pronto enturbiada por un sentimiento de amargura. Después de alcanzar una posición de fuego perfecta, disparar seis torpedos para lograr un solo impacto. ¡Malditos instrumentos de fuego!

Pero un minuto más tarde el *Albacore* tiene otras cosas en que pensar. Jim Blanchard ha bajado el periscopio, demasiado tiempo izado. El destructor enemigo más cercano no estaba a más de quinientas o seiscientas yardas cuando el *Albacore* disparó sus torpedos, y ahora arremete contra él a la velocidad de un tren expreso.

El frenético bataneo de las hélices del destructor resuena por todo el interior del submarino según se va acercando más y más. En cierto modo, no hay nada comparable a la cadencia furiosa y amenazadora de las hélices de cualquier unidad antisubmarina, especialmente cuando ésta tiene una cuenta particular que saldar.

Con el cronógrafo en la mano, el capitán de fragata Blanchard escucha como el trepidante murmullo de las hélices del enemigo se aproxima implacable, alcanzando un estridente *crescendo* de furia estremecida, malévol y vengativa, hasta que los mismos mamparos vibran inducidos por el «¡zum, zum, zum, zum!» que crece en tan rápida sucesión que todo el casco del *Albacore* acaba resonando a su influjo como un

gigantesco diapasón. Entonces arranca el cronógrafo, que mantiene con indiferencia en su mano, con la gaza de cuero enrollada a la muñeca. Todavía no mira al reloj; sus ojos están clavados en el manómetro; el submarino va todavía camino de las profundidades, buscando poner unos cuantos metros de agua entre él y los destructores.

El reloj lo emplea Jim para saber a qué profundidad regulan sus cargas los japoneses. Sabiendo el momento en que la carga cae al agua, puede determinarse el que invierte en el descenso y, por lo tanto, la profundidad a que hace explosión. Ahora acaba de caer una... El comandante consulta el reloj con mayor atención...

Se oye el estruendo de seis explosiones. Seis magníficas cargas, regularmente espaciadas con la mayor pericia; la cuarta y la quinta son realmente certeras. El acero del casco del *Albacore* se estremece, vibrando en cien discordantes frecuencias. Las bombillas danzan de un lado para otro en los puntos de mayor vibración y unas cuantas estallan. El aire se llena de polvo y partículas de corcho. Varios hombres caen derribados de bruces sobre la cubierta.

El destructor, terminada su pasada, se revuelve para iniciar la segunda sin disminuir una sola revolución. Nuevamente carga por encima, certero como antes, dejando caer un rosario tan preciso como el anterior. Por tercera vez se revira, espera a que se apague el fragor de las profundidades, para ganar otra vez el contacto, y arremete de nuevo. Tras una breve espera, otro ataque deliberado. No hay dudas a este respecto: su comandante debió ser el número uno en la escuela antisubmarina japonesa.

Muchos submarinos alemanes, en circunstancias similares, salieron a superficie, rindiéndose. Pero esto no lo hace un submarinista de los Estados Unidos y menos Jim Blanchard. Navegando silencioso, a la máxima profundidad de pruebas, el *Albacore* se arrastra buscando el hueco a través del cual logrará romper el contacto. Y como sucede con cierta frecuencia, esto se logra antes de lo esperado.

A mediodía, el *Albacore* estaba nuevamente a cota periscópica fuera del alcance visual de la formación. Cuando regresó a puerto comunicó haber averiado un portaaviones de la clase *Shokaku*, ignorante de la ironía final del Destino.

El *HIJMS Tahio*, el más moderno de los portaaviones de línea japoneses, gemelo del *Shokaku*, aunque considerablemente mejorado y con menos de dos años de servicio, había efectivamente recibido un impacto de torpedo. El sexto y último de los torpedos lanzados por el submarino americano dio justo debajo de uno de los ascensores. El daño en sí era ligero y el *Tahio* redujo su velocidad de veintisiete a veintiún nudos, más por fuerza de la costumbre y por doctrina que por otra cosa. Pero el tanque de gasolina para reabastecimiento de los aviones estaba también situado debajo de aquel ascensor, y en él se inició un pequeño incendio. Esto no significaba una grave preocupación para los japoneses, ya que un barco de la categoría del *Tahio* esté de sobra equipado para hacer frente a un incendio de poca monta. A pesar de esto, los tres destructores que le acompañaban recibieron orden de olvidarse del

submarino y concentrarse a auxiliar al portaaviones.

Combatir el incendio fue, en realidad, un poco difícil, debido a la gran cantidad de humo y a los vapores de gasolina que se extendían por las cubiertas bajas. Por ello se dio la orden de poner en marcha todos los extractores y abrir las líneas de ventilación, en un intento de aclarar la atmósfera o, cuando menos, reducir la concentración de vapores. De este modo es como el comandante japonés se hizo acreedor de la Cruz Naval norteamericana por la forma tan eficaz con que contribuyó a la destrucción de uno de los portaaviones de línea japoneses. Lo inevitable sucedió a las pocas horas de haber hecho impacto el torpedo: con un silbante latigazo, una chispa prendió toda la cubierta inferior, y el *Tahio* se convirtió al instante en una masa incandescente.

Ocho horas después de ser alcanzado por el torpedo del *Albacore* y a treinta millas de la posición de ataque, el *Tahio* rindió finalmente su espíritu y, herido de muerte, hundió con mansedumbre su proa en los mares. Algunos compartimientos sobre la flotación habían sido inundados para contener el incendio, y con las costuras del casco abiertas por el intenso calor desarrollado se fue hundiendo cada vez más hasta que por fin desapareció de la superficie entre nubes de humo y de vapor.

* * *

A menos de cien millas de distancia, el *Cavalla* mantenía su puesto de vigilancia. Después de efectuar varios cruceros como segundo y tercer oficial en los primeros años de guerra, Herman Kossler fue enviado a los Estados Unidos para gozar de un merecido descanso y poner en servicio un submarino recién construido. Ahora estaba de vuelta en la línea de fuego, al mando de un flamante barco y de una dotación recién entrenada. Una de las ventajas de que gozaba sobre los submarinos que llevaron a cabo sus primeras patrullas de guerra en 1942 y 1943 era que la mayoría de sus oficiales y marineros eran ya veteranos formados y maduros. El entrenamiento no había consistido, en realidad, más que en una labor de adaptación hasta que todos, los novatos y los veteranos, estuvieron acostumbrados a trabajar juntos.

Con objeto de dar a cada barco la oportunidad de formarse totalmente antes de serle asignadas misiones de importancia, era costumbre enviarlo en su primer crucero a una zona de poca actividad, a menos que desde el primer momento se destacase durante el período de entrenamiento como una unidad excepcional. Éste era el caso del *Cavalla* y por eso Herman Kossler se encontraba el 14 de junio entre Guam y Mindanao, la ruta que sin duda habían de seguir las formaciones navales enemigas para quedar fuera del alcance de nuestras fuerzas, metidas de lleno en la conquista de Guam y Saipán.

El *Cavalla* había sufrido también tiempo duro el 14 de junio; quizá más aún que el *Albacore*, ya que pasó por el mismo centro de la borrasca. El día 15, pasada la tempestad, entró en la zona que le había sido asignada y comenzó a patrullar en

superficie. Con excepción del *USS Pipefish*, dedicado a la misma misión, no se estableció contacto con buque alguno hasta una hora antes de la medianoche del día 16.

Entonces fueron descubiertos cinco barcos por radar: dos grandes y tres pequeños. Herman ordena inmediatamente cubrir los puestos de punteo y comienza la aproximación. El convoy desarrolla una elevada velocidad, y hasta las 0315 de la madrugada no logra sumergirse Kossler en su derrota. A través del periscopio se identifica al enemigo como dos petroleros y tres destructores de escolta. Con la dotación en sus puestos de zafarrancho, Herman inicia el ataque. Su plan es efectuar el primero con los tubos de popa, pensando que, dada la velocidad de quince nudos del convoy, le será muy fácil revirarse para lanzar por proa en el caso que tenga lugar un cambio de rumbo en el momento crucial.

A 0355, el convoy se aproxima a la posición de fuego. La siguiente observación por el periscopio descubre un destructor de la clase *Asashio* aproximándose velozmente, con un ángulo de inclinación reducido. Rápido de pensamiento, Kossler ordena un ligero cambio de rumbo a estribor para zafarse de él, esperando no ser descubierto y que no se le malogre el ataque sobre el mayor de los petroleros.

Pero no hay suerte: cuando le faltan al blanco unos cinco minutos escasos para estar en posición, los hidrófonos comunican que el destructor ha aumentado su velocidad. Una rápida ojeada confirma lo peor: el *Cavalla* ha sido detectado.

Herman no puede ver mucho del destructor, ya que todo lo que le muestra el periscopio es una gigantesca roda echando furiosos bigotes de espuma a ambas bandas y muy próximo a bordo.

—¡¡Todo a bajar!!

La urgencia que se adivina en la voz del comandante pone instantáneamente en acción al oficial de trimado y a los timoneles. El manómetro de profundidad del *Cavalla* marca tan sólo setenta y cinco pies cuando el destructor pasa batiendo por encima. ¡Han escapado por los pelos!

No se comprende cómo no ha lanzado cargas; posiblemente no tuvo tan siquiera tiempo de alistarlas. Sin duda trataba de abordar al submarino, y ¡casi lo consiguió!

Pero la misma furia ciega del destructor le pierde, ya que no es capaz de volver a establecer contacto cuando el submarino está ya a gran profundidad, evadiéndose. Permanece por las proximidades durante una media hora, escuchando atentamente, mientras, a su vez, el *Cavalla* silencia toda la maquinaria que no es precisa para el gobierno del buque en inmersión.

Después el destructor desaparece, dejando a Herman Kossler cariacontecido, triste y un tanto furioso también. Pero no es precisamente al japonés al que hay que culpar, ya que ha cumplido eficazmente su labor de vigilar el convoy.

Una hora después del contacto de «afeitado» por parte del destructor japonés, el *Cavalla* está en la superficie, tratando de volver a recuperar el contacto. Tras de enviar un parte de avistamiento, prosigue la caza, en la dirección que llevaba aquél

primitivamente, hasta última hora de la tarde. Las probabilidades de recuperar el contacto son, no obstante, reducidas por la elevada velocidad del convoy, seguramente incrementada después del encuentro, sin mencionar un muy posible cambio de rumbo. Tampoco le ayudan a ello tres contactos aéreos que establece durante el curso del día, ya que en cada una de estas ocasiones Herman se ve precisado a sumergirse para evitar ser descubierto.

Pese a todo, el *Cavalla* prosigue tenaz, confiando volverlo a localizar de uno u otro modo, hasta que a 2000 horas llega la voz esperada: «¡Contacto radar!», que electrifica a todos. Unos minutos de observación sirven para comprobar que éste no es el mismo grupo anterior; por el contrario, se trata de uno más rápido y numeroso.

El *Cavalla* maniobra a posición de ataque. Esta vez no requiere mucho tiempo, ya que el submarino estaba situado en su derrota cuando se efectuó el contacto. Herman se da cuenta al instante de que se halla frente a algo de verdadera importancia. Su orden de operaciones le señala como misión principal el comunicar el paso de formaciones navales enemigas de portaaviones, misión ésta más importante, incluso, que la destrucción de una gran unidad. Hasta el momento, Herman sabe que no ha habido ninguna información concerniente a este grupo en particular. Nuestros barcos y aviones estaban infligiendo un duro castigo al adversario y era de esperar que éste reaccionara de una u otra forma.

El grupo descubierto por el *Cavalla* navega a diecinueve nudos, y cuando la distancia empieza a disminuir se descubren nuevos barcos por el radar. Se trata, sin duda, de una formación de portaaviones, y de su rumbo y velocidad se deduce que procede de las Filipinas con destino a Guam. Esta información es de vital importancia para nuestras fuerzas que operan allí, pero Herman decide continuar acercándose hasta estar bien seguro del contacto. Quizá no se trate de portaaviones, en cuyo caso se encuentra con las manos libres para atacar. Hay que admitir que en aquellos instantes Herman deseaba que aquello fuera cualquier cosa excepto portaaviones.

Pero a 2030, cuando disminuye más la distancia, Herman logra distinguir positivamente un gran portaaviones, varios cruceros y muchos destructores. Manteniéndose sumergido, con la dotación en zafarrancho de combate, deja Kossler pasar la formación sin disparar un solo torpedo, mientras toma nota del número y tipo de barcos que la componen. Cuando ya está casi zafo de ella es cuando dos destructores empiezan a mostrar sospechas acerca de su presencia y durante una hora exploran el área, obligando al *Cavalla* a evadirse hasta que se aburren y se van. Por fin, el submarino puede salir a flote, con su comandante presa de un sordo mal humor, para poner el radio de avistamiento.

Herman Kossler tenía buenas razones para estar furioso contra aquellos dos sabuesos que le habían ocasionado un retraso de una hora. Al hacerlo así, casi le habían quitado toda posibilidad de volver a dar alcance a la formación. Por segunda vez en veinticuatro horas, el submarino emprende la caza a toda velocidad, con la esperanza de volver a establecer contacto, aunque persuadido de que tiene pocas

probabilidades de conseguirlo.

Durante todo el día 18, mientras el *Cavalla* continúa lanzado a la caza, su comandante se ve presa de violentas dudas sobre si habrá hecho o no lo más acertado. Al fin y al cabo, el credo submarinista es atacar siempre dondequiera que se presente una oportunidad. Quizá debería haber lanzado sobre el portaaviones cuando se cruzó por delante de sus tubos. ¿Cómo iba a explicar esto a sus compañeros?

Pero lo que Herman no podía saber era el efecto que su mensaje ocasionó en los planes del alto mando. Éste tenía una idea bastante aproximada de la composición de la flota japonesa, y Herman había detallado tan minuciosamente las unidades avistadas que nuestros estrategas pudieron hacer una estimación bastante exacta del dispositivo enemigo y de sus planes. A las pocas horas de recibido el mensaje del *Cavalla* se enviaron órdenes a todos los submarinos situados en aquellas aguas para cambiar sus puestos de patrulla, de acuerdo con unos planes cuidadosamente formulados. Uno de estos submarinos era el *Albacore* y otro el mismo *Cavalla*.

Poco después de la medianoche del día 19 de junio, Herman interrumpió la caza, dirigiéndose al nuevo punto, asignado, sin que él lo supiera, como consecuencia del parte de avistamiento enviado veintiocho horas antes. Por aquellos momentos estaba ya totalmente desilusionado y exhausto después de estar en pie cerca de cuarenta y ocho horas. Era el momento de descansar un poco, aunque durante las nueve horas siguientes su sueño se vio interrumpido tres veces por contactos aéreos.

A 1039, cuando el submarino se preparaba para salir a flote, después del último chapuzón, Herman vio cuatro aviones pequeños describiendo círculos en la lejanía. Pocos minutos después, el operador de sonar comunicó algunos ruidos peculiares en la misma dirección.

Inmediatamente se abandona la idea de salir a flote mientras se mantiene una atenta vigilancia sobre los aviones, demasiado pequeños para ser de patrulla; quizá llegue a surgir algo de interés de este contacto...

¡Seguro que sí! Justo debajo de ellos se avistan unos palos en el horizonte, mientras se oyeron en los hidrófonos las hélices de otros barcos. Por tercera vez en dos días resuenan por el interior del submarino los tañidos musicales que llaman a la dotación a zafarrancho de combate. Los hombres corren por todo el barco, frotándose los ojos hinchados de sueño, poniéndose alguna ropa sobre la marcha y ocupando sin decir palabra sus puestos, mientras preguntan qué es lo que les habrá caído en suerte esta vez; todos confían en que el *Cavalla* logrará hincar sus garras en algo bueno.

—¡Iza periscopio! —Herman da una vuelta completa al horizonte—. ¡Arría periscopio...! ¡Un portaaviones, dos cruceros y un destructor! ¡Angulo de inclinación, cinco estribor!

Ya están tomadas la distancia y demora iniciales. Hay cuatro barcos a la vista; los dos cruceros navegan por la amura de babor del portaaviones, y el destructor por el través de estribor, a unas mil yardas de distancia. Malo, porque el *Cavalla* está situado por la amura de estribor del portaaviones y tendrá que hacer fuego cuando

esté por el través; en otras palabras: justo debajo del destructor. Por ello, Kossler tiene que elegir entre una de estas dos soluciones: disparar un poco antes de lo que le gustaría hacerlo —lo cual no iba a evitar que el destructor iniciase un contraataque desde la posición más favorable— o bien tratar de eludir a éste y lanzar después de haberlo dejado pasar. La última solución es quizá la más segura, pero corre el riesgo de perder, por cualquier imprevisto, la posibilidad de lanzar.

Sin pararse a meditarlo más, Kossler toma la decisión de llevar a cabo el ataque sin preocuparse del destructor. Quizá lanzará un poco antes de lo debido para dar tiempo suficiente a disparar todos los torpedos, pero ésta es la única concesión que piensa hacer.

La velocidad del blanco se calcula en veinticinco nudos; su roda levanta grandes bigotes de espuma mientras corta las aguas, cabeceando ligeramente. Los aviones que fueron avistados al principio describen círculos para posarse en cubierta, pudiendo observar Kossler los métodos de aterrizaje empleados por los japoneses durante las fugaces observaciones que efectúa por el periscopio. Nota que la proa está abarrotada de aviones y que sólo quedan dos en el aire, uno de los cuales está ya virando para aterrizar.

Ya no puede tardar mucho el momento. Kossler se dirige a Tom Denegre, su segundo comandante.

—¡Haz tú la próxima observación!

Herman ha decidido dejar mirar previamente por el periscopio a otros dos oficiales, en parte para su entrenamiento, pero más que nada con el propósito de identificar debidamente al blanco.

—¡Iza periscopio!

El segundo se agacha, sube con él y efectúa una rápida observación. Después lo vuelve a calar.

—De la clase *Shokaku*, mi comandante. Estoy seguro.

—Eso creo yo también, Tommy. Trata de recordar lo que has visto cuando recorramos el libro de siluetas.

El comandante escatima las palabras al hablar; después se dirige al oficial torpedista que hasta este momento ha estado manejando el TDC:

—Echa tú una ojeada, Jug.

Nuevamente asciende el periscopio el tiempo suficiente para que Jug Casler fotografíe en su mente la inolvidable escena. El portaaviones es uno de los de tipo mayor, con una cubierta de vuelo que se extiende casi completamente, aunque no del todo, desde la proa a la popa. La isla es más pequeña de lo que suele ser en los portaaviones americanos de su tiempo y está situada más bien a proa. La chimenea se halla ligada a la superestructura del puente, y dominando todo el conjunto hay una enorme antena de radar que gira lentamente encima del único palo.

—¡Iza periscopio para una observación! Marcación..., ¡top! Distancia..., ¡top! ¡Arría periscopio!

—Ángulo de inclinación, cuarenta estribor. ¡Alistar todos los tubos!

—¡Listo! —informa Casler en el TDC—. Condiciones ideales, mi comandante.

—¡Todos los tubos listos a proa! —comunica el telefonista—. ¡Todos los tubos de popa listos!

—Orden de disparo normal; tiro en velocidad; profundidad, quince pies. —La voz del telefonista repite como un eco las órdenes del comandante.

—Lanzaremos primero por proa —ordena el comandante—. Una observación más todavía. ¡Iza periscopio...! ¡Arría periscopio!

Herman ha querido echar una ojeada al destructor situado por el través del portaaviones, y lo que ve aumenta el tono apremiante de su voz:

—¡Ángulo de inclinación, cincuenta y cinco estribor! El destructor tiene puesta la proa justo a nosotros a unas mil yardas. ¡Tenemos que lanzar ahora mismo!

—¡Atención a proa!

Éste es el momento culminante de la aproximación.

—¡Lanzamiento por comprobación de demoras! —informa el TDC, lo cual significa, simplemente, que el comandante piensa tomar varias observaciones durante el lanzamiento.

—¡Iza periscopio...! ¡Observación final y fuego...! Marcación..., ¡top!

—¡Trescientos cuarenta y dos! —canta Denegre, mientras el periscopio inicia su descenso.

—¡Listo...! ¡Fuego!

La voz procede de Casler. Todos sienten como el torpedo abandona el tubo.

Después salen lanzados el dos, tres, cuatro y cinco. En el mismo instante en que éste ha sido disparado, Herman grita a través de la escotilla:

—¡Todo a bajar! —Y después ordena a Casler—: ¡Lanza el sexto cuando le corresponda!

Mientras el *Cavalla* dispara sus torpedos, Herman ha estado calculando mentalmente las yardas que le separaban del destructor que se aproximaba. No hay tiempo ni para echarle una ojeada, pero a buen seguro habrá detectado ya las estelas de los torpedos y comenzado a cargar, en consecuencia, hacia el submarino.

Mientras el *Cavalla* arría su periscopio e inicia el descenso a mayor profundidad, empieza a oírse el acelerado batir de las hélices del enemigo, que aumenta con creciente rapidez de intensidad en los auriculares del operador de sonar. El submarino se inclina hacia abajo con desesperante lentitud.

—¡Avante máxima!

Herman está ansioso de poner tantos metros de agua protectora entre él y la superficie como le sea posible, y cuando el morro de ésta apunta ya hacia abajo, da la orden:

—¡Preparación para cargas de profundidad!

Es en este momento en el que los veteranos de la dotación dan a conocer su valía y cuando empieza a rendir sus frutos la iniciativa asiduamente cultivada entre ellos.

Lentamente, muy lentamente, los manómetros de profundidad empiezan a bajar. El batido de las hélices del destructor es cada vez más perceptible.

Tres explosiones metálicas se perciben débilmente a través del casco del *Cavalla*. ¡Tres impactos! Nada en el mundo produce un ruido semejante al de los propios torpedos al estallar y nada en el mundo iguala la emoción de escucharlo. Un leve grito de júbilo resuena en todo el interior del submarino y una tenue sonrisa de satisfacción aparece por unos instantes en los labios del comandante.

Ciento cincuenta pies marcan ya los manómetros del *Cavalla*.

—¡Sujetarse el sombrero, muchachos!

—¡Toda la caña a babor!

Herman espera despistar al japonés al cambiar de rumbo, pero antes de lograrlo hacen explosión las cuatro primeras cargas de profundidad.

Durante las tres horas siguientes, el enemigo lanza sobre el *Cavalla* ciento seis cargas de profundidad. Las cosas van progresivamente empeorando para el submarino; el japonés no es ningún novato, y como el *Cavalla* es un barco nuevo y no ha sido aún probado contra las cargas, sus costuras dan entrada al agua por todas partes. Las empaquetaduras de los ejes de propulsión no están, según parece, debidamente frizadas, y bajo el doble efecto de la enorme profundidad y de la serie de martillazos ocasionados por las explosiones de las cargas —ninguna de las cuales tiene lugar, afortunadamente, a distancia mortal— dan entrada al agua del mar, que penetra en las sentinas de los motores en cantidad alarmante. Poco después de comenzar el ataque se oyó un agudo silbido por encima de la cocina. Aunque no entró agua dentro del submarino, éste se volvió súbitamente pesado de popa, comenzando a hundirse a más profundidad. Seguramente se inundó el ramal principal de admisión de aire, suposición ésta que se ve comprobada al abrir las interceptaciones interiores, que dejan entrar un torrente de agua impulsado por la presión del mar. Esta avería, combinada con la entrada de agua en los motores eléctricos, fuerza al submarino a aumentar su velocidad y a navegar con un gran ángulo de inclinación a subir, para poder mantener la cota.

Pero, como sucedió con mucha frecuencia durante la guerra, los japoneses debieron perder el contacto sin poderlo volver a recuperar, se quedaron sin cargas o simplemente se hartaron; el caso es que cesaron de repente en sus ataques. Tal vez tuvieran otras cosas más importantes en que ocuparse...

Con tres torpedos perfectamente espaciados a todo lo largo de su eslora, el portaaviones *Shokaku* —uno de los que tomó parte en el ataque a Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941 y veterano de muchas batallas en el Pacífico central y meridional— se hundió, con todos sus aviones a bordo, a las tres horas de ser torpedeado.

El *Cavalla* apareció por Saipán unos pocos días más tarde, cuando los ataques sobre aquella desventurada isla estaban todavía en pleno apogeo. La Armada japonesa había sido ya decisivamente derrotada en la primera batalla del mar de las

Filipinas —«tiro al pato de las Marianas»—, que fue en cierto modo el patrón según el cual se cortaron las restantes batallas de la guerra.

Pero el día de la batalla, pese al hecho de que nuestra aviación embarcada derribó prácticamente todos los aviones nipones, solamente resultó hundido un portaaviones japonés: el desventurado *Hitaka*, que efectuaba su primer viaje (el mismo portaaviones que intentó parar con el pecho dos torpedos que le envió al *USS Trigger* en la bahía de Tokio un año antes). Pese a sus esfuerzos, los aviadores americanos, no lograron encontrar más que tres portaaviones, a pesar de que se sabía eran cinco los que salieron de las Filipinas. La primera suposición era que el enemigo había logrado despistar a nuestra gente, ya que el número de aviones que pusieron en el aire era muy superior a la dotación de tres portaaviones.

Cuando se ensamblaron todas las piezas, la explicación resultó ser bien simple. De las Filipinas habían salido, efectivamente, cinco portaaviones con intención de efectuar un ataque por sorpresa contra nuestra Flota, que se encontraba dando su merecido a Guam y Saipán. Nuestro Alto Mando estratégico había situado un cordón de submarinos atravesado a la derrota que más lógicamente parecía iba a seguir el enemigo.

Un reconocimiento efectuado por submarinos anunció el paso de la formación naval por el estrecho de San Bernardino el día 15, pero el contacto establecido por Herman Kossler con un convoy rápido de petroleros en la mañana del 17 de junio fue el primer indicio de la dirección en que se iba a desarrollar el ataque japonés. La posición del convoy señalaba el rumbo futuro de la fuerza naval, ya que sólo podían ser petroleros de la flota —dada su situación y velocidad— que acudían a un punto de reunión con ella. A consecuencia de esto se ordenó un nuevo dispositivo para los submarinos. Cuando éstos estaban todavía ocupando sus puestos, Kossler envió un segundo parte de avistamiento al establecer contacto con la formación de portaaviones. Todo el mando de nuestra Flota del Pacífico entró inmediatamente en acción. Aunque Herman tenía alguna idea de la importancia de este contacto, pudo muy bien no haber medido su valor, decidiéndose a atacar en lugar de enviar el parte, como hizo. De haber atacado, quizás hubiera hundido al portaaviones, pero no se habría dispuesto del amplio margen que hubo para dar la alarma a nuestra gente. Aparte de esto, el *Cavalla* podía haber resultado hundido en la acción sin poder dar, por consiguiente, la menor noticia del avistamiento. De este modo no se hubiera ordenado el cambio de posiciones del *Albacore*, y el *Tahio* habría, a buen seguro, escapado a su detección.

Los aviones del *Shokaku* se hundieron con él, ya que acababan apenas de posarse en cubierta cuando hicieron impacto los torpedos del *Cavalla*, pero los del *Tahio* se encontraban en el aire cuando se hundió. Al no tener otro sitio adónde ir, aterrizaron en las ya sobrecargadas cubiertas de los restantes portaaviones. La pérdida de la batalla y de muchas de las unidades que participaron en ella —incluyendo a tres de los pocos grupos aéreos que quedaban entrenados— fue la conclusión que ya estaba

prevista de antemano.

Una vez más, nuestra gente, y posiblemente los almirantes japoneses también, comprendieron la veracidad de este principio: no deben emprenderse operaciones navales a menos que se tenga pleno dominio del mar, del aire que lo domina y de sus profundidades.

Capítulo XV

Trigger

CUANDO «Dusty» Dornin fue relevado por orden del almirante King, el *Trigger* había ya destruido cinco convoyes bajo su mando. Dick Garvey, entonces teniente de navío de la reserva —con Wilson y conmigo el más antiguo en tiempo de permanencia a bordo—, desembarcó al mismo tiempo y Fritz Harlfinger fue nombrado su cuarto comandante. Decidimos que, gracias a haberme dado la suerte una excelente visión nocturna, seguiría actuando como con «Dusty», es decir, en el puente durante los ataques nocturnos en superficie y en el periscopio cuando lo hiciésemos sumergidos. Éste era el sistema del *Wahoo*, adoptado también por nosotros en el *Trigger*.

Durante la primera patrulla de Fritz tuvo lugar en aguas de Haha Jima Retto, en las Marianas, el más terrible ataque con cargas que sufriera el *Trigger* y sin duda uno de los peores experimentados por cualquiera de nuestros submarinos. Unas cuatro horas antes de amanecer descubrimos un convoy y, tras determinar sus datos, nos preparamos para lanzar contra él al *Trigger*.

El radar indicaba la presencia de muchos barcos; cuando estábamos todavía a 20 000 yardas por la proa del grueso del convoy, detectamos dos buques de escolta que, provistos a su vez de radar, patrullaban a 10 000 y 15 000 yardas en vanguardia. «Vaya un sitio estúpido de patrullar —pensamos—; menuda ganga...». Visto lo cual, nos sumergimos, pasando con toda tranquilidad por debajo de esta cortina exterior de escolta. Bueno, esto es lo que creíamos nosotros; más tarde descubrimos que aquéllos nos habían detectado y dado la alarma al convoy.

Al volver a cota periscópica, y mientras nos aprestamos para salir a flote, descubrimos más unidades de escolta. Nuevamente descendemos, pasando por debajo de esta segunda barrera que explora febrilmente con sus detectores de eco. Ésta viene formada por cinco o más destructores, que efectúan algo más que un «barrido» rutinario: van a la caza de algo y, por fin, uno de ellos logra establecer un contacto probable. Con uno de sus amigos, vira y comienza a seguirnos; un poco dubitativo todavía, pero atinado sin duda.

La noche es oscura y nos atrevemos a exponer el periscopio durante largos intervalos, confiando en que no podrá ser visto. Durante este tiempo procuramos no perder de vista a los dos individuos que, por nuestra popa, zigzaguean a un lado y a otro en su precavido plan de búsqueda, siguiéndonos, lentos pero certeros.

Nos damos cuenta de que representamos el papel del ratón en el juego del ratón y el gato, lo cual no resulta muy divertido. Ellos han puesto su dedo inexorablemente sobre nosotros y sabemos que la zurra que nos espera es inevitable. Y a todo esto todavía no hemos logrado ver tan siquiera el grueso del convoy.

Hay que desechar la idea de atacar en superficie; gracias si podemos lograrlo en

inmersión antes de que se desencadene sobre nosotros la tormenta que se está fraguando. Estamos ya resignados a aguantarla, cuando de improviso aparece el convoy.

¡Santo Dios! A través del periscopio vemos cuatro columnas, formada cada una de ellas por cinco o más barcos: petroleros, cargueros, transportes, buques auxiliares, todos ellos dirigiéndose a Saipán. En formación cerrada, alrededor de los buques mercantes, hay todavía un tercer anillo defensivo formado por lo menos por otros diez barcos de escolta.

No hay tiempo para salir a superficie y enviar un mensaje, aun cuando los sabuesos que tenemos por la popa nos lo permitieran. No hay tiempo ni para preparar el radio; no hay tiempo para nada, excepto disparar.

En su rumbo actual, el convoy desfilará a unas dos mil yardas por nuestra proa. El grupo de escolta del costado de babor pasará justo por encima de nosotros, uno detrás de otro. Pese a todo, si las condiciones no cambian, podremos realizar el lanzamiento.

De un modo u otro pondremos algunos de nuestros «peces de acero», en el agua.

—¡Alistar todos los tubos!

Un gran petrolero se está poniendo en posición de tiro y pronto cruzará por delante de nuestra proa. Tras él viene una sólida falange de buques; si los torpedos marchan debidamente, o simplemente marchan, no hay posibilidad de fallar. Nuestro plan es disparar los seis tubos a proa, virar en redondo y lanzar los de popa, bajando luego todo lo rápido que nos sea posible. Desgraciadamente, no podremos quedarnos de espectadores a comprobar los hundimientos; más aún, podremos darnos por satisfechos si logramos distinguir las explosiones de los torpedos de la pavorosa barrera de cargas que inevitablemente habrá de seguir.

Silencioso, furtivo, el *Trigger* se arrastra hasta la posición de lanzamiento. Cuando falta sólo un minuto, Fritz saca el periscopio un instante; lo gira para efectuar una rápida exploración. Una expresión de desaliento aparece en su sudoroso rostro.

—¡Está haciendo señales al convoy! —musita—. Nos deben de tener perfectamente localizados. Está enviando la letra B repetidamente. Esto, en Código Internacional significa: «¡Voy a lanzar explosivos!».

Alguien que ha leído recientemente *El capitán Hornblower* murmura:

—Por todo lo que vamos a recibir, ¡oh Señor!, te damos gracias.

Pero nadie ríe la gracia.

Nuestro petrolero debe estar ya en su sitio.

—¡Atención a proa!

Giro el periscopio del *Trigger* para dar la marcación final. Ya no nos libra nadie de la que se nos avecina; pero antes estamos dispuestos a infligir el mayor daño posible al adversario.

Cuando saco el periscopio, no logro distinguir nada a través de él. Desesperado, lo hago girar de un lado a otro.

—Hay algo raro aquí. No puedo ver nada; hay una nube con una forma extraña...

parece como un barco...

Cambio el mando de aumentos del periscopio, pasándolo a visión normal, que da mayor campo visual con menos amplificación.

—¡¡Caracoles!! ¡Es un destructor...! ¡Trata de abordarnos! ¡Nos ha fallado por menos de veinticinco yardas...! ¡Está disparando una ametralladora desde el puente...! ¡¡Nos lanza cargas de profundidad!!

¿Cuánto tiempo tarda una carga de profundidad en hundirse a cincuenta pies?

—¡Aquí está ya el petrolero! Marcación... ¡top!

—¡Avante toda, todo a bajar!

—¡Fuego tubo uno...!

—¡Preparación para cargas y navegación silenciosa!

—¡Fuego tubo dos...! ¡Fuego tubo tres...! ¡Fuego tubo cuatro! ¡Cierra las puertas de los tubos!

La presión interior aumenta bruscamente al ventilarse el tanque de inmersión rápida; el *Trigger* inicia su descenso. Hemos disparado sólo cuatro torpedos, pues no queremos que las cargas nos hagan estallar las cabezas de combate mientras están expuestas con las puertas de los tubos abiertas.

Pero no se oye la explosión de ninguna carga, a pesar de que vi a los japoneses manipular frenéticamente en los varaderos de lanzamiento del destructor. Sospechamos que les ha cogido un poco por sorpresa; puede que les fallara el sistema de lanzamiento o quizá tuvieran todavía las cargas con los seguros puestos. De un modo u otro, las primeras explosiones que oímos tienen el sonido maravilloso e incomparable de cuatro impactos de torpedo. De acuerdo con el tiempo transcurrido, dos han debido tener lugar en el petrolero y los otros dos en cualquiera de los buques que navegaban por detrás de él.

Luego, por unos instantes, no oímos más que el batir de muchas hélices, en particular las de nuestro pequeño enemigo, el que enviaba la «B» por morse. Estamos a trescientos pies, pero viene hacia nosotros como si nos estuviese viendo y lanza veinticinco cargas maravillosamente calculadas. Cómo logró el *Trigger* salir de aquello será siempre para nosotros un misterio. Sus sólidos costados de acero se doblan hacia dentro y hacia fuera; el aislante de corcho se desprende a grandes trozos y vuela de un lado para otro. Las taquillas se abren, vertiendo su contenido por todas partes. Las tuberías y líneas de ventilación inician la vibración familiar que hace perderlas casi de vista. A cada explosión, los manómetros de todo el barco oscilan violentamente a través de sus esferas y las agujas chocan contra sus topes. A pesar del montaje antivibratorio, cuidadosamente instalado, las explosiones zarandean todos los aparatos y muchos circuitos eléctricos quedan fuera de servicio.

En el momento culminante de la barrera se produce un violento chisporroteo en el interruptor de circuito del cuadro auxiliar de distribución a proa. El electricista situado junto a él abre apresuradamente el «interruptor de cargas», sacando el conmutador. Todas las luces en la parte de proa se apagan; pero el alumbrado

supletorio, conectado al preparar el barco contra las cargas, y algunas linternas de mano estratégicamente colocadas suministran suficiente luz para ejecutar los movimientos más esenciales. Los electricistas del equipo de reparaciones de proa trabajan febrilmente para localizar en la penumbra, entre las convulsiones del casco del *Trigger*, el ruido ensordecedor de las explosiones y la maquinaria, que amenaza salir despedida de sus firmes. En cuestión de pocos minutos, la avería ha sido localizada, desconectándose el servicio que estaba empapado de agua, lo que permite meter nuevamente corriente a proa. Al volver a encenderse las lamparas, todos nos sentimos un poco mejor.

Finalmente termina la barrera de explosiones y oímos como cinco nuevos escoltas se destacan del convoy y vienen hacia nosotros, llamados, sin duda, por el que tan vigorosamente nos acaba de zarandear. Por unos instantes no se oye ninguna carga de profundidad más, lo que nos hace pensar que quizá vayamos a escapar con tan sólo un pequeño vapuleo. Las esperanzas empiezan a aumentar, pero no así nuestra suerte.

Los seis japoneses forman un anillo a nuestro alrededor y mantienen el contacto moviéndose de forma que siempre nos dejan en el centro. No importa la dirección que tomemos: se mantienen siempre sobre nosotros. Cada media hora o así, uno de ellos se destaca y lleva a cabo una pasada lanzando unas pocas cargas. De vez en cuando efectúan una pasada «en seco», como si dijeran: «Sabemos que estás ahí, viejo amigo; o sales a superficie o estas perdido». Pero el *Trigger* aguanta durante la amanecida y todo el día hasta última hora de la tarde.

Habíamos hecho inmersión poco después de medianoche, y diecisiete horas más tarde continuamos todavía arrastrándonos, sometidos al inclemente castigo de nuestros perseguidores. Todas las sentinas están llenas de agua hasta un límite peligroso. La de los motores eléctricos la hemos estado pasando a la cámara de torpedos de popa durante doce horas, tratando de mantener secos los motores y los engranajes de reducción. La temperatura ha subido dentro del barco hasta llegar a 43 grados. Dos o tres hombres se hallan próximos al colapso como consecuencia de la tensión nerviosa, la falta de oxígeno y la pérdida de sal del organismo, a pesar de que ingerimos tabletas salinas a manos llenas.

Sudamos copiosamente y nuestras ropas, calcetines e incluso los zapatos están empapados. Para evitar la molestia de tener que estarse quitando constantemente el sudor, en especial el que cae sobre los ojos, algunos hombres se amarran trapos en la frente y alrededor del cuello. La atmósfera está saturada de humedad, que se condensa en todas partes; particularmente los mamparos y todas las superficies verticales, están materialmente perlados de gotas de agua, que caen incesantemente al piso. La cubierta de linóleo verde tiene ya encima un cuarto de pulgada de agua, la cual, por el continuo trajinar de los hombres con los zapatos grasientos, se ha convertido en una desagradable pasta cenagosa por la que chapoteamos, indiferentes a todo lo que no sea la amenazadora proximidad de las hélices que se ciernen sobre nosotros, la penosa labor de respirar el aire viciado y las terroríficas conmociones de

las inexorables cargas de profundidad.

A trescientos pies de profundidad, en las aguas eternamente negras y frías, la presión del mar oprime el casco con una fuerza de nueve kilos por centímetro cuadrado. Con una fuerza total de casi ciento cincuenta millones de kilogramos a lo largo de toda su eslora, el *Trigger* lucha por su existencia. Su afilado casco, ahora comprimido y torturado, está varios cientos de kilos más pesado que el agua que desplaza. Esto es debido a la falta de flotabilidad causada por la compresión del casco y al hecho de que sus costuras han estado perdiendo constantemente por el esfuerzo a que se ve sometido. Las bombas de achique no pueden ponerse en marcha porque su ruido señalaría inmediatamente nuestra posición al enemigo. Con un ángulo de inclinación a subir de diez grados y sus timones de proa y popa en máxima emersión, el *Trigger* trata desesperadamente de no hundirse más. Gradualmente, con la creciente entrada de agua, se vuelve más y más pesado, viéndose forzado a aumentar su ángulo de inclinación, como un avión pesadamente cargado que tratara de remontarse a todo gas. El problema del submarino es, no obstante, distinto, ya que tiene que mantener la misma profundidad con un mínimo de energía.

El hecho de que el agua a trescientos pies sea más fría constituye una ayuda, ya que, al ser más densa, da al *Trigger* mayor flotabilidad; pero hace ya mucho tiempo que hemos hecho uso de esta ventaja. La diferencia de temperatura entre la superficie y el fondo debía entorpecer también el funcionamiento de los detectores de eco japoneses, pero hasta el momento no parece que les esté estorbando demasiado.

No importa la dirección que tomemos: el círculo mortal se desplaza con nosotros. En varias ocasiones tratamos de escapar por la brecha que deja abierta el destructor que ataca; pero esta eventualidad parece haber sido ya prevista, porque, invariablemente, nos detienen las hélices, no de uno, sino de dos barcos, los adyacentes al que efectúa la pasada.

Nos preguntamos por qué los seis no desencadenarán un ataque coordinado sobre nosotros. Nos tienen tan perfectamente encajonados, que un ataque de ese tipo nos habría aniquilado. Empezamos a pensar que quizá lo que pretenden es hacernos salir a flote y rendirnos. Si continúan con su táctica, no cabe duda de que, si no nos hunden antes con una afortunada carga, se nos acabará el oxígeno o se nos agotará la batería, viéndonos forzados a salir a superficie.

Pero nosotros empezamos a formular planes para esa eventualidad. El *Trigger* no se rendirá nunca. Saldremos a flote en la hora más oscura, a toda máquina, con el cañón cubierto y veinte torpedos listos. Será enormemente peligroso para cualquier destructor el interponerse en nuestro camino.

Se toma la decisión de subir alrededor de las nueve de la noche, una vez pasado el crepúsculo y antes del orto de luna. El oxígeno y la batería podrían durarnos otras veinticuatro horas más, pero entonces no tendríamos otra solución que salir. Ahora, en cambio, podemos por lo menos volvernos a sumergir y ocultarnos; y si logramos permanecer arriba dos horas estaremos casi completamente recobrados, con la batería

recargada en dos terceras partes y listos para cualquier eventualidad.

Éstos eran los pensamientos que cruzaban por nuestra mente aquel largo y terrible día. Pero a última hora de la tarde, la fortuna volvió a sonreír para nosotros. Nos dimos cuenta de que estábamos muy próximos al extremo sur del círculo. Los japoneses se habían descuidado y perdido temporalmente el contacto, ya que hacía bastante tiempo que no lanzaban ninguna carga.

Aunque lo hemos intentado otras veces, decidimos repetir y probar suerte de nuevo. Escuchamos para descubrir la mayor brecha del círculo y poco a poco incrementamos velocidad, tanto como nos podemos aventurar, lo cual no es mucho. Escuchamos con el aliento entrecortado, atreviéndonos apenas a respirar, punteando las posiciones de las malévolas hélices y tratando de identificar al pájaro que debe cubrir la brecha por donde intentamos escapar.

¡Aquí viene! El ruido de sus hélices se hace cada vez más fuerte y comienza a pasar hacia proa. Temblamos mientras sus demoras van cerrando; seguramente nos descubrirá, porque debe de estar justo encima de nosotros. Pero otra vez nos sonríe la suerte: las marcaciones cesan de cerrar, la aguja que señala aquéllas va abriendo cada vez más hasta que, finalmente, nos cruza la popa. Un vítor, contenido en nuestras gargantas, estalla en la torreta. ¡Hemos logrado romper el contacto!

Nada hay que se asemeje a la sensación que produce respirar el aire fresco de la noche. Penetra en los pulmones con su arrolladora vitalidad, barriendo todo resto de fatiga y todo vestigio de angustia o temor. Respirarlo es un placer vivificante, puro e incomparable.

Tres semanas después, tras de haber recibido unas piezas de repuesto que necesitábamos urgentemente, en un punto de reunión que tuvimos a medianoche con el *Tang*, el *Trigger* hundió cuatro barcos de carga y uno de escolta que formaban parte de un convoy de cinco cargueros y cinco escoltas. Con sólo un torpedo en los tubos, dio caza al carguero que quedaba y a los cuatro escoltas, pisándoles los talones hasta que, al fin, por miedo a quedar varado, hubo de desistir. Pero más tarde tuvo el placer de saber que los cinco barcos habían varado profundamente en su huida, según pudo comprobar otro submarino.

La primera patrulla de Harlfinger fue la última para mí a bordo del *Trigger*. Cuando regresamos a puerto me estaban esperando órdenes, siendo relevado por mi compañero de promoción Johnnie Shepherd. El *Trigger* había resultado tan gravemente averiado que tuvo que entrar en obras durante seis semanas, en un astillero de los Estados Unidos, en lugar del acostumbrado período de dos semanas que le correspondía.

Cuando regreso nuevamente al oeste, después de una concienzuda reparación, el viejo submarino portaba una cresta de treinta y seis banderitas japonesas, un gallardete de la Citación Presidencial Colectiva y una banderola azul de fabricación casera con un gran número, resaltando su pretensión de ser el primer submarino de la Flota, mientras en el tope de su periscopio, totalmente extendido, ondeaba un nuevo

emblema, un tanto ajado por el tiempo: ¡un sostén!

Capítulo XVI

Batfish

EL *USS Batfish* se hizo a la mar desde Pearl Harbour el 30 de diciembre de 1940 para efectuar su sexto crucero de guerra, una de las patrullas más épicas de la guerra, cuya influencia, incluso hoy, es fácil de discernir. Su comandante era el capitán de fragata J. K. Fyfe, graduado en la Academia Naval con la promoción de 1936, que ya tenía a su cargo un brillante historial de acciones submarinas. Desde el momento en que despidió al patrullero que lo escoltó a la salida de Pearl Harbour, hasta su llegada a Guam, Jake Fyfe mantuvo su barco a la máxima velocidad. Como la mayoría de los submarinistas, no veía razón alguna para retrasarse en llegar a su zona de operaciones, excepto cuando hubiese necesidad de economizar combustible. La toma de Guam había hecho desaparecer esta necesidad, al menos en lo referente a aquella etapa del viaje. Al salir de Guam o Saipán, entonces quizá fuera conveniente mostrarse más económicos, en especial si había que efectuar una caza prolongada o se le asignaba al submarino una misión especial de larga duración.

El 9 de enero de 1945, el *Batfish* llegó a Guam, partiendo al siguiente día con rumbo a una zona situada al norte de las Filipinas. El día 12 tuvo lugar el primer contacto con el enemigo, como un presagio de los acontecimientos que iban a sobrevenir en aquel crucero: a cierta distancia por la proa vio emerger repentinamente un periscopio. Jake no iba a entretenerse a pelear con un submarino, con todas las probabilidades en contra, y como, por otra parte, tenía verdadera prisa por llegar a la zona que le había sido asignada, se limitó a meter caña y alejarse de allí a toda máquina. Durante la guerra, nuestros submarinos avistaban con frecuencia periscopios japoneses. Éstos no lograron aprender cuán doblemente cautelosos hay que ser cuando se está al acecho de uno de la misma especie; nosotros, por nuestra parte, creo que no hubo lección que aprendiéramos mejor.

Entre el 13 de enero y el 9 de febrero, el *Batfish* más bien se aburrió que otra cosa. Empleo dos días en buscar algunos aviadores, cuya caída cerca de su derrota le fue comunicada; reconoció veintiocho juncos para registrar su cargamento y se sumergió ante unas cuantas alarmas aéreas. Después, el 9 de febrero, mientras se hallaba patrullando por el canal de Babuyan, al sur de la isla de Gamiguin...

El operador de radar ve algo en la pantalla que excita su interés. Mira con más atención y el fenómeno se repite una y otra vez. No es un eco lo que está viendo; si así fuese no vacilaría en dar la voz de «¡Contacto radar!», movilizándolo en seguida a todo el barco para la acción. Se trata de algo más difícil de precisar, un tenue resplandor, un momentáneo titilar en la pantalla verde y ámbar de rayos catódicos que viene y se va. Casi inconscientemente, los cronometra, anotando la marcación en que se produce el fenómeno en la presentación normal del césped. Tras de observarlo por unos instantes, se decide:

—¡Comandante, al puente!

No hay tiempo que perder en ceremonias; el muchacho desea la presencia de su comandante y la desea en seguida.

Una fricción de segundo más tarde le llega la voz a Jake Fyfe en su camarote, donde se había tumbado, completamente vestido, a echar una cabezada. De un salto, el comandante se planta en la torreta.

El operador de radar señala la pantalla.

—¡Aquí está, señor! ¡Otra vez! Lo vi hace un minuto.

El operador se trata a sí mismo injustamente, ya que desde el momento en que notó la señal anormal hasta la llegada del comandante no han transcurrido arriba de treinta segundos.

El comandante mira fijamente al aparato, intentando adivinar el significado de lo que ve. Se trata de algo enteramente nuevo, de mal agüero; algo que suscita un recuerdo confuso en su mente, una idea que no termina de precisarse; si al menos pudiera... Súbitamente, como un relámpago, le viene a la mente. Si es lo que piensa, significa que se encuentran en un serio peligro con alguna probabilidad de salir de él y añadir una nueva cabellera a su cinturón; si no, lo que está a punto de hacer puede que coloque al submarino en una situación infinitamente peor. Pero Jake sabe bien lo que hace y sus decisiones se basan en algo más que presentimientos.

—¡Retira el radar de servicio! —ordena.

El operador echa mano al interruptor y lo gira, mirando interrogativamente a su comandante.

¿Qué piensas que puede ser? —pregunta Fyfe al muchacho.

A mí me parece como otro radar, mi comandante —responde éste sin titubear.

—¿Qué más?

El muchacho no acierta a responder, y Jake Fyfe contesta a su propia pregunta:

—¡Un submarino japonés!

* * *

¡Un submarino contra otro submarino! ¡El cazador, cazado! El mayor temor de nuestros submarinistas durante la segunda guerra mundial era caer en manos de un submarino enemigo mientras se encontraban navegando en la superficie. La cosa es simple, en realidad. Todo consiste en detectar al otro primero, visualmente o por radar, sumergirse en su derrota y lanzarle mientras pasa. *Todo lo que hay que hacer es detectarlo a él primero.*

Nuestros submarinos navegaban por las aguas del Japón como si estuviesen en su propia casa. Únicamente condescendíamos a patrullar sumergidos cuando se encontraban a la vista de costa, para no ser descubiertos por estaciones de vigilancia o patrullas ya que es imposible hundir barcos si éstos permanecen en puerto cuando saben que se les está esperando fuera. Pero, de no ser en estas circunstancias, los

submarinos norteamericanos solían permanecer casi siempre en la superficie, con lo que aumentan, su radio de exploración, disponiendo de más velocidad para trasladarse a nuevas posiciones. Debe recordarse también en este punto que los cincuenta sumergibles que llevaban a cabo misiones de salvamento al final de la guerra tenían órdenes de permanecer en superficie en todo momento, estuviesen o no a la vista de tierra. No hay, pues, que maravillarse de que los serviolas de los submarinos fueran los mejores de nuestra Armada.

Los submarinistas norteamericanos sabían la terrible sorpresa que puede propinarse con un par de torpedos bien apuntados, para correr el riesgo de estar al extremo receptor de su trayectoria. Los submarinos están muy sólidamente contruidos, pero su reserva de flotabilidad es tan pequeña que un solo impacto basta para permitir la entrada de agua del mar en cantidad suficiente para anularla. Aun en el caso de que el submarino resultase casi intacto, se iría indefectiblemente al fondo con la dotación atrapada en su interior. El caso del *Tang* es un ejemplo clásico. Ordinariamente, no hay supervivientes en un submarino hundido, excepción hecha de los alemanes, que tenían el hábito de salir a superficie y abandonar el buque cuando éste era atacado.

El submarino que caza al acecho es susceptible de ser, a su vez, cazado por el mismo medio. Por ello, no hay que menospreciar el valor de la dotación enemiga; el hecho de que tripulen un submarino indica, ya de por sí, que son gente elegida y que saben probablemente tanto del juego como uno mismo. Las fuerzas están muy iguales y la cuestión es saber quién se come a quién. La única ventaja radica en la habilidad y en la superioridad del equipo.

Sin tener en cuenta los submarinos de bolsillo, el primer submarino japonés hundido por nuestras fuerzas fue el *I-173*, que cayó víctima de los torpedos del *Gudgeon* el 27 de enero de 1942; el último de ellos fue destruido por el *Spikefish* el 13 de agosto de 1945. Entre estas dos fechas, nuestros submarinos hundieron un total de veintitrés sumergibles japoneses más. Por la parte contraria hemos de lamentar el hecho de que por lo menos cinco de los nuestros cayeron para siempre acechados por los periscopios nipones. Desgraciadamente, los informes japoneses eran tan pobres que nunca se llegará a saber con certeza en qué forma encontraron su fin los submarinos que perdimos. De un modo u otro, el hecho es que sabíamos que los japoneses enviaban a la mar de noche sus submarinos de dos plazas para atacarnos, y casi todos los partes de campaña rendidos al final de la guerra por nuestros comandantes informaban que les habían sido lanzados uno o más torpedos en el curso de las operaciones.

* * *

La marca más destacada de nuestros submarinos, en lo que se refiere a hundir sumergibles enemigos, la alcanzó el *Batfish*, comenzando aquel trágico 9 de febrero.

—¡Retirar de servicio el radar!

Jake Fyfe se volvió al personal de la torreta y ordenó tajante:

—¡Zafarrancho de combate con torpedos!

El timonel había ya alargado instintivamente la mano en dirección del pulsador de la alarma general, oprimiéndolo repetidas veces al oír la orden. El bronco sonido del claxon de alarma se extendió por todos los rincones del barco, despertando a los hombres que se habían acostado ansiosos de dormir un año entero... hasta su próxima guardia, levantándolos y despabilándolos mientras corrían instintivamente hacia sus puestos de combate; todo en el espacio de unos pocos segundos.

—¿Qué sucede?

—No sé, algo en el radar.

—El comandante dice que hay un submarino japonés ahí fuera.

—¿Cómo podrá saberlo?

El proceso deductivo a través del cual Fyfe concluyó que se trataba de un submarino japonés no era del todo ilógico. Las interferencias en el radar eran, sin duda, debidas a la presencia de otro radar en las proximidades. Era bien sabido que los japoneses tenían equipos de radar, aunque de tipo inferior al nuestro. Si estas ondas provinieran de un barco más grande, como un destructor, su casco debía de haber sido descubierto por el radar del *Batfish* antes de que llegaran a éste las débiles emanaciones del suyo. Éste era, desde luego, el caso más normal, y como las ondas del radar enemigo fueron las primeras en recibirse, podía deducirse que el buque emisor debía tener una silueta reducida y baja sobre el agua. Por otra parte, debía tratarse de un barco valioso, lo suficientemente importante como para montar en él uno de los pocos equipos de radar que poseían los japoneses. La solución era clara: un submarino.

Y la razón por la que Fyfe ordenó retirar de servicio su radar era simplemente para negar al enemigo la misma información que él había recibido. Mano a mano con su segundo, teniente de navío C. K. Sprinkle, sacó las cartas y comenzó a hacer rápidos cálculos.

Las emanaciones del radar enemigo provenían de la demora 220, es decir, casi del Sudoeste. El canal de Babuyan corre aproximadamente de norte a sur; por consiguiente, el blanco debía navegar a un rumbo próximo al norte.

Para comprobar esta deducción, el radar del *Batfish* se pone en marcha por unos instantes y con toda precaución. La suposición se confirma; la marcación del radar enemigo se ha desplazado ligeramente: ahora está al 225.

—¡Avante toda! ¡Toda la caña a estribor!

El *Batfish* salta avante y se dirige a un rumbo calculado para situarse al norte del buque que se aproxima. Navega por un corto espacio de tiempo, comprobando de vez en cuando su posición por el radar. Todo está despejado; no hay más buques en los alrededores. Las señales del japonés se tornan cada vez más intensas, mientras su marcación va poco a poco cambiando hacia el sur; la cosa va tal y como debe ir.

Fyfe no se propone, como es natural, efectuar la aproximación y el ataque con demoras solamente. Quiere cerrar la distancia, pero a su modo, con la proa puesta al enemigo, todos los torpedos listos, en resumen, dispuesto a abalanzarse sobre él.

Finalmente, Fyfe y Sprinkle calculan que su posición es la correcta. El *Batfish* vira hacia el enemigo y comienza a aproximarse, manteniendo tras sí la parte más oscura del horizonte y barriendo periódicamente el espacio con el radar a intervalos desiguales.

—¡Contacto radar!

Esta vez la alarma no conmueve a nadie, pues todos la han estado esperando por espacio de varios minutos. El equipo de punteo empieza a trabajar seriamente, con información concreta, en lugar de la esporádica e imprecisa que han tenido hasta este momento.

El blanco navega al rumbo 210, velocidad 12 nudos. Los discos graduados del TDC se mueven de un lado para otro en la torreta, accionados por Sprinkle.

La distancia continúa disminuyendo, mientras el operador de radar y el TDC suministran información incansablemente a los instrumentos de dirección de fuego. El equipo de la mesa trazadora también toma parte en esto, si bien todas las soluciones han de ser cuidadosamente comparadas antes de disparar los torpedos.

En el puente, el comandante escudriña el horizonte acompañado de los serviolas que han subido con él. Es posible que el japonés conozca también la presencia del sumergible americano. En este caso, si llega a deducir lo que está pasando, puede muy bien hacer cambiar la situación en su favor disparando primero sus torpedos. Al fin y al cabo, cuando se efectúa una aproximación sobre otro barco, hay un cierto período de tiempo en que él está en mejor posición para disparar sus torpedos sobre el submarino, como es natural a distancias relativamente grandes; simplemente le bastará con sumergirse para estropear el lanzamiento que el *Batfish* viene preparando hace tanto tiempo. Ni que decir tiene que le obligaría, además, a escapar de allí a toda marcha.

—Dispara en cuanto estén listos, Sprink. Lanza con marcaciones de radar. Yo no he logrado verlo todavía —dice el comandante.

Silenciosamente se expulsan cuatro torpedos al mar; cuatro nuevos «peces» eléctricos, sin estela, emprenden su ruta hacia el blanco. Tienen que recorrer una carrera de 1800 yardas; esto durará un buen rato. El personal del puente se pasa las manos por la cara nerviosamente. La espera es cada vez más larga, más angustiada. ¡Algo debía de haber sucedido ya! Esos «peces» deberían haber llegado ya a su destino. No podían estar tan lejos como para que fallase toda la salva...

Pero al fin hay que aceptar que los cuatro torpedos han fallado. La aproximación, cuidadosamente planeada y llevada a cabo, ha sido en vano. Un profundo desencanto se apodera de todos. ¿Qué puede haber pasado?

Esta pregunta la resuelve dramáticamente la mesa trazadora:

—¡El blanco ha aumentado de velocidad! ¡La actual es de catorce nudos!

¡Lástima que no se supiera esto uno o dos minutos antes! Pero, por lo menos, explica el fallo y elimina las dudas y sospechas que inevitablemente habrían surgido en la mente del comandante y del segundo. A todo esto, el blanco continúa imperturbable su ruta, sin dar muestras de haberse percatado del paso de los torpedos. Quizá pueda el *Batfish* probar otra vez...

Y tarda menos en hacerlo que en pensarlo. Los murmurantes diésel del cazador elevan su tono, y el submarino se abre de su derrota, buscando una nueva posición para lanzar sus ingenios mortíferos. En estos momentos, el blanco ha rebasado ya al *Batfish* y para volver a ganar posición de lanzamiento es necesario llevar a cabo una amplia maniobra envolvente.

Jake Fyfe ha optado por permanecer en superficie durante todo el ataque, confiando en la superioridad de su radar, confirmada por el hecho de que le ha dado la alarma antes que el suyo al japonés. Su plan consiste en situarse por delante de él, virar y navegar a rumbos encontrados mientras el japonés prosigue su marcha. De este modo, la distancia variará rápidamente, sin dar tiempo al enemigo para advertir la inminencia del ataque. Era realmente extraño que el japonés no se hubiera percatado de nada. Donde Fyfe esperaba tener una sola oportunidad se encuentra ahora con la segunda.

—¡No es tan bueno como había pensado!

Visto lo cual toma la determinación de arrimarse más en este segundo ataque, confiando más en su suerte. Si pudiera llegar a ver al enemigo y disparar con marcaciones óptimas, en lugar de las del radar, obtendría una mejor solución del problema de fuego y con ello más garantía de lograr un impacto.

Aparte de esto, y aunque Jake está absolutamente cierto de que el barco que acecha es un submarino —japonés, porque sabe positivamente que no hay ningún otro submarino americano en esta zona—, desea verlo, aunque sólo sea para tener una confirmación. Había pensado que la visibilidad era lo bastante buena para descubrirlo a 2000 yardas —una milla—, y por ello fijó en 1800 yardas la distancia de lanzamiento. Los hechos han probado que sus cálculos eran muy optimistas y a esta distancia no lo ha podido ver. En esta ocasión, sea como sea, logrará echarle una ojeada.

Mientras tanto, el *Batfish* se desliza por la negrura de la noche a toda máquina. Se ha apartado de su víctima, manteniéndose en el límite de alcance radar, para quedar fuera del radio de acción del menos eficiente equipo japonés. De vez en cuando se arriesga a tomar una marcación y distancia al blanco, aunque no quiere correr el albur de ser descubierto. Como es de esperar, las emanaciones del radar japonés continúan recibándose durante todo este tiempo, y sus características, que no cambian, son una prueba de que está todavía profundamente dormido.

En esta segunda aproximación, el comandante permanece en el puente de su barco; la situación puede cambiar de improviso y desea estar donde pueda tomar una decisión inmediata. Todo lo que sucede bajo cubierta ha de confiarlo a la

coordinación de Sprinkle.

El *Batfish* ha logrado situarse casi por la amura del blanco.

Fyfe trata de imaginarse la carta del canal, ya que, si mal no recuerda va a ser preciso pronto un cambio de rumbo a la velocidad con que se aproxima a tierra. La mar está en calma, como suele suceder con frecuencia en estas aguas meridionales, y sólo algunos rociones de espuma bañan la cubierta del *Batfish*, deshilvanados por el viento creado por su propia velocidad. La noche es oscura como boca de lobo y no se puede establecer distinción entre el cielo y la mar; el horizonte no existe. A su alrededor, todo es una cálida y lóbrega masa grisácea cuajada de humedad, rota tan sólo por la blanca espuma que hierve en los costados. Es como si el *Batfish* estuviese parado, meciéndose suavemente en el mar que chapotea espumante debajo de él.

La voz de Clark Sprinkle se deja oír por el interfono:

—La mesa anuncia que el blanco está cambiando de rumbo. Nos lo dirán seguro antes de un minuto.

El comandante oprime un pulsador situado debajo de él y se inclina hacia delante para hablar por el micrófono del puente:

Está bien, tan pronto como se sepa seguro, lo cambiaremos nosotros.

Transcurrido apenas un minuto, el altavoz situado por encima de la torreta deja oír su voz impersonal.

Aquí la mesa trazadora. El blanco ha cambiado su rumbo a estribor, al quince.

—A mi me sale lo mismo, Sprink —dice el operador del TDC—, creo que el nuevo rumbo es alrededor del veinte.

Sprinkle toma un micrófono portátil y lo lleva hacia sí:

—Puente aquí torreta. La mesa y el TDC tienen el nuevo rumbo del blanco entre el quince y el veinte. Sugiero arrumbar al veinte.

Toda la caña a estribor ¡Gobierna al veinte!

La orden dada al timonel evita el acuse de recibo.

—¡Toda la caña metida a estribor, señor, cayendo al veinte! —responde el timonel a través de la escotilla.

Al virar, el *Batfish* escora a babor; su estela forma ahora un ángulo casi recto con la popa según ésta describe un arco deslizándose por el horizonte.

Transcurren varios minutos. Fyfe está a punto de pedir más información, cuando el altavoz del puente vuelve a hablar con su versión apagada de la voz de Sprinkle:

—Mi comandante, el blanco navega al veinte, con velocidad catorce nudos. La distancia es de siete mil yardas, y dos mil quinientas la distancia a la derrota. Me parece muy buena posición.

Sugiero meter a babor y lanzarle.

—Está bien, Sprink. Dame el rumbo que tenemos que poner.

La voz del comandante muestra una determinación inflexible una lisa calidad de fría decisión. Hasta ahora tenía en sus manos la opción de cambiar o no, de arriesgar o no el pellejo siempre que permaneciera indetectado. Pero una vez que se inicia la

fase de ataque hay que rematarla. Se avanza con la proa apuntando al enemigo, metiéndose dentro de su alcance visual y radar; entonces todo depende de la velocidad con que se desarrolle la acción. Manteniendo la proa puesta hacia él, se ofrece menos blanco que detectar, lo cual es un factor muy importante en los ataques nocturnos; pero si se cambia de idea y se quiere cejar a mitad de él, hay que meter caña, ofreciendo entonces todo el costado en posición ideal. Los destructores son capaces de poner en el aire media salva a los pocos segundos de recibir la alarma, los submarinos llevan siempre listos uno o dos torpedos que pueden disparar instantáneamente desde el puente. Es, por lo tanto, comprensible que el momento de iniciar el ataque constituya un instante crucial.

—¡Toda la caña a babor! —la orden de Fyfe pasa restallando por la escotilla hasta el timonel.

—Toda la caña a babor, señor.

—¡Avante media! —Fyfe ha esperado un momento antes de moderar con objeto de efectuar la caída con rapidez.

—¡Máquinas avante media, señor!

En la cámara de maniobra, el personal de guardia coincide las flechas en los telégrafos de máquinas con la señal marcada desde la torre, dando a conocer que ha sido ejecutada la orden.

Sprinkle ha estado siguiendo bien de cerca el desarrollo del problema en la torreta, comprobando marcaciones, distancias, rumbos y velocidades. Rápidamente efectúa cálculos matemáticos, dibujando flechas en esta y aquella dirección y midiendo ángulos. Después habla por el micrófono:

—Mi comandante, si nos mantenemos al doscientos cuarenta, lo tendremos abierto diez grados por nuestra amura de babor, cruzándonos la proa. ¡Su ángulo de inclinación es ahora de cuarenta estribor!

—¡Gobierna al doscientos cuarenta!

El barco tiene todavía que caer unos treinta grados más, y el timonel levanta la caña al recibir esta orden desde el puente.

—¡A rumbo, al doscientos cuarenta, señor!

El segundo habla nuevamente:

—Mi comandante, el enemigo navega al veinte, a catorce nudos. El ángulo de inclinación es ahora de cuarenta y cinco estribor y nos abre cinco grados la amura de babor. La distancia a la derrota es de dos mil trescientas. Distancia al blanco, cinco mil.

No hay contestación desde el puente, pero esto no preocupa a Sprinkle; sabe de sobra que no tardará mucho en oír al comandante si éste no estuviera satisfecho con los informes que le está enviando.

Transcurren unos pocos momentos de tensión. Nuevamente el altavoz, situado próximo al hombro izquierdo del comandante, deja oír la voz familiar de Sprinkle:

—¡Está cruzando nuestra proa! ¡Distancia, cuatro mil!

—¿Cuál es la distancia a la derrota?

—Dos mil doscientas, mi comandante.

—¡Avante despacio!

El *Batfish* está aproximándose demasiado a la derrota del blanco, con lo que la distancia de lanzamiento será demasiado pequeña y aquél podrá detectar al submarino antes de hacer fuego. El cerebro de Fyfe trabaja ahora a todo gas y comprueba que cada parte del problema se desarrolla como es debido. En realidad, casi es como si él mismo pudiese controlar los movimientos del comandante japonés y su deseo es que éste continúe navegando con el mismo rumbo y velocidad, acercándose inalterable hacia su propia destrucción.

El japonés así lo hace, y sigue avanzando confiado, totalmente ajeno a la trampa que se le ha preparado, ignorando que él mismo es el que va a hacerla saltar —ya que cualquier cambio que efectúe será en su propia ventaja— y sin darse cuenta que el más grave error que puede cometer un submarino enfrentado con otro es descansar. En realidad, y para ser justos, el japonés no sabe que le están acechando; pero no puede ignorar que transita por una zona infestada de submarinos americanos y en este juego no se aceptan excusas.

1500 yardas, los penetrantes ojos de los serviolas del *Batfish* empiezan a distinguir una sombra, y a 1000 yardas se define ya, aunque borrosa, en la oscuridad, la siniestra silueta de un submarino japonés de la clase «I». Ésta es la primera vez en toda la noche que se ve al enemigo, que chapalea pesadamente en el ligero oleaje, oscuro, bajo y desgarrado.

A esta distancia, el japonés ofrece todo su costado al *Batfish*. Los planes de Fyfe han dado sus frutos, ya que su proa apunta exactamente al enemigo y tiene, además, la ventaja de verlo, con la parte más oscura del horizonte a su espalda.

Sprinkle está inquieto y ansioso a su lado. Durante cerca de treinta segundos ha estado implorando al comandante dispare; tiene una solución perfecta del problema y no desea que se malogre.

—¡Lo tenemos en nuestras manos, estamos listos para disparar en cualquier instante, mi comandante!

Una y otra vez repite la misma cantinela. Es ya demasiado veterano de muchas patrullas de guerra para decir lo que realmente está pensando: «¡Vamos, comandante! ¿A qué esperamos?».

Pero Fyfe no quiere apresurarse. Ha trabajado mucho para llegar a este momento, y ya ha fallado una vez, posiblemente por haberse precipitado demasiado en disparar. Con todo cuidado toma una marcación desde el puente, enviándola al TDC, gira el taxímetro y la vuelve a tomar para estar seguro de que no hay ninguna holgura en la transmisión del instrumento, eliminando esta posible causa de error. Después, con voz casi indiferente, ordena:

—¡Disparar los torpedos!

—¡Fuego tubo uno! —La voz de Sprinkle suena una décima de segundo después

que la del comandante.

Casi inmediatamente, el telefonista situado al pie de la escotilla anuncia en voz alta, para que se oiga simultáneamente en el puente y en la torreta:

—¡Tubo uno *NO* disparó! ¡El torpedo se ha puesto en marcha dentro del tubo!

Algo malo ha debido suceder. El torpedo, en lugar de salir expulsado por el aire de disparo, se ha quedado atochado en el tubo, y los torpedistas lo oyen marchando dentro de él. La situación es crítica, ya que su espoleta se armará en cuestión de pocos segundos, y entonces la más ligera vibración podría hacerlo estallar. Su máquina está disparándose dentro del tubo y puede saltar en pedazos, lo cual será suficiente para provocar la explosión.

Peso no hay tiempo para pensar en posibilidades. La reacción del comandante es instantánea:

—¡Qué prueben otra vez a mano! ¡Emplear toda la fuerza de expulsión!

La máxima presión se usa tan sólo cuando se dispara a gran profundidad, pero éste es un caso de emergencia.

La orden siguiente es para Clark Sprinkle en la torreta:

—¡Alto el fuego!

Fyfe no quiere dejar escapar al japonés mientras se soluciona la avería, pero tampoco quiere estropear el lanzamiento disparando un torpedo bueno con otro defectuoso que seguramente lo interferirá. Si no sale al segundo intento, disparará el resto de la salva y luego volverá a ocuparse de él.

—¡Tubo número uno disparó a mano! ¡El tubo está vacío!

La buena nueva es recibida, tras unos minutos de ansiedad, con una profunda sensación de alivio. Solamente se han perdido media docena de segundos en total, y la situación se presenta todavía buena para los restantes torpedos.

—¡Abre el fuego, Clark!

Pero el segundo no precisa esta orden. El torpedo número dos se encuentra ya en camino, seguido poco después por el tercero. Los torpedos cuatro, cinco y seis se dejan como reserva para el caso que falle la primera salva.

Como se trata de torpedos eléctricos sin estela, Jake Fyfe no tiene el clásico rastro de aire y vapor que marca su trayectoria. En el agua hay un ligero remolino que señala la dirección en que salieron, pero nada más. Siete pares de prismáticos están pegados a la desgarrada silueta y al extraño perfil de su puente.

Abajo, en la torreta, el operador y el segundo escrutan la pantalla de radar, donde se muestra con toda intensidad el punto luminoso que señala el blanco, emitiendo sus impulsos de radar al mismo ritmo que anteriormente. De improviso, las ondas quedan fijas, como si el operador enemigo lo hubiese detenido para investigar algo que acaba de descubrir.

—¡Creo que nos ha detectado, señor! —musita el operador—. ¡Fíjese, está clavado en nosotros!

Sprinkle ha notado esto ya. Sin separar los ojos de la pantalla del tubo de rayos

catódicos, tiende la mano para coger el micrófono y dar la noticia al comandante, pero en seguida la vuelve a bajar. Ante sus ojos, el punto luminoso se ha dilatado enormemente de pronto hasta duplicar casi su tamaño anterior. Simultáneamente se distinguen pequeños relámpagos de luz que salen de aquél y desaparecen. Después, el punto empieza a reducirse de tamaño hasta borrarse por completo. En la pantalla de radar no queda absolutamente nada.

Al mismo tiempo se oye un alarido de júbilo en el puente:

«¡Le hemos dado, le hemos dado! ¡Ha volado y se ha hundido!».

Sprinkle se restriega los ojos.

Los que estaban en el puente del *Batfish* no hubieran podido nunca imaginar un espectáculo tan dramático como el que acaban de contemplar. Uno de los torpedos ha alcanzado al blanco, haciendo impacto en el pañol de municiones o en un lastre cargado de gasolina. El sumergible nipón ha estallado con una llamarada color naranja elevándose a gran altura en el cielo nocturno furiosamente dibujada contra la sombría y serena oscuridad. Tan pronto como la llama alcanzó su cenit, desapareció, mientras las 2500 toneladas de acero japonés retorcido chapuzaban como una piedra al fondo del océano.

Al torpedo número tres no le quedó nada en donde morder lanzado después del dos, pasó sobre el lugar donde había estado el buque enemigo.

El *Batfish* arrumbó inmediatamente hada el lugar del hundimiento, esperando poder recoger algún superviviente, pero el esfuerzo resultó infructuoso. Sin duda alguna, todos habían resultado muertos por la explosión o fueron arrastrados al fondo con el barco. No había habido la menor probabilidad de salvamento para nadie que no estuviese en el puente, y todo lo que Fyfe encontró fue una enorme mancha de petróleo extendiéndose varias millas alrededor del punto en que el enemigo había sido visto por última vez.

Aunque estaba contento por el éxito alcanzado, el comandante americano no pudo evitar sentir los ramalazos de una particular emoción. A pesar de la brutalidad y depravación de que habían hecho gala algunos enemigos, no dejaba aquello de ser el hundimiento de uno de su misma especie, y a pesar de la superioridad de su dotación y de su equipo, la víctima pudo muy bien haber sido el *Batfish* en lugar del *HIJMS I-41*.

El ataque final sobre el sumergible japonés tuvo lugar exactamente dos minutos después de la medianoche, ya en el día 10 de febrero. Al día siguiente, una hora después del ocaso, a 1915 horas...

—¡Comandante, al puente!

En un abrir y cerrar de ojos, Fyfe se encuentra de nuevo arriba. El operador de radar señala en la pantalla:

—Hay otro submarino japonés, mi comandante.

Y así es. Observando con atención, pueden incluso distinguirse las mismas interferencias que dieron la alarma al *Batfish* dos noches atrás. En esta ocasión no hay

la menor duda con respecto a la decisión que hay que tomar, e inmediatamente se pone en práctica la misma táctica que tan fantástico resultado diera la víspera. La dotación acude a sus puestos de zafarrancho; el equipo calculador entra en funciones y todos se preparan para dar al japonés un entusiasta y cálido recibimiento. Los operadores de radar reciben instrucciones de no poner su aparato en marcha más que cuando se trate de hallar una demora y distancia al enemigo.

Si cabe, la noche es aún más oscura que en la anterior ocasión. Fyfe decide efectuar el mismo tipo de ataque, convencido de lo inefectivo que es el radar japonés. O ¿estarían quizá sus operadores dormidos?

La acción se desarrolla como en la víspera, sólo que este submarino se dirige al Sudeste en lugar de hacerlo al Nordeste. Cuando está a 1800 yardas se le empieza a ver desde el puente del submarino americano. La velocidad que lleva es sólo de siete nudos, mucho más lento que el anterior, y se tarda, por consiguiente, más tiempo en alcanzar la posición de fuego. Finalmente, todo está preparado. Sprinkle ha dado la novedad de «¡listos para disparar!», y Fyfe está dispuesto a hacerlo tan pronto como el ángulo de impacto mejore un poco y la distancia disminuya hasta ser óptima. Queda un minuto; esto no durará mucho...

—¡Hola! ¡Ha hecho inmersión justo cuando entraba en la marcación de fuego!

Donde antes había un submarino enemigo no queda ahora más que la suave ondulación del mar. No hay nada que hacer, como no sea salir escapando de allí; el *Batfish* ha esperado demasiado tiempo para lanzar y ha sido descubierto. El japonés mantenía mejor vigilancia de lo que él había supuesto y ahora de cazador se ha convertido en cazado. La situación ha cambiado con celeridad, y con un submarino enemigo sumergido a menos de media milla sólo quedan dos cosas que hacer: sumergirse o escapar.

Si se hace inmersión, poco más o menos puede decirse que se acaba el problema; éste queda reducido a ocultarse, que es lo que muchos otros comandantes hubieran hecho. Pero si se escapa en superficie, hay alguna posibilidad de que el enemigo vuelva a salir a flote, dando otra oportunidad de dispararle. Jake Fyfe es un hombre obstinado que no cesa fácilmente en su empeño, y en seguida descarta la idea de sumergirse.

—¡Toda la caña a babor! —ordena en cambio. Su primer objetivo es escapar de allí y el segundo mantenerse en acción. Puede que el japonés piense que ha continuado navegando, que es precisamente lo que Fyfe espera que haga el otro.

—¡Avante máxima!

El japonés navegaba a un rumbo del segundo cuadrante antes de sumergirse; pensando que su periscopio estará arriba vigilando hasta su último movimiento, Fyfe ordena arrumbar hacia el norte. El *Batfish* emprende rugiendo la retirada a un rumbo próximo al Nornoroeste. Una vez recorridas unas tres millas, cuando Fyfe está razonablemente cierto de haberse salido de su alcance visual y sonar, cambia el rumbo a babor y, al cabo de un cierto tiempo, alcanza una posición al Sudoeste del

lugar donde hizo inmersión el japonés.

En la mesa trazadora, en la torreta y en el puente, se hacen cálculos con rapidez y precisión.

—Ponle a ese hijo de perra cuatro nudos —murmura Sprinkle para sí mismo—. Esto lo sitúa en este círculo; si le pones seis nudos, estará en este otro; si le pones ocho nudos..., ¡una... va a ir a ocho nudos!

Resulta cómica la exasperación de Clark Sprinkle mientras con un lápiz entre los sudorosos dedos, trata de decidir qué es lo que él haría si fuese el japonés.

La cuestión radica en buscar un punto al cual pueda ir el *Batfish* para estar seguro de lograr una distancia moderadamente grande por radar en el instante en que el japonés salga a flote, de modo que pueda hacer algo para atacar. Pero no hay que dejar que les vea por el periscopio ni pasar tan cerca de él que les pueda largar un torpedo mientras está todavía sumergido. ¡Aquí es dónde rinde sus frutos todo aquello que estudiaste en la escuela, hermano!

Como es natural, el *Batfish* no se puede permitir el lujo de permanecer demasiado tiempo en aquellas aguas. Cada minuto que pasa hace mayor el círculo de posiciones probables del enemigo, y en este mismo instante puede estar efectuando observaciones por el periscopio. Pero esto es facilitar demasiado las cosas a su adversario, y Fyfe no está dispuesto a hacerlo mientras pueda evitarlo. Una vez que ha situado al barco en el punto que le parece más lógicamente favorable para esperar los acontecimientos, disminuye la velocidad a avante despacio —aproximadamente cuatro nudos— y ordena zallar los proyectores del sonar. Con la popa puesta hacia donde ha de venir el enemigo en caso de atacar, el japonés se verá obligado a desarrollar una elevada velocidad en inmersión para darle caza. De este modo es posible detectarlo por hidrófonos si se acerca mucho o descubrir los mismos torpedos si intenta llevar a cabo un tiro a distancia.

De este modo transcurren veinte minutos. Fyfe no tiene ni idea de cuánto tiempo pensará permanecer sumergido el japonés, pero su juego consiste en adelantarse a él, superarlo en habilidad. Es indudable que su «gambito» inicial de alejarse hacia el norte ha logrado engañarle y es probable que vuelva a aparecer al cabo de una hora o así de haber hecho inmersión. El hidrofonaista escucha concentrándose, pegado a los auriculares, en tanto que el operador de radar escruta su pantalla con la máxima atención; es seguro que no se le pasará inadvertido el más leve indicio.

De repente, los dos operadores de sonar se miran. El más antiguo habla por los dos:

—Mi segundo, hay un ruido en marcación quince.

Clark se planta junto a ellos en un instante.

—¿Cómo es? —pregunta mientras gira el volumen del altavoz.

A través de éste se percibe un ruido prolongado, una especie de silbido potente, que cambia algo en tono e intensidad.

—¡Mi comandante! —grita al puente—. ¡Está soplando sus lastres en marcación

quince! ¡Saldrá arriba directamente!

La potente voz de Sprinkle pega un traquido en el altavoz, haciendo dar un brinco de sobresalto al personal del puente. Aunque todos los prismáticos apuntan en seguida a la marcación inicial, la oscura noche oculta bien sus secretos; no es posible distinguir nada en absoluto.

El altavoz del puente resuena otra vez:

—¡Contacto radar en dirección dieciocho! ¡Es él, desde luego!

Convencido de que todo está libre arriba, el sumergible japonés ha soplado sus lastres, saliendo a flote y disponiéndose sin duda a proseguir su ruta, ofreciendo con ello al *Batfish* una nueva oportunidad. Nunca se sabrá si el blanco llegó a descubrirlo visualmente, por radar, por hidrófonos o simplemente efectuó una inmersión rutinaria de ejercicio. Pero hay una cosa de la que Jake está seguro: esta vez no le dará ocasión de detectarle.

Una vez más, el *Batfish* efectúa todos los intrincados detalles de la aproximación nocturna, aunque con una diferencia fundamental. El comandante no va a atacar ahora en superficie; la última vez fue descubierta y ahora está dispuesto a evitarlo a todo trance.

El japonés va aumentando su velocidad mientras cambia ligeramente de rumbo. El *Batfish* busca de nuevo una posición por su proa, y cuando la distancia a la derrota es del gusto de Fyfe, se sumerge parcialmente. Como la antena del radar va situada en la parte más alta de la superestructura, es lo último que desaparece cuando el submarino hace inmersión. Lo que Fyfe hace es dejar la referida antena fuera del agua, aunque todo el barco está virtualmente sumergido. Ésta es una hábil triquiñuela, y que el *Batfish* sea capaz de llevarla a cabo es un tributo que rinde al entrenamiento y a la competencia profesional de su dotación. Con la antena fuera, el radar sigue funcionando como en superficie, suministrando datos a los instrumentos de fuego cuando aún no se logra distinguir ni una mota por el periscopio.

Como es natural, el japonés, que a buen seguro está ahora muy alerta y nervioso —tal vez haya llegado a saber lo sucedido a uno de sus hermanos cuando pasaba por esta misma zona sólo dos días antes—, no tiene ningún blanco que detectar por radar, como no sea las pequeñas barras de metal que forman la antena del submarino americano.

De este modo, se aproxima a doce nudos de velocidad, confiado en que ha logrado dar esquinazo al submarino que lo acechó dos horas antes. Apenas si presta atención, ni nota tan siquiera aquella curiosa estructura que sale del agua a unos pocos cientos de yardas por su través de estribor. Fyfe ha resuelto aproximarse tanto como le sea posible, y, a poco, cuatro torpedos salen raudos de los tubos, emprendiendo su mortal carrera en la oscuridad de la noche.

Consuela pensar que la mayor parte de la infortunada dotación japonesa no llegó siquiera a enterarse de lo que sucedió. El primer torpedo hizo impacto a media eslora con una tronante explosión, volando virtualmente en pedazos al desventurado

submarino. Mientras sus dos mitades empezaban a elevarse, hundiéndose entre hirviente espuma y borbotones de aire y petróleo escapando de su interior, los otros dos torpedos llegaron a su destino. Sus explosiones sonaron, no obstante, apagadas, como si no hubiesen chocado contra algo sólido. Toda su fuerza, absorbida por el agua, sirvió, empero, para anular toda posibilidad de salvación a los supervivientes que pudieran haber quedado de la explosión inicial.

Tres minutos más tarde, Fyfe registró dos explosiones más, procedentes de las profundidades, sin duda explosiones internas en el destrozado casco del submarino hundido. Ocho minutos más tarde, una explosión horriblemente intensa conmovió al *Batfish*. El primer pensamiento fue que se trataba de una bomba de aviación, pero pronto se comprobó que formaba parte del canto del cisne del submarino nipón. Durante largo tiempo, los hidrófonos continuaron percibiendo los ruidos usuales producidos por un submarino al hundirse, principalmente ruidos de escapes de aire y explosiones internas.

Esta vez, Fyfe no pudo intentar el rescate de ningún posible superviviente por la presencia de un avión, descubierto en el mismo instante en que el *Batfish* se alistaba para salir a flote. Es dudoso, no obstante, que pudiese haber quedado nadie con vida después de aquella triple explosión.

* * *

Veinticuatro horas más tarde, poco después de medianoche, uno de los incorregibles del *Batfish* comentaba, al ver pasar a Jake Fyfe hacía la torreta:

—¿Otra vez? Pues sí que estamos buenos... ¡Otra nohecita de sueño perdida jugando a la taba con esos submarinos de ojos oblicuos!

Por tercera vez en cuatro días, el operador de radar había hecho llamar al comandante. Es lástima que los partes de campaña no acostumbren dar relación nominal del personal ni de sus puestos, ya que sería interesante saber si fue el mismo hombre el que detectó al enemigo en las tres ocasiones. Pero, por las horas en que tuvieron lugar: 2210, 1915 y 0155, parece probable que cada contacto lo estableciera el operador de cada una de las guardias, y por ello pueden los tres adjudicarse a su cargo un submarino japonés.

Como es natural, las características peculiares que habían aparecido con el primero fueron minuciosamente explicadas a todos los operadores, de modo que éstos sabían lo que tenían que buscar. En este caso, como en el anterior, el operador se limitó a señalar la pantalla y afirmar sin la menor vacilación:

—¡Hay otro submarino japonés, mi comandante!

Con una sola ojeada a la pantalla, Fyfe ordenó tocar en seguida la alarma general.

En esta ocasión, el mismo Fyfe habla por el sistema de comunicaciones interiores:

—Muchachos, tenemos otro submarino japonés. Parece que estamos incluidos en sus órdenes de operaciones. Vamos a ver si logramos hacerle seguir el mismo camino

que a los otros dos.

Fyfe y su equipo calculador son ya gente experimentada y transcurre poco tiempo hasta detectar positivamente al submarino en la pantalla del radar, determinándose en seguida su rumbo y velocidad. Los submarinistas americanos presumen que debe de navegar a un rumbo norte como el primero o hacia el sur como el segundo. Esto último resulta ser la solución: rumbo, ciento veinte; velocidad, siete nudos. El *Batfish* pone a rumbo de interceptación, cautelosamente, aunque algo más confiado. Es evidente que los japoneses no disponen de equipos de radar tan buenos como los americanos y que no saben sacarle el máximo rendimiento. Lo primero había que agradecerse a nuestra retaguardia y lo segundo sólo se les podía agradecer a ellos mismos. Este agradecimiento lo va a expresar el *Batfish* en su estilo propio y particular.

Pero la distancia es todavía demasiado grande, y antes de que el *Batfish* logre situarse en posición de lanzamiento, el sumergible japonés hace inmersión. ¿Por qué lo hace? No se sabe. Quizá detectó un avión, o creyó detectarlo, ya que el *Batfish* no descubre ninguno en su pantalla de radar. Puede que lograra un contacto momentáneo con el submarino americano por una inexplicable extravagancia de su radar. La explicación más plausible es que ha oído hablar del fallo de los otros dos submarinos al atravesar la zona y trata de hacer lo más difícil posible la caza sumergiéndose de vez en cuando.

Pero Jake Fyfe tiene la respuesta para esto; la última noche se graduó ya en esta técnica. A pesar del nuevo curso de los acontecimientos, se dirige al lugar que eligiera primitivamente para el ataque; después, en lugar de sumergirse, navega a lo largo de la derrota a cuatro nudos, abierta la escucha hidrofónica, con el radar barriendo constantemente la superficie y los serviolas alerta y en tensa vigilancia.

Media hora después de haberse sumergido el japonés, el *Batfish* vuelve a recoger las débiles emanaciones de su radar. Nuevamente está en la superficie, aunque esta vez no se ha oído el soplado de los lastres. Fyfe, Sprinkle y el equipo calculador vuelven a iniciar el juego de la aproximación.

Lo primero que hay que hacer es ganar el contacto radar real; las vacilantes señales que produce su radar en la pantalla no bastan para determinar sus datos, si bien dan una vaga indicación de la demora en que se encuentra el enemigo. Por ello el *Batfish* se dirige a la dirección indicada por aquéllas, esperando lograr el contacto de un momento a otro. De este modo se navegan varios miles de yardas sin el menor resultado, excepto que las señales del radar son cada vez más intensas. Fyfe y el segundo empiezan a preocuparse; saben que el japonés está en superficie, pero ¿y si estuviese practicando la misma estratagema desarrollada por ellos dos noches atrás? Supongamos que el japonés está efectuando su ataque sobre el *Batfish*, igual que lo hiciera éste... Un pensamiento ciertamente desagradable. Los serviolas redoblan la vigilancia, concentrándose especialmente a la superficie del agua próxima al submarino en media milla. El comandante da la orden de subordinar todo a la escucha

hidrofónica. Los ventiladores se paran, así como todos los motores auxiliares innecesarios y lo que es más importante, se paran los diésel, pasando la propulsión a las baterías. Silencioso y precavido, el *Batfish* se desliza a través del agua, atisbando y escuchando el murmullo de algún torpedo que viniera hacia él. Si el japonés es inteligente, se hará el silencioso a su vez y cerrará la distancia antes de disparar, de modo que el *Batfish* no tendrá la menor posibilidad de eludir los torpedos aun cuando pudiera escucharlos en su camino.

El chapoteo del agua en el costado suena extremadamente alto en la sobrenatural calma. El mismo aire oprime y ahoga en el puente: ¿para qué decir abajo, donde se han parado todos los ventiladores? El aliento parece que se detiene, mientras el corazón late en el pecho con un opaco golpeteo. El pequeño ventilador del radar produce un murmullo estridente que llena toda la torreta; éste no es posible pararlo, ya que sirve para impedir que se sobrecalienten las válvulas del radar. Sprinkle toma nota mentalmente de que hay que sacarlo y recorrerlo en la primera oportunidad.

Abajo, todo el mundo habla cuchicheando; no es que esto en sí pueda reportar ningún beneficio; más bien lo hacen instintivamente, como en tácito reconocimiento de lo mortalmente desesperado de la situación. El submarino japonés parece que está sumergido, posiblemente efectuando una aproximación, y ¡el *Batfish* todavía en la superficie!

El problema consiste en calcular cuánto puede el submarino japonés avanzar hacia él, suponiéndole el rumbo y velocidad más probables desde el momento en que hizo inmersión, y luego mantenerse por lo menos a esa distancia más una cierta cantidad como resguardo. Fyfe, tratando de conseguir ese contacto de radar que, razonablemente, debía de habersele presentado ya, deja aproximarse al *Batfish* tanto como se atreve antes de invertir el rumbo. En el mismo momento en que da la orden, alguien deja caer una herramienta sobre el piso de la cámara de motores, con un ruido seco que, transmitido por todo el ramal de admisión de motores, causa un fuerte sobresalto al personal del puente. A un serviola casi se le caen los prismáticos de las manos. El comandante entreabre la boca, pero la vuelve a cerrar; no haría ningún bien mostrar irritación en estos instantes.

Cuando el *Batfish* está todavía cayendo, llega al final la buena nueva:

—¡Contacto radar; marcación, trescientos treinta y seis!

El temple y la claridad de juicio de Fyfe han salido triunfantes otra vez. El japonés se había sumergido, por lo visto, como precaución rutinaria y no tenía, en realidad, la más remota idea de la presencia del submarino americano.

A todo esto, resulta que sólo quedan dos torpedos a proa. Esto no tiene normalmente mucha importancia, ya que el *Batfish* tenía que emprender pronto el regreso a su base. Hay que convenir, no obstante, en que nadie esperaría haberse encontrado en tres situaciones idénticas como éstas, y hasta que no se descubrió el tercer submarino, a Fyfe no le había preocupado lo más mínimo la idea de quedarse sin torpedos a proa. Ahora, sin embargo, se presenta un grave problema.

El *Batfish* ha de maniobrar para dar la popa al japonés. Esto no es fácil, ya que exige alejarse del blanco en el momento de lanzar. Fyfe se acerca lenta y cautelosamente, como un experto pescador que acechara su presa. La caña está preparada, la carnada en el agua y el pez se aproxima a ella, precavido, dispuesto a escapar a la menor señal sospechosa.

Este submarino ha demostrado ser considerablemente más cauto que los otros dos. Su forma de comportarse al salir a flote prueba que es astuto y minucioso, y Jake Fyfe no es hombre que desestime a su adversario. Los recientes sobresaltos están aún frescos en su mente y la superioridad de su equipo y vigilancia no lo son tanto como para confiarse en exceso.

Por ello, el *Batfish* acecha al blanco, logra su rumbo y velocidad totalmente por radar sin llegarlo a ver y, finalmente, se sumerge por su proa a varias millas de distancia. Por segunda vez, Fyfe emplea la treta de dejar fuera la antena del radar para que éste pueda seguir suministrando su preciosa información de los movimientos del blanco a su equipo calculador y los complicados instrumentos que manejan. Esta vez, no obstante, sigue dando la popa al enemigo, navegando despacio y virando cuando el otro lo hace. Finalmente, el ya sentenciado sumergible nipón cruza directamente su popa a la distancia deseada; en ese momento le dispara tres torpedos, que salen veloces a su encuentro. Ha sido un lanzamiento cuidadosamente planeado y calculado.

La distancia es algo mayor que en los ataques anteriores, y transcurre una larga espera en la torreta desde el momento en que los torpedos emprendieron su camino.

El comandante observa a través del periscopio. Ahora ya puede ver con claridad la larga y afilada silueta del enemigo, su puente desgarrado y su cubierta de forma singularmente ondulada.

—No tienen mal aspecto estos barcos —ha de admitir Fyfe—; son bastante rápidos, al menos tanto como los nuestros. No se sabe mucho acerca de su comportamiento en inmersión y, como casi todos los submarinistas americanos, Fyfe se reserva su opinión en este aspecto. Nuestra experiencia en grandes submarinos nos dice que el gran tamaño se paga con pérdida de maniobrabilidad y que la teoría establecida acerca de que la eficacia de los barcos varía proporcionalmente al tamaño de los buques no es aplicable a los submarinos. El japonés va pintado de negro, lo cual facilita el verlo, recortado contra el cielo gris; en el costado del puente se distingue con toda claridad un gran rectángulo con un disco oscuro en el centro.

El japonés sigue acercándose, totalmente ajeno a los tres mensajeros de la muerte que se hallan en camino. Fyfe comienza, entre tanto, a impacientarse; sin separar los ojos del periscopio, inquiere:

—¿Cuánto hace que se lanzó el primero, Clark?

Clark Sprinkle responde:

—Le faltan unos quince segundos, mi comandante.

—¡Quince segundos, condenado!

Pero los tres torpedos marchan como es debido y la impaciencia de Fyfe tiene por fin su término.

—Un impacto —grita alborozado—. ¡Un impacto maravilloso!

Y así es, en efecto, ya que este único impacto produce una brillante erupción de color naranja en el mismo centro del buque torpedeado.

Simultáneamente, en la pantalla del radar se produce una amplia dispersión de puntos luminosos, indicando que el blanco a saltado en pedazos; luego todo desaparece. La catástrofe se ha desarrollado en silencio hasta que, unos momentos después, llega a los hidrófonos del *Batfish* la onda explosiva con su terrorífica secuela de crujidos y resquebrajamientos. Casi al mismo tiempo llega el fragor hasta el último rincón del barco, de modo que nadie necesita que se le explique lo que ha pasado.

A la fuerte explosión de la cabeza de combate sigue a poco, casi como si fuera una sola, otra más fuerte y prolongada, sin duda los pañoles de municiones que han volado. Es muy posible que el japonés llevase una carga extra de municiones destinada, quizás, a sus compañeros sitiados en las Filipinas.

Uno de los tres cronógrafos se para al primer impacto, comprobándose sin lugar a dudas que pertenece al primer torpedo que recorrió su carrera calculada a la velocidad exacta. Después no sobreviene ningún impacto más, a pesar de que los restantes torpedos fueron cuidadosamente apuntados. Esta vez, no obstante el fallo no causa ningún desencanto; han fallado, sencillamente, porque no les quedaba blanco contra el que estallar.

En lo que se refiere al *Batfish*, Fyfe lo sacó a superficie a los tres minutos de haber hecho impacto el torpedo. Aunque no había la más remota posibilidad de encontrar supervivientes después de aquella horrible explosión, Fyfe estaba decidido —si milagrosamente los había— a poner de su parte todo lo posible por recogerlos y darles la oportunidad de seguir viviendo. Era ya casi el crepúsculo y nada se sacó en limpio con el empleo del proyector que Fyfe ordenó encender y apuntar al agua, por lo que decidió esperar a la llegada del día, confiando en que los aviones japoneses que patrullaban el área no se dejarían ver en seguida.

En este punto, uno no puede evitar el comparar los repetidos intentos generosos del *Batfish* por socorrer a sus víctimas con el tratamiento dado en situaciones similares por los japoneses. Hubo un caso en que la casi totalidad de la dotación de un submarino americano fue apresada por un destructor nipón. Uno de los hombres, que estaba herido, fue inmediatamente arrojado por la borda. Otro, que sufría violentas arcadas por haber tragado mucha agua salada, habría sido igualmente arrojado al mar de no haberse zafado de los que intentaban hacerlo, uniéndose al grupo de sus compañeros. En el caso del *Tang*, los pocos supervivientes que desgraciadamente hubo fueron brutalmente golpeados en la cabeza y el cuerpo. En contraste con todo esto, el *Batfish* se exponía encendiendo su proyector para poder localizar a los supervivientes de su faena nocturna y después permaneció en aquellas

aguas hasta bien entrado el día, con la sola esperanza de encontrar uno o dos naufragos. Su posición estaba dentro del radio de acción de la aviación enemiga, donde las normas extraoficiales, por las cuales se guiaban la mayor parte de los submarinistas americanos, requerían permanecer sumergidos mientras reinase la luz del día.

De uno u otro modo, muchos de nuestros submarinos lograron recoger supervivientes de los barcos enemigos torpedeados por ellos mismos o por otros submarinos. En más de una ocasión, los oficiales y marineros americanos hubieron de echarse al agua tras ellos, forzándoles a aceptar su hospitalidad. En ninguno de los casos, los prisioneros fueron objeto de malos tratos; muchos de ellos ganaban peso durante los días que permanecían a bordo, y eran, en general, tan bien considerados que hubieron de darse órdenes estrictas de tratarlos con más severidad para no «malcriarlos».

Con la llegada del crepúsculo, el *Batfish* empezó a ver grandes cantidades de petróleo, pedazos de madera, papeles y restos de distinta especie, todo con muestras de estar recientemente en el agua y sin duda procedente del submarino hundido. Pero no se vio ningún japonés ni vivo ni muerto. Parecía que no iba a aparecer ningún objeto tangible que sirviera de recuerdo de la acción cuando se descubrió una pequeña caja de madera con el borrador de bitácora japonés y sus instrumentos de navegación. Sin duda la habían subido al puente para tomar una situación, a pesar de lo poco favorable del tiempo, pero no habían llegado a abrirla.

Como los japoneses emplean cifras arábicas en sus cálculos de navegación, no hubo dificultad en averiguar su contenido. Según se colegía de él, habían salido de Nagoya, en Formosa, con rumbo a Luzón, punto éste al que no llegaron jamás.

El *Batfish* abandonó la zona con rumbo a Guam tres días más tarde, y el 21 de febrero se atracaba al costado del buque nodriza *Apollo*, en la bahía de Apra, en Guam.

Decir que Fyfe fue recibido con los brazos abiertos por sus hermanos submarinistas no refleja la exacta realidad. Aunque no se podía anunciar públicamente esta magnífica aventura, debido a la norma de ocultar nuestros éxitos, el hecho fue bien conocido por todas nuestras fuerzas submarinas. Esta patrulla podía casi compararse a aquélla en la que Sam Dealey hundió cinco destructores. Era también una prueba más de que el espíritu de las fuerzas submarinas, tan maravillosamente ejemplarizado por Sam Dealey O’Kane y Morton, era cada vez más fuerte y que los que vinieron después no habían perdido las virtudes de sus predecesores.

* * *

Tuvo aquello, sin embargo, un efecto más importante y de mucha mayor trascendencia. Para una nación como los Estados Unidos, con su enorme marina

mercante, el submarino es quizás la más seria amenaza para la victoriosa prosecución de una guerra. Quiere esto decir que, si alguna vez nos volvemos a ver envueltos en otra contienda, habremos de ponernos inmediatamente de espaldas a la pared si la potencia enemiga tiene una poderosa arma submarina. No hay sino pararse a considerar lo que los submarinos alemanes habían hecho contra Inglaterra en dos guerras mundiales y contra nosotros en la segunda de ellas. En los dos casos ganaron los aliados, pero por muy estrecho margen.

No obstante, en los últimos días de la segunda guerra mundial cuando la derrota era ya inminente, los alemanes desarrollaron un nuevo tipo de submarino. Es cierto que no inventaron nada extraordinario, pero supieron reunir varias ideas conocidas para desarrollar el submarino *schorkel*, de gran velocidad, que puede decirse es el barco que ha revolucionado los conceptos de la guerra antisubmarina. Este submarino es virtualmente inmune a las contramedidas que con tanto éxito empleamos contra alemanes y japoneses y su eficacia en el ataque es casi triple.

Afortunadamente, nuestros dirigentes militares no han menospreciado el desafío hecho por los submarinos rápidos. Una enorme cantidad de energías mentales se han empleado en resolver de antemano el problema de cómo detener a los submarinos enemigos antes de que lleguen a infligir este tan temido daño sobre nuestro comercio, por decirlo así nuestra arteria vital. Y cada vez que se ha suscitado la discusión en las salas del Departamento de Marina, en el Pentágono e incluso en la Casa Blanca, ha surgido siempre alguien sacando a relucir el hecho de que el *Batfish* hundió tres submarinos enemigos en el transcurso de cuatro días, sin recibir daños y con relativamente pocos riesgos para él. *¿Por qué no preparar submarinos para destruir submarinos?*

La idea ha estado desarrollándose hasta ahora, siete años después del éxito de Fyfe, y algo se está haciendo sobre el particular. Es evidente que un submarino gozará, con respecto a otro submarino, de las mismas ventajas características del arma, es decir, sorpresa, ocultación, etc... Sólo hay una diferencia fundamental: como la caza ha de tener lugar en el elemento habitual del submarino, *los dos pueden resultar el cazador o el cazado*. La detección adquirirá mucha mayor importancia que antes, si es que esto es posible. Lo que no cabe duda es que seguirá siendo un negocio que agote los nervios del más templado.

Capítulo XVII

Tirante

DE: Jefe de las Fuerzas Submarinas del Pacífico.
PARA: Teniente de navío Edward L. Beach, Jr., U. S. Navy.
VÍA: Comandante del *USS Trigger* (SS237).
ASUNTO: Cambio de destino.

1. De acuerdo con la orden de la Oficina de Personal de fecha 16 de mayo de 1944, cuyo texto no se incluye, se considerará usted desembarcado del *USS Trigger* y relegado de cuantos otros deberes se le hubieran podido asignar. Deberá presentarse al jefe del 14.º Distrito Naval para ser transportado, por los primeros medios oficiales de que se disponga, incluida la vía aérea, a cualquier puerto de la costa occidental de los Estados Unidos. Luego se presentará al jefe de los astilleros de Portsmouth, New Hampshire, en comisión temporal durante el armamento del *USS Tirante* (SS420) y para prestar servicio en él una vez entregado...

Había muchas más cosas escritas en mis órdenes, incluyendo el hecho de que el Secretario de Marina determinaba que este servicio de tierra «lo exigía el interés público». De este modo, a primeros de junio de 1944 llegué a Portsmouth con mis flamantes galones de capitán de corbeta y del brazo de mi mujer, con la que me había casado apenas hacia un mes.

El *Trigger* dejó en mi profundos recuerdos. Unas pocas semanas atrás, mientras preparaba mis bártulos poco antes de medianoche, para coger el avión de madrugada en San Francisco, habían venido uno a uno todos los miembros de su dotación a decirme adiós. Luego, cuando caminaba solo por el muelle, y me volví para contemplar su casco, flotando gris a la luz de la luna, con la pintura cuarteada y lleno de manchas de óxido, comprendí que ya no me pertenecía.

Ahora tenía en mis manos un nuevo barco, aún sin terminar, y un nuevo comandante; había que empezar todo otra vez. El *Tirante* iba a tener los últimos adelantos, el casco más robusto que los ingenieros americanos fueron capaces de proyectar, las máquinas más poderosas y una enorme capacidad de torpedos de reserva. Iba a ser un instrumento muy perfeccionado de la guerra submarina, capaz de superar en todo al *Trigger*. Pero yo me preguntaba si llegaría a poseer su mismo espíritu y capacidad para buscar y encontrar la lucha, llevándola siempre a un fin victorioso.

Para esto no había sino una sola respuesta. El nuevo comandante —que ejercía su

primer mando— y yo tuvimos muchas conversaciones sobre este particular, buscando el medio de inculcar a nuestro barco el espíritu combativo y el valor que esperábamos de él. Empecé a admirar a George Street más y más conforme iba transcurriendo el tiempo, ya que me parecía ver combinadas en él las cualidades de una sólida formación con un profundo respeto a las ideas de los demás. Una vez convencido, aquéllas tenían en él un inteligente impulsor y seguidor.

Pasaron ocho meses desde que se puso la quilla del submarino hasta que izamos el gallardete de mando el 6 de noviembre de 1944 —unos tres meses después de haber llegado su dotación— y casi transcurrió otro mes antes de que lo pudiésemos sacar a la mar.

Nuestros primeros pasos consistieron en practicar con el nuevo equipo y aprender su manejo, empezando por las operaciones más fáciles y metiéndonos poco a poco en las más intrincadas; todo ello en la confortable seguridad de los astilleros. Nos esforzábamos en efectuar ejercicio tras ejercicio amarrados al muelle, y antes de que sacásemos al *Tirante* para su primera inmersión estábamos todos seguros de que la maquinaria funcionaba según se había diseñado y que cada uno de nosotros conocía su cometido a la perfección.

A últimos de noviembre, el nuevo barco se hizo a la mar. Los motores marchaban con su runruneo gutural; la roda surcaba las olas con suavidad y su afilada eslora avanzaba sin esfuerzo por las frías y tranquilas aguas. Sólo el no muy ordenado bullir de su dotación dejaba traslucir su calidad de novato cuando se fue aproximando el momento de sumergimos por primera vez.

—¡Atentos para la inmersión!

Esta orden poco común se extendió a todos los rincones del barco por el sistema de comunicaciones interiores. La dotación acudió a sus puestos, asiendo los mandos con los que, en un momento, lo harían bajar a las profundidades. Me agradó comprobar que todos estaban en tensión.

Ed Campbell, el jefe de máquinas y oficial de la inmersión, me miró interrogante. Al contestarle yo afirmativamente, alzó una mano moviéndola como si abriera una válvula. Un torrente de aire de alta penetró en la cámara de mando; en seguida cerró el puño a cuya señal el silbido cesó bruscamente al cortar el auxiliar de guardia la entrada de aire. Él y yo inspeccionamos el manómetro; permanecía fijo, mostrando una pulgada o más de presión atmosférica sobre la normal.

Subí unos pocos pasos de la escala de la torreta, lo suficiente para hablar con George Street, que miraba ya por el periscopio aunque el buque estaba en superficie. La escotilla de la torreta estaba cerrada y trincada, según había comprobado yo por la luz verde del cuadro de inmersión (el «árbol de Navidad») y por el hecho de que el barco había mantenido la presión interior.

—Luces de inmersión verdes, presión a bordo. ¡Todo listo abajo, mi comandante!

George apartó la mirada del periscopio y me dijo sonriendo:

—Échelo para abajo, Ned; ya no podemos aprender nada más.

Alcé la mano hacia la alarma de inmersión, moviéndola dos veces en un pequeño arco. Estaba todavía dura de puro nueva y no volvía a su posición normal, para lo cual era preciso forzarla a mano. Cuando cesaron sus sonos familiares —al menos éstos eran iguales que los del *Trigger*— di la orden por el interfono general:

—¡Inmersión, inmersión!

El suboficial torpedista D. W. Remley abrió las ventilaciones, accionando una por una las palancas de mando hidráulicas, mientras se oía el bufido del aire escapando de los lastres. El timonel puso los telégrafos en «avante toda» y el timón a la vía. La cubierta del *Tirante* empezó a inclinarse ligeramente, metiéndose de proa. A mis pies, en la cámara de mando, Ed vigilaba a sus timoneles, inclinados sobre los grandes volantes niquelados. El *Tirante* empezaba a romper con la superficie, haciéndose cada vez mayor su ángulo de inclinación, mientras yo, apoyado en el mamparo de la torreta, pensaba en el mando de la alarma, que había que reparar.

George giraba de un lado a otro el periscopio, vigilando alternativamente la proa y la popa. Al cabo de un rato habló:

—La proa ya está debajo. —Y, transcurridos unos pocos segundos, añadió—: La popa ha desaparecido también.

Al chapoteo del agua en el casco sucedió el susurro del agua trepando por las planchas del puente y las camisas de los periscopios. Casi imperceptiblemente noté como disminuía el ángulo de inclinación.

—¡Avante media!

Es la voz suave de Ed ordenando un cambio de régimen a la cámara de maniobra. El timonel mueve los telégrafos, marcándose en ellos con un zumbido la contestación de los electricistas. La proa del *Tirante* empieza a levantarse.

—¡Del mar a proa! —dice Ed de nuevo, pues la proa está subiendo con demasiada rapidez—. ¡Bueno, meter!

A esta orden cesa el ruido casi imperceptible del agua entrando en el nivelación de proa. La cubierta se pone horizontal.

—¡Avante despacio!

Es costumbre en los submarinos que el oficial de la inmersión pueda usar libremente la velocidad hasta que el barco queda trimado.

Ed habla por el hueco de la escotilla:

—¡Buque trimado, señor! ¡Profundidad, sesenta pies; velocidad, avante despacio!

Su voz apenas denota la satisfacción que siente; lograr el trimado tan próximo en la primera inmersión de un submarino nuevo raya casi en lo milagroso. La primera inmersión del *Trigger* nos llevó hora y media de meter y sacar agua antes de que quedáramos satisfechos.

Nuestro nuevo comandante no era de los que desperdician una ocasión cuando se presenta; ésta fue una de las primeras cosas que me empezaron a gustar de él. En pocas palabras, bien escogidas, le hizo conocer a Ed que era sin duda el mejor oficial de trimado del mundo y que todos podíamos considerarnos muy afortunados de

tenerlo a bordo con nosotros.

La personalidad del *Tirante* fue desarrollándose poco a poco, incluso antes de que finalizara su periodo de instrucción. Su radar era el más potente que yo había visto jamás, sus motores marchaban mejor cuando estaban sobrecargados y andaba veintiún nudos con facilidad cuando otros submarinos de igual diseño alcanzaban apenas los diecinueve. Amén de llevar cuatro torpedos más que el *Trigger*, éstos habían sido mejorados para eliminar los desencantos sufridos en los primeros días. Muchos hombres de la dotación del *Tirante* eran ya veteranos del Pacífico y algunos incluso del *Trigger*. Nuestro trabajo se edificó sobre las virtudes y los errores de los que nos enseñaron a nosotros el oficio.

El prólogo del primer crucero de guerra del *Tirante* decía lacónicamente: «El barco quedó terminado el 23 de noviembre de 1944, comenzando a entrenarse en las aguas heladas, las nieblas y las tormentas de Portsmouth. Los constructores del *Tirante* han hecho un magnífico trabajo». En cierto modo, a partir de aquella primera inmersión de trimado, todo empezó a ir como sobre ruedas para nosotros. Después de dos años y medio luchando con un barco que iba teniendo cada vez más cosas mal — por acción del enemigo o simplemente por viejo— y a pesar de que en el *Trigger* todo había marchado siempre a la perfección, era para mí un placer sin precedentes aquello de tenerlo todo nuevo, funcionando sin dificultades.

Durante las dos semanas de entrenamiento que invertimos en New London, antes de partir para el Pacífico, estuvimos trabajando en los equipos de lanzamiento, de seguridad interior y otros muchos aspectos de la técnica de submarinos. El alférez de navío Bill Ledford, antiguo torpedista de cargo del *Trigger* y ahora ayudante del oficial de armas, repasaba incansablemente cada uno de nuestros torpedos, y todos los que disparamos en ejercicios dieron en el blanco. Por estas fechas estábamos ya listos para partir; el *Tirante* era ya un barco perfecto y nosotros teníamos la seguridad de salir airosos de cualquier inspección de eficiencia que nos quisiera pasar el almirante Lockwood.

El día antes de salir para Balboa y el Pacífico, nuestros preparativos se vieron interrumpidos por una inesperada llamada al comandante. Cuando éste regresó nos llamó al teniente de navío Endicott Chub Peabody y a mí a su camareta.

—Era el jefe de los Servicios de Armamento —dijo sin más preámbulos—. Le han puesto una patata caliente en la mano y pretende largárnosla a nosotros.

—¿Qué es ello, mi comandante?

George sonrió.

—Parece que los obreros de la «Westinghouse Corporation» de Sharon, en Pennsylvania, que se dedica a fabricar torpedos eléctricos, se han unido para donar un torpedo especial y contribuir con él al esfuerzo de guerra. Ahora está en el almacén de torpedos, probado y listo para lanzar; andan buscando a alguien que se lo quiera llevar.

—Estamos ya totalmente cargados de torpedos, mi comandante —dijo Chub—.

Tendríamos que sacar uno...

La sonrisa del comandante se amplió.

—Aguarde a que cuente el resto. Este torpedo está pintado como un anuncio en una autopista, de modo que nadie pueda confundirlo con otro. Ha sido fotografiado por lo menos una docena de veces, una en cada fase de su fabricación. Dos almirantes han declarado públicamente en Sharon que ese «pez» será enviado al enemigo con sus respetos, y ahora alguien tiene que hacer buenas sus promesas.

—¿Quiere usted decir —intervine— que esperan que saquemos ese «pez» y lo plantemos en el buche de cualquier acorazado japonés? Esa gente ignora que los acorazados nipones no crecen como los árboles y que hasta en una salva bien calculada más de un torpedo está destinado a fallar.

—¡Oh, no pienses que no son razonables! Seguramente se conformarían con que se lo encajásemos a algún «Maru».

Chub atajó:

—Estaríamos locos si aceptásemos ese «bicho» y luego tuviésemos que comunicar que no habíamos hecho nada con él.

Esto no desconcertó a George.

—Tiene usted razón —dijo—, y por esto el aceptarlo o no es voluntario. Uno o dos barcos han declinado ya el honor por la misma razón, y por eso el jefe de Armamentos está ansioso de deshacerse de él. Yo le dije que veríamos de alcanzar el destino deseado.

Debíamos habernos dado cuenta antes que nuestro comandante no dejaría pasar jamás un reto como éste. Por los ojos de Chub pasó un repentino fulgor de admiración, y yo me sentí también complacido con «el viejo».

—En estos momentos está ya en camino —añadió George.

Cuando llegó a bordo, en una carretilla de torpedos especialmente construida, acompañado de una nube de altos jefes y media docena de fotógrafos, nos dimos cuenta de que íbamos a llevar a cabo el más documentado embarque de torpedos de la historia. Y, como Ed Campbell comentó después de presenciar la ceremonia, ya podíamos escondernos bien en lo sucesivo si no lográbamos hacer algo bueno con él.

El 8 de enero de 1945, el *Tirante* salió de New London con destino a Pearl Harbour. El viaje duró treinta y tres días, incluyendo los ocho que permanecimos en Balboa efectuando ejercicios durante todo el día y parte de la noche. Todos habíamos estado alejados mucho tiempo del teatro de operaciones y había una gran cantidad de cabos sueltos que atar. Street y yo estuvimos repasando nuestras experiencias anteriores según nos íbamos adentrando en aguas más cálidas.

Teníamos, por otra parte, mucha prisa en llegar, porque era evidente que la guerra no iba a durar ya mucho. Nuestros submarinos cruzaban de un lado para otro por las aguas japonesas, vigilando las entradas de los puertos y permaneciendo en superficie impunemente durante el día a la vista de la costa. Uno de ellos había entrado, incluso, en pleno día en la bahía de Tokio para recoger a un aviador derribado durante el curso

de un ataque aéreo.

La marina mercante japonesa —o lo que quedaba de ella— vivía en un verdadero estado de terror hacia los submarinos americanos. En 1944, casi la mitad de los barcos que salieron del Japón tuvieron por destino el fondo del mar. Nuestras tropelías nocturnas habían sido las más temibles de todas. Una vez que el almirante Lockwood logró resolver el problema de los torpedos, los fallos descorazonadores e inexplicables fueron notablemente reducidos y un convoy tras otro eran barridos de la superficie del océano en las horas comprendidas entre el ocaso y el orto del sol. Los japoneses se ocultaban ahora de noche y navegaban tan sólo durante las horas del día, cuando imaginaban que nuestros submarinos atacarían sumergidos, sacrificando su movilidad y dándonos mejores oportunidades de darles caza.

Por ello nos dimos prisa en acabar nuestro programa de instrucción de Balboa y en Pearl Harbour, hasta que ya sólo nos quedaba una cosa que hacer antes de ponemos en camino: elegir nuestra zona de operaciones.

Para nosotros, esto significaba mucho, ya que el jefe de los submarinos nunca daba a conocer lo bien o mal entrenada que consideraba a una unidad. Si lograba pasar los severos requisitos que se exigían, la enviaba a efectuar un crucero; si no, la retenía para entrenarla más; en casos extremos, se había llegado incluso a relevar al comandante o a otros miembros de la dotación. Sólo se podía pensar lo que el «Tío Charlie» pensaba de uno al ver la zona de operaciones que le asignaba, ya que los mejores barcos iban a las zonas de más actividad por razones que son obvias. Por fin llegó nuestra asignación: el mar Oriental de la China y el mar Amarillo, la zona más caldeada que podía imaginarse.

Una vez más se había probado la buena suerte del *Tirante*. Con todo cuidado cargamos nuestro «Sharon especial» en el tubo número seis. Como siempre acostumbábamos disparar en orden inverso, con el primer torpedo apuntando al centro del blanco, este tubo le daría las mayores probabilidades de hacer impacto a la primera salva que lanzásemos. Al desembarazamos de él estoy seguro que todos empezaríamos a sentirnos mucho mejor.

Pasar del entrenamiento a la realidad de las bombas, cargas de profundidad, explosiones de los torpedos y posibles hundimientos de buques es quizás uno de los cambios más radicales que puede experimentar un individuo o un barco. Al mismo tiempo, es algo a lo que no se puede uno aproximar paulatinamente; por muy realista que sea el ejercicio, siempre se tiene el pensamiento confortador de que todos los buques que participan en él regresarán a puerto. Es frecuente observar un fenómeno singular: los individuos más expertos, más agresivos y de mayor visión no encuentran durante los entrenamientos las mismas oportunidades que se abren frente a ellos en la lucha. Y hay individuos que nunca causaron una impresión especial hasta que alcanzaron un asombroso nivel de efectividad bajo el estímulo de un peligro extremo. Esto sucede con los barcos y muy en particular con los submarinos.

Un psicólogo probablemente lograría explicar por qué razón es la primera acción

de una patrulla la que da la tónica general de todo el crucero, y por qué la forma en que un nuevo submarino logra su primer contacto sienta su personalidad para el tiempo venidero. Ni George Street ni yo sabíamos el porqué de esto aunque acostumbábamos discutir sobre ello; pero sabíamos que era cierto.

En el extremo meridional de Kyushu hay una pequeña bahía, Kagoshima Kaiwan, protegida por varias islas pequeñas. Nuestras informaciones indicaban que muchos cargueros costeros la empleaban como refugio. Con anterioridad había habido pocos ataques submarinos en aquellas aguas, quizá debido a ser muy cerradas, pero eran muy profundas hasta llegar a la misma costa; no estaba mal, si a uno le agrada arrimarse al enemigo.

Nuestro objetivo era doble: dar lo antes posible el bautismo de fuego al *Tirante* y zafamos, con todos los respetos, de nuestro «MIT» (Muy Importante Torpedo). Por ello resolvimos aventurarnos en aquel peligroso paraje, situamos a la entrada de la bahía y patrullar entre las islas y la tierra firme. Yo estuve en vela toda la noche del 25 de marzo en el puente y, poco antes de amanecer, hice inmersión justo en el lugar señalado por el comandante, a cinco millas de la entrada. Pero esto no satisfizo a George, que por la mañana, mientras yo cogía el sueño, se aproximó a menos de dos millas de la costa. Poco después del mediodía fue avistado un barco saliendo del fondeadero.

Nuestra aproximación no pudo realizarse en la forma que él había proyectado. Nos habíamos situado muy cerca de la costa para quedar entre ésta y el barco que salió; de este modo siempre iríamos hacia aguas más profundas durante el ataque y estaríamos seguros de lanzar nuestro «MIT» desde su tubo de proa. Pero el blanco, un pequeño carguero, salió metiéndose por nuestro lado de tierra, casi rozando los acantilados de la costa. Sumergidos, no podíamos revirarnos para atacarlo, por miedo a tocar en el fondo, y tuvimos que dispararle una salva con los tubos de popa. El primer torpedo lo despanzurró al minuto de salir del tubo y los otros dos estallaron contra los acantilados. Nuestra víctima tardó un minuto escaso en hundirse.

Nuestro «MIT» languidecía aún en su tubo de proa, pero nosotros escogimos un nuevo sitio más arriba de la costa de Kagoshima Kaiwan, un arrecife escarpado llamado Oniki Saki, haciendo inmersión a la mañana siguiente a una milla escasa de él.

Durante tres días merodeamos por aquel lugar, y después del almuerzo del tercer día se presentó nuestra segunda víctima.

La alarma general estaba todavía sonando cuando llegué yo a la torreta. Trepano por la escala, me situé detrás de Chub Peabody, donde podía llevar a cabo mi misión oficial de derrota y coordinador del ataque, si era necesario, ayudando al comandante en lo que me requiriese. Street estaba ya en el periscopio.

—Parece un blanco de torpedos —dijo—. Echa una ojeada.

Pude ver lo que se asemejaba a un pequeño edificio cuadrado con una enorme chimenea negra un poco a la derecha de su medianía. Esta chimenea vomitaba una

enorme columna de humo negro que se extendía plana hacia la derecha. La resplandeciente calina hacía más difícil de distinguir su contorno.

—Anota la marcación —dije, y plegué los brazos como señal de que arriasen el periscopio—. Un carguero pequeño, anticuado —añadí dirigiéndome a George—. Angulo de inclinación, diez babor. Parece que va dando toda la velocidad que puede, probablemente diez nudos.

George asintió.

—Eso mismo me parece a mí también, Ned. Le hemos puesto diez nudos y ángulo de inclinación quince babor.

Después echó una mirada por encima de Chub a las esferas graduadas del TDC, que reproducen las posiciones relativas del blanco y del submarino.

—Ésta es la oportunidad de zafarnos del «MIT» —observé. Todo el mundo en la torreta asintió y yo comprobé la cámara fotográfica.

Tras varias observaciones, George se volvió a mí.

—Prepara tres torpedos, Ned, separándolos para que den uno en la proa y otro en la popa.

Esto lo habíamos tratado ya. La doctrina requiere que se espacien los torpedos una cantidad equivalente a una eslora del blanco o más; pero ésta era una costumbre de los tiempos en que fallaban los torpedos, y el primer ataque había demostrado que los nuestros marchaban correctamente. Dispuse, pues, la salva de modo que los tres hicieran impacto: uno apuntando a la proa, otro a la popa y el tercero a la chimenea. Nuestro «MIT» era el que iba a dar en la chimenea.

A todo esto habíamos estado virando y maniobrando, siguiendo el plan de zigzag del blanco y manteniéndonos en posición contraria mientras él se aproximaba. George, veterano de muchas patrullas en el viejo *Gar* en Australia, sabía ciertamente cómo se manejaba un submarino. Nunca hicimos un movimiento inútil y usaba el periscopio con técnica perfecta. Después de arriarlo la última vez, dio varias órdenes en tono tranquilo. El *Tirante* cesó de maniobrar y moderó la marcha.

—¡Atención a proa! —señaló George al telefonista, que estaba ya transmitiendo la orden. Y luego preguntó al operador de sonar—: ¿Distancia?

—Mil doscientas —respondió éste.

Chub coincidió esta distancia en el TDC, mirando fijamente al cuadro de lámparas de «listo», donde estaba encendida la correspondiente al tubo número 6, con su interruptor de fuego conectado. El sirviente de disparo, con la mano puesta sobre el pulsador, estaba listo a hacer fuego. Me volví para mirar al TDC, donde el enemigo aparecía aproximándose a posición ideal de lanzamiento. El TDC zumbaba tenuemente con la luz de «solución correcta» encendida para los tubos de proa; el conmutador de ángulo de giróscopo estaba en la posición debida.

—¡Angulo de giróscopo comprobado y listo! —anunció Gene Richey, ayudante de la dirección de lanzamiento.

—¡Listo! —comunicué al comandante.

Éste se levantó cuando el periscopio llegaba a la mitad de su recorrido e hizo señas para que se lo arriasen.

—¡Cincuenta y tres y medio! —cantó Karlesses, el ayudante de periscopio. Vi que coincidía exactamente con el ángulo generado en el TDC.

—¡Fuego! —grité.

El sirviente de disparo pulsó el botón de fuego, sintiéndose la suave conmoción producida por el aire al expulsar al mar nuestro primer torpedo, al que siguieron otros dos más.

—Todos los torpedos marchan normalmente —comunicó el hidrofonista.

En un rincón, fuera del paso, un marinero contaba el tiempo. Parecía que transcurrían horas hasta que llegó a los treinta segundos.

El periscopio empezó a ascender de nuevo; si todo iba bien, el primer torpedo debería hacer impacto en el mismo instante que aquél llegara arriba. Sentía sudar las palmas de las manos y las restregué contra los pantalones, pero aún las sentía húmedas.

«¡Blaam!». Una tremenda explosión hizo estremecer el casco de acero del *Tirante*. George asía con fuerza el periscopio y enterraba su frente en la defensa de goma del ocular. Yo estaba junto a él, esperando mi turno, e inmediatamente me lo entregó.

No pude ver el centro de nuestro blanco, porque estaba totalmente oculto por una gigantesca columna de agua, más alta que los topes de sus palos. Mientras miraba, la proa y la popa emergieron del agua, acercándose una a otra por el aire. Después, la columna se disipó, pero el centro del barco había desaparecido.

Mientras el comandante me separaba del periscopio, pude captar aún, por una fracción de segundo, la visión del barco que desaparecía, partido en dos.

—¡Cámara! —gritó de repente George.

Rápidamente se la tendí, ayudándole a fijarla en el periscopio.

En el mismo instante que apretaba el disparador se oyó una segunda explosión procedente del blanco, más suave, evidentemente una caldera.

Cuando volví a tener oportunidad de mirar, uno o dos segundos más tarde, llegué a tiempo de ver el extremo de popa deslizarse hacia el fondo. Los otros dos torpedos, disparados unos pocos segundos después del primero, se quedaron sin blanco y tras ahorquillar el casco destrozado se perdieron en alta mar.

Esto era el día 28 de marzo; hicimos un apunte especial en el diario de navegación, señalando que el torpedo que ocasionó tan devastador efecto era el número 58 009, donado por los empleados de la fábrica de torpedos de Sharon como contribución al esfuerzo de guerra. Todavía conservaba este torpedo su pintura especial cuando navegaba a través del agua llevando su mensaje letal. La fábrica de Sharon recibió pruebas fotográficas de su contribución especial unos cuatro meses después de haber aceptado la Marina su obsequio.

Aquella noche, bien alejados de costa, extendí las cartas delante del comandante

para discutir dónde íbamos a continuar la caza. Pero un mensaje recibido por radio hizo cambiar nuestros planes: el *Trigger*, que había efectuado dos patrullas improductivas desde que yo lo dejara y que ahora estaba en la tercera, había recibido órdenes de reunirse con el *Tirante* para llevar a cabo un crucero coordinado en el mar Oriental de la China. En su crucero actual, en el que había hundido ya dos barcos, llevaba un nuevo comandante, David Cannole, al que conocí ligeramente cuando estaba de oficial en el *Pompano*, antes de su pérdida.

Estaba previsto que el *Trigger* se reuniera con nosotros aquella misma noche; a las pocas horas debíamos ponernos en contacto por radio con él. Yo estaba un tanto excitado ante la perspectiva de contemplar de nuevo mi viejo hogar. Como teníamos que llevar a cabo una misión coordinada, alguien habría de ir a bordo para celebrar una conferencia. Ésta era una ocasión demasiado buena para desperdiciarla, y no faltaron voluntarios para dotar nuestra balsa de goma, todos ellos antiguos tripulantes del *Trigger*.

En diversas ocasiones llamamos por radio, sin obtener contestación; silencio. Al aproximarse el alba, nos separamos de la costa, sumergiéndonos en un lugar que nos parecía apropiado, esperando impacientes la llegada de la oscuridad; entonces nos dirigimos nuevamente hacia la costa para llamar a mi antiguo barco: «*Tirante llama a Trigger... Tirante llama a Trigger... S420 llama a S237... S420 llama a S237*».

Durante toda la noche estuvimos llamando. Con el mayor cuidado sintonizábamos nuestro transmisor a la frecuencia exacta, girando suavemente el mando de los receptores alrededor de la frecuencia en que él había de salir, pensando que quizá pudiera estar un poco fuera de onda. Pero durante toda aquella larga noche de insomnio no oímos nada de él.

La tercera noche transcurrió igual que la segunda, excepto que ésta me la pasé, casi íntegra, en la radio. A intervalos irregulares, Ed Secard pulsaba nuestra llamada, sin respuesta. Su rostro se mostraba inescrutable; su estilo, natural y preciso. Pero Secard había hecho muchas patrullas de guerra a bordo del *Trigger* y cuando llegó el momento de ser relevado rechazó al que venía a sustituirle. Pequeñas gotas de sudor perlaban su frente y una ligera mancha encarnada había brotado en sus mejillas juveniles; pero su mano continuaba pulsando las letras del código, una y otra vez, con precisa exactitud: «*S420 llama a S237... S420 llama a S237... S420 llama a S237... Tirante llama a Trigger... Tengo un mensaje para usted... Tirante llama a Trigger... Tirante llama a Trigger... Salga, por favor...*».

Con los auriculares auxiliares puestos, yo miraba los instrumentos como si concentrándome en ellos pudiera dar respuesta a su llamada. Cada vez que levantaba la vista a la puerta de la cabina de la radio veía rostros angustiados que me observaban fijamente, caras preocupadas de hombres a los que yo conocía bien; que no decían nada, ni tampoco hacía falta que lo dijeran. Uno de ellos tendió una vez dos tazas de café.

Nunca llegamos a obtener contestación, y, en lo profundo de nuestros corazones,

aquellos tres días de inútil llamada eran ya respuesta más que suficiente. En los buques de superficie hay siempre supervivientes que envían mensajes, quizá se encuentran restos del naufragio; normalmente, operan juntos, de modo que hay alguien que puede relatar lo sucedido. Con los submarinos no queda sino el más profundo e insondable silencio.

Casi podíamos imaginar la repentina e inesperada catástrofe; quizás un kamikaze japonés, posiblemente una carga de profundidad, una que da justo en el blanco después de haber fallado cientos de ellas. A lo mejor, un torpedo o incluso —aunque resulta inconcebible— un accidente.

En algunos compartimientos apenas si hay tiempo para darse cuenta de que el robusto casco del *Trigger* ha sido quebrantado. La sirena de alarma deja oír su lúgubre lamento y, en una fracción de segundo, las aguas toman ávida posesión de su interior. En otros, la fuerte conmoción sobrecoge a los hombres, que al instante comprenden que ha sucedido lo peor.

En seguida, el barco toma una pronunciada inclinación. La presión crece insoportablemente, y todo lo que no está firmemente trincado cae sobre lo que antes eran mamparos verticales. Algunos hombres quedan colgados donde estaban, pero la mayoría son lanzados en indescriptible confusión contra el fondo del compartimiento. Todas las miradas se clavan instintivamente en los manómetros de profundidad, cuyas agujas inician su giro angustioso. Lentamente al principio, luego con mayor celeridad, recorren su escala, hasta que los de pequeña profundidad llegan al límite, quedando frenados en sus topes. Después son los de gran profundidad los que llegan al final de su carrera. Nada se oye, excepto el murmullo del agua, los crujidos y convulsiones de la agonía del *Trigger* y el pulso acelerado de los hombres atrapados en su interior.

De este modo continúa descendiendo hasta quién sabe qué profundidad; las esforzadas cuadernas acaban cediendo y la envuelta de acero sufre el colapso final. El espíritu bizarro del *Trigger* asciende al Walhalla de los barcos, llevándose consigo las almas de ochenta y nueve leales marineros.

Todo esto llegué yo casi a vivirlo, conforme se iba acercando el alba. Habíamos decidido sumergirnos en Bono Misaki aquella mañana y por fin tuve que abandonar la radio para subir al puente a situarme. El corazón me pesaba como plomo en el pecho al abandonar el reducido y caluroso compartimiento; en la puerta me volví a mirar a Secard, que allí quedaba, con la cabeza hundida entre las manos entrelazadas.

Aquella mañana hundimos un lugre al cañón. Se había negado a rendirse y hubimos de atravesarle la proa de un cañonazo. Tratamos de recoger supervivientes, pero éstos se tiraron al agua, alejándose de nosotros, agarrados a los restos flotantes. Estábamos tan sólo a unas seis millas de la costa de Kyushu, por lo que les dejamos y, sin más ceremonias, partimos.

* * *

En la mañana del 6 de abril, el *Tirante* se sumergió en aguas de Shori To, en la costa sur de Corea. Lo que sigue quizá quede mejor descrito con las palabras del parte de campaña:

6 de abril.

A 0540, inmersión en aguas de Shori To. Se vieron numerosas goletas echando sus redes por la popa. Nos costó bastante trabajo mantenernos zafos de ellas. Decidimos capturar una y llevar su gente a la base, esperando pudieran darnos noticias acerca del fondeadero de Reisue Kaiwan.

A 1918, a flote, emprendiendo la caza de una de ellas.

A 1930 tenemos dificultades en acoderarnos, ya que no coopera a la maniobra, por lo que abrimos el fuego con la ametralladora de 40 mm contra su vela mayor. Las granadas estallaron, haciendo un enorme agujero en la lona. La ametralladora de 30 mm cortó la driza de su vela mayor, que fue, de este modo, arriada en forma expedita.

A 1940, acoderados a la goleta. El submarino nos parece grande comparado con ella. El teniente de navío Endicott Peabody y el artillero Spence H. W. saltaron a bordo armados hasta los dientes de manera impresionante. La dignidad de la dotación de presa se vio muy disminuida cuando el teniente de navío Peabody, al poner el pie en cubierta, lo hizo sobre un montón de pescado, cayendo aparatosamente. Pero su eficiencia fue inigualable. Con muchos gritos y algunas ráfagas de metralleta fueron tomados a bordo tres pescadores terriblemente asustados y lloriqueando. Un coreano se logró zafar tirándose al agua; luego averiguamos que creyó éramos japoneses, poniendo de este modo fin a sus días de desertor.

Spence, después de sacar al último coreano, que halló escondido en un armario, y tras de coger un reloj y una pipa como recuerdo, comunicó al oficial artillero que había terminado el reconocimiento del interior del barco. El oficial artillero, para no ser menos, miró a su alrededor en busca de algún recuerdo antes de abandonar el barco. En la oscuridad cogió algo y lo envió abajo. En el puente no se notó nada, pero en seguida empezaron a oírse imprecaciones bajo cubierta y un corpulento marinero subió apresurado, tapándose la nariz, para tirar al agua el recuerdo del señor Peabody: un calamar podrido. Un coreano resultó ligeramente herido en el brazo izquierdo al ser disuadido con una ráfaga lanzada al agua de que había de subir a bordo y unirse al grupo.

A 1958 se abandonó la goleta. Se puso rumbo a navegar por entre el archipiélago coreano a toda velocidad, navegando por radar. Se pasó por entre una flotilla de pesqueros formada por más de cincuenta goletas. Esperamos encontrar algo del tráfico japonés que nuestros aviones han detectado

barajando la costa por esta zona.

Al siguiente día recibimos un radio en el que se nos ordenaba dirigimos a un punto, cerca de Tsingtao, donde se nos comunicaba que solían pasar ocasionalmente los buques que iban desde China al Japón. Para llegar al lugar señalado teníamos que navegar a la máxima velocidad; despacio, tardaríamos un día más en entrar en acción. Aparte de esto, las órdenes debían cumplimentarse en seguida. Durante toda la noche navegamos cruzando el mar Amarillo a toda máquina.

El sistema que implantamos en el *Tirante* consistía en quedarme yo toda la noche navegando en el puente, con la guardia lista para hacer frente a una situación imprevista. Antes de hacer inmersión, al alba, solía llamar al comandante y, poco después, me acostaba hasta la hora del almuerzo. Este día, sin embargo, sentí necesidad de tomar un buen desayuno y dejé aviso para que me llamasen a las ocho.

Ingerí mi desayuno regodeándome y bebí dos humeantes tazas de café antes de empezar a darme cuenta de que algo sucedía: hasta mí llegó el zumbido de la planta hidráulica al meter el timón, y el repetidor de la giroscópica, situado sobre mí en la cámara, empezó a girar lentamente. Transcurridos unos instantes oí como alguien contaba en la cámara de mando que se percibían detectores ultrasonoros en los hidrófonos. Poco a poco, los individuos de la dotación empezaron a desfilar por el pasillo enfrente de la cámara, en una y otra dirección, pero todos hacia sus puestos de zafarrancho. El *Tirante* se estaba ciñendo sus aprestos de combate y era el momento de ir a ver qué pasaba.

Después de echarme al colete lo que me quedaba del café, me dirigí hacia la torreta, deteniéndome para decirle a Roscoe Brown, uno de nuestros reposteros negros, que fuese llamando a los oficiales para el inminente zafarrancho de combate.

En la cámara de mando veo que Ed Campbell está ya a cargo de la inmersión, y cuando empiezo a subir por la escala de la torreta oigo el ruido producido al arrancar la dirección de lanzamiento. Esto significa que Chub o Gene Richey se encuentran ya arriba. George está mirando a través del periscopio y, desde el TDC, Chub me exhibe una enorme sonrisa mellada. Chub tiene un diente postizo y quitárselo es su forma habitual de alistarse para el combate.

Street está mirando hacia proa con la mayor atención.

—Aquí están —me dice—. Echa una ojeada.

Hay un enorme efecto de espejismo en el horizonte, pero logro distinguir lo que debe ser el palo de un barco y un rielar de algo más, que bien pudieran ser los topes de otro.

—Mejor será que lo bajas en seguida —me dice el comandante al cabo de un rato—. Este espejismo puede hacer que parezca un poste de teléfonos.

Esto es algo en lo que yo no había pensado. Después, George continúa:

—Éstas son las condiciones hidrofónicas más perfectas que he visto en mi vida; venimos oyéndoles desde más de una hora antes de verlos y no creo que les resulte

muy difícil localizarnos por eco cuando vayamos a lanzar. Ésta va a ser una aproximación dificultosa y después tendremos un buen temporal de cargas.

—¿Toco zafarrancho de combate? —le pregunto—. Todavía transcurrirá mucho tiempo antes de que lancemos los torpedos, pero, por lo que he visto abajo, da lo mismo que toquemos la alarma o no.

George asiente y pronto se esparcen por el barco sus sonos musicales. Como esperábamos, no se oye el menor movimiento abajo; en cambio, se reciben a los pocos segundos las novedades de listo de todas las cámaras.

No pasa mucho tiempo hasta que logramos identificar el convoy, que está formado por dos buques de grandes dimensiones y tres escoltas. El mayor de ellos parece un transatlántico, con una larga superestructura rectangular. El otro es un carguero ordinario. Los tres escoltas son fragatas de la clase *Mikura*, muy parecidos a los destructores de escolta. Todos ellos zigzaguean radicalmente.

La aproximación es rutinaria, pero tenemos que prestar excepcional atención a las exposiciones del periscopio para no ser descubiertos. Según se van acercando los buques, podemos ver que van atestados de soldados y que los escoltas están llenos de serviolas repartidos por toda la cubierta. Identificamos los dos barcos como el *Nikko Maru*, un viejo buque de pasajeros, y el *Ramb II*, un carguero completamente nuevo, de construcción extranjera.

Se va acercando el momento de lanzar. Compruebo por tercera vez que todo está listo y que sólo se necesita oprimir el pulsador de fuego para poner en marcha los torpedos. Observo a George estrechamente para anticiparme a sus necesidades, repetir sus órdenes o recibir la información que da. También miro incesantemente por encima de los hombros de Chub para estar al tanto de la situación táctica y presentarle la última visión de ella al comandante.

—¡Atención a proa dos torpedos! —exclama de pronto Street.

Esto es inesperado y sólo puede significar una cosa: hemos sido detectados y uno de los escoltas viene tras de nosotros.

—¡Arria periscopio! ¡Una escolta está pasando cerca de a bordo! —explica George brevemente—. No creo que nos haya descubierto; ahora está pasando. ¿No da señales de habernos descubierto por sonar? —Esta última pregunta va dirigida a mí.

El sonar está ya sobre él, y sus «pings» se oyen terriblemente fuertes.

—¿A cuánto está? —pregunto al comandante.

—Doscientas yardas —me responde.

Demasiado cerca para dispararle. El ritmo creciente de sus hélices llega con fuerza a través del casco y aumenta de intensidad por unos momentos verdaderamente angustiosos; después siento una profunda sensación de alivio cuando empieza a decrecer.

El escolta ha pasado ya y por el TDC vemos llegado el momento de lanzar. George vuelve al periscopio mientras yo doy la voz de atención, sólo a los seis tubos de proa, pues ya no nos quedan torpedos a popa.

Esperamos dos minutos.

—¡Iza periscopio! ¡Marcación final y fuego!

—¡Atención a proa! —ordeno.

—¡Al *Nikko*! Marcación..., ¡top!

El periscopio desciende y George me hace una seña.

—¡Treinta y dos! —canta Karlesses. Chub gira la esfera del blanco una fracción de grado. La luz de solución correcta parece vacilar un instante, pero en seguida luce brillante y fija.

—¡Fuego! —grito, y el *Tirante* se estremece tres veces consecutivas.

El periscopio está arriba de nuevo.

—¡Al *Ramb*! —avisa George—. Marcación..., ¡top!

—¡Cincuenta y siete y medio!

La mano de Chub casi desaparece de la vista, tan rápido gira el volante de marcaciones del TDC.

—Distancia..., ¡top!

—¡Seiscientas!

Chub no ha coincidido aún la marcación. Echo mano al volante de las distancias y la pongo yo mismo.

—¡Angulo de inclinación, quince estribor! —dice el comandante súbitamente.

Esto no puede ser... debía ser alrededor de cuarenta. Pero George lo aclara todo:

—Ha zigzagueado hacia nosotros.

Febrilmente introducimos el nuevo ángulo de inclinación; parece que transcurren años hasta que el TDC lo acusa.

—¡Marcación final y fuego! Marcación..., ¡top!

—¡Veinte!

—¡Fuego!

El torpedo número cuatro sale con una sacudida.

—¡Angulo de inclinación, cero!

El blanco ha terminado de caer. Levanto la mano en señal de detener el segundo torpedo. Chub mueve su volante frenéticamente.

—¡Fuego! —ordeno tan pronto como queda introducido el nuevo dato.

—¡Angulo de inclinación, quince babor! —George nos da toda la ayuda que puede.

Chub vuelve a girar la pequeña manivela.

—¡Fuego!

Nuestro último tubo ha quedado vacío. Street gira el periscopio.

—Nos han visto —rezonga—. Han izado una bandera los dos barcos. Probablemente significa: «¡Submarino a la vista!». El *Ramb* ha invertido el rumbo; ya no hay posibilidad de darle.

«¡Blaam!». Una tremenda explosión estremece la torreta. George hace girar el periscopio de nuevo.

—¡El *Nikko*! —exclama—. ¡Impacto a popa! ¡Le ha volado el codaste!

«¡Blaam!».

—¡Otro impacto, en el centro!

«¡Blaam!».

—¡El tercero! ¡Se hunde con la quilla horizontal! ¡El primer torpedo le ha volado la popa, el segundo le dio en la chimenea y el tercero le ha arrancado la proa!

—¿Qué pasa con el *Ramb*? —pregunto.

—No ha habido suerte con él. Se ha escapado.

—¿Escoltas?

—¡Aquí vienen! ¡Vamos para abajo...! ¡Rápido!

Ed Campbell estaba esperando esta orden; los timones horizontales se ponen todo a bajar. Después viene el repentino aumento de presión, sintomático de haber sido inundada y ventilada la rápida. Ordenamos más velocidad para ayudarle, y el *Tirante* arranca hacia las profundidades, esperando llegar a ellas antes que las cargas comiencen a caer.

George se inclina sobre la escotilla para poder hablar más bajo:

—Mantenlo lejos del fondo, Ed. Sólo tenemos doscientos pies. Ten cuidado con el ángulo de inclinación cuando estemos abajo, sería muy fácil clavar la proa en el fango.

En este momento hace explosión la primera, una buena carga. Nuestro robusto casco retiembla y las tuberías vibran. Se oyen dos cargas más. Uno o dos hombres pierden el equilibrio. Suena otra, todavía más próxima. Una nube de polvo de corcho llena la atmósfera. Cuatro explosiones se suceden rápidas. Yo estaba más cerca de la tubería de achique del periscopio de lo que pensaba, y ahora lamento no haberme dado cuenta mientras me froto enérgicamente el chichón con la mano. George, que está junto a mí con los brazos cruzados y las piernas separadas, sonrío.

—Esto te enseñará, muchacho —me dice.

Pero no soy yo el único que ha tenido que volver a aprender las triquiñuelas del oficio. El operador de sonar olvidó quitarse los auriculares, o cuando menos reducir el volumen del amplificador, cuando empezaron las explosiones, y ahora se estremece de dolor.

Tras un ligero respiro cae a nuestro alrededor la segunda barrera. Después de ésta, el comandante me envía a hacer un recorrido por el barco, para darle un informe de la situación y animar a la gente. La última misión es un tanto ardua; ésta es, sin duda, la primera vez que oigo cargas realmente cerca, y aunque el *Tirante* es nuevo y está mucho más sólidamente construido que el *Trigger*, pienso que bastaría, en realidad, con un solo impacto directo; la pérdida de mi antiguo barco está aún fresca en mi mente...

Abajo, la gente lo toma con estoicismo y confianza. Pese al martilleo que destroza los nervios, el tremendo ruido de las explosiones y los poderosos golpetazos de las ondas explosivas, todos se ocupan de sus quehaceres en silencio. Los más veteranos

guían con su ejemplo las reacciones de los más jóvenes, los que están en su primera patrulla. En la camareta de auxiliares de cargo presencio lo que podría ser el colmo de la tranquilidad. Remley, el más antiguo de ellos, después de muchas horas de guardia, había sido enviado a descansar por Ed Campbell, y allí está, dormido como un tronco, cumplimentando la orden. El efecto que esto causa en la moral de la dotación es portentoso.

Mientras le observo, otra poderosa serie de cargas conmueve a todo el submarino, añadiendo más polvo y residuos a los ya acumuladas sobre el piso. Los ojos de Remley parecen parpadear ligeramente, pero en seguida se vuelve a quedar profundamente dormido, visto lo cual salgo de puntillas de la camareta.

Pero es en la cámara de proa donde encuentro la reacción más singular ante las cargas. Todo el mundo anda con una sonrisa de oreja a oreja que no concuerda en nada con la expresión de sus ojos. Según parece, los prisioneros coreanos habían estado ayudando a meter y sacar los enormes torpedos en los tubos. Nuestra gente les explicó por señas que aquellos torpedos iban dirigidos a los japoneses, lo cual parecía agradarles en extremo, en especial varias horas antes, cuando los torpedos fueron sacados parcialmente de los tubos para su comprobación. Había habido gestos de todas clases y expresiones para todos los gustos, significando con ellos lo que deseaban que los torpedos hiciesen a los japoneses. Cada vea: que salía disparado uno, los coreanos prorrumpían en estentóreos vítores; luego empezaron a oírse los impactos, acogidos con nuevos gritos de júbilo, que —al menos en lo que se refiere a los coreanos— continuaron durante la primera barrera de cargas. La diversión empezó al ver las caras de éstos cuando cayeron en la cuenta de que sólo se habían lanzado seis torpedos y eran muchas más de seis las explosiones que se estaban escuchando.

Esto es de todo lo que pude enterarme entre ataque y ataque, y entonces no había quien encontrara a los coreanos por ninguna parte. Por fin me señalan un capote de lona temblando como un flan debajo de una estiba de torpedos. De una manta tirada sobre él salen lastimeros quejidos. Levanto uno de sus extremos y me encuentro a uno de nuestros amigos sollozando con los puños crispados sobre su cabeza y los ojos girando enloquecidos en sus órbitas.

De vuelta a la torreta, doy la novedad al comandante de que todo está en orden y recibo la buena nueva de que ahora son tres, en lugar de uno, los barcos que nos están atacando.

Street y yo celebramos un pequeño consejo de guerra. Parece llegado el momento de dar una sorpresa al enemigo. En la cámara de torpedos de popa, cubierto con un encerado, tenemos un pequeño torpedo que atiende al nombre de «Cutie». Éste es un pequeño personaje al que le gusta ir siempre detrás de los que son mayores que él. Sus atenciones no son muy populares, sin embargo, pues suelen terminar casi siempre violentamente; «Cutie» es un torpedo acústico seguidor.

—Ya hemos dicho a popa que lo carguen —dice George—. Vete allí con Chub y

asegúrate de que no hacen ningún ruido.

Me dirijo apresuradamente hacia popa, pues es fundamental llevar a cabo esta faena con el mayor sigilo. Navegando a velocidad silenciosa no podemos permitirnos el lujo de que el ruido de los diferenciales de cadena llegue al exterior. Las tácticas del enemigo cuando atacan un solo barco consisten, usualmente, en el empleo del sonar activo; pero cuando hay dos se turnan en la escucha pasiva y en el sonar, y al ser tres siempre hay uno que está escuchando.

Nuevamente estoy en la torreta.

—Hemos de esperar a que uno de ellos inicie una pasada —dice el comandante—. «Cutie» no tiene demasiado alcance y hemos de darle las máximas facilidades para que llegue al blanco.

Y hacemos más que esto; esperamos dos pasadas consecutivas hasta encontrar una del agrado de George. Entonces damos quedamente por teléfono la orden de lanzar a «Cutie».

Transcurren algunos minutos. Hemos disparado el pequeño torpedo en medio de un ataque de cargas. ¿Funcionará entre tantas explosiones? ¿No resultarán dañados sus mecanismos, como sucede a los más sólidos y robustos del *Tirante*? Escuchamos con ansiedad creciente.

«¡Bang!». Las hélices de uno de los destructores se detienen súbitamente. Un vítor se eleva en la torreta del *Tirante*, un tanto apagado, porque todavía quedan otros dos enemigos arriba. Y entonces llega a los hidrófonos el más espeluznante sonido que jamás escucháramos George Street y yo: con toda perfección se percibe el ruido de voces humanas desesperadas. No podemos distinguir lo que gritan, no suenan como si fuesen americanas, pero sin duda alguna son voces dominadas por el terror. La única explicación es que los japoneses estaban justo encima de nosotros cuando el torpedo hizo impacto, transmitiéndose a través del agua los gritos de angustia de su gente. Efectuando pruebas de sonido en el agua, yo he oído la voz humana transmitida de este modo; pero ésta fue la primera vez, que yo sepa, que se oyó en combate.

En pocos segundos, los otros dos escoltas están sobre nosotros. Temblando y estremeciéndose por las sucesivas conmociones, el *Tirante* se abre camino hacia aguas más profundas, deseando haber tenido otros dos «Cuties» más para enviárselos a sus verdugos.

—Ned —dice el comandante de repente—, me parece que vas a estar muy ocupado esta noche escapando de esos individuos. No cabe duda que esperan que salgamos a flote después del ocaso y es probable que estén ya preparando algún plan de exploración para dar con nosotros. Yo puedo hacerme cargo de todo esto ahora. Vete para abajo y descansa.

Dicho esto, con una sonrisa, me da un empujón hacia la escotilla.

—No estoy cansado, señor —empecé a decir, dándome cuenta de que sí lo estaba.

—¡Vamos, Ned, es una orden! Quiero tenerte despejado esta noche.

Cuando se sufre un ataque de cargas es costumbre hacer descansar al personal que no es necesario; en parte para facilitar el trabajo de los que deben quedar en guardia y en parte para reducir el consumo de oxígeno. Además de esto, yo estaba levantado desde el día anterior y, como George decía, se me presentaba una noche muy atareada. Razonando así, me deslicé por la escotilla, dirigiéndome a proa.

Cuando llegué a la cámara, cruzó una idea por mi imaginación.

Sentados en ella estaban todos los oficiales francos de guardia y, por coincidencia, el grupo incluía a varios de los que estaban en su primera patrulla. Era un rebaño asustado. No estaba en su mano hacer nada que pudiera mejorar o empeorar la situación, porque el combate había degenerado en un duelo entre nuestro comandante y los de los destructores japoneses, con un factor por determinar: lo bien que eran capaces de construir en los astilleros de Portsmouth el casco de un submarino.

En el momento en que yo aparecí, las hélices de uno de los destructores empezaron a sonar con toda claridad a través del casco. Alguien dijo:

—Aquí están otra vez.

Otro añadió:

—Esto no lo podremos aguantar eternamente. ¿Cuánto nos durará la batería?

No esperé a oír más. Entrando, les di a conocer que había estado levantado toda la noche y que deseaba dormir un poco, sugiriéndoles que hiciesen lo mismo. Esto les cogió de sorpresa; sin duda no habían visto a Remley.

La primera de una serie muy próxima me pescó mientras me encaramaba a la litera; pero, decidido, terminé de meterme en ella. Con la cabeza tan cerca del casco, llegaba hasta mí perfectamente el batir de las hélices y sabía cuándo iban a sonar las cargas. Volví la cara hacia el costado, para que nadie pudiera ver temblar mis párpados, y me esforcé por dominarme y estar tranquilo.

Sentí frío; el calor de mi cuerpo se iba transmitiendo al mar Amarillo. Hacía calor dentro del barco, demasiado calor, pero las frías aguas del mar lo absorbían. Me di cuenta de que estaba temblando y comprendí que era de puro miedo.

Distante, el ruido de las hélices del que acababa de lanzar sus cargas adquirió una nueva tonalidad. Al principio parecía que viraba para iniciar otra pasada, pero las otras hélices aumentaron de intensidad mientras las primeras permanecían inalterables.

El ruido era cada vez más fuerte.

—¡Debe de estar justo encima de nosotros!

—¡Escucha como viene ese hijo de perra!

—¡Cómo lanza sus... malditas cargas!

—¡Lánzalas y vete, condenado de Dios, al infierno!

—¡Aquí vienen, aquí vienen!

«¡Blaam! ¡¡Blaam!! ¡¡¡Blaam!!!».

La almohada estaba empapada bajo mi cara. Poco a poco me fui amodorrando,

pero estuve despierto durante la próxima pasada, y la siguiente, y la siguiente...

Después, no sé cómo, las explosiones empezaron a perder algo de su autoridad sobre mí; pareció que se alejaban y me quedé dormido.

13 de abril.

A 0612 regresando de efectuar un «barrido» en Shanghai a toda máquina. Avistado un avión. Nos sumergimos para todo el día.

Se intenta efectuar un reconocimiento del fondeadero de Quelpart durante la noche. Los seis torpedos de aire que quedan a proa serán ideales para esta faena.

La escasez de tráfico durante la noche en el mar Amarillo era una prueba evidente de que el enemigo empleaba un fondeadero en algún lugar, pero habíamos reconocido, sin resultado, todos los que estaban a nuestro alcance. El que intentábamos ver ahora era bastante inaccesible, ya que había que encontrar primero una estrecha canal de entrada; pero por esto mismo, prometía ser más interesante.

Decidimos meternos en él durante la noche, cuando el enemigo relajase un poco su vigilancia y estuviese en peor disposición para contraatacar. En las proximidades del fondeadero había un gran camino minado, pero conocíamos su posición y dimensiones aproximadas; estaba situado entre Quelpart y la costa de Corea, con una forma parecida al Estado de Nevada. Decidimos deslizarnos entre él y Quelpart, permaneciendo lo más cerca posible de la costa, de modo que los equipos de radar japoneses no distinguieran nuestro eco de los de aquélla.

Poco después del anochecer del día 13 de abril, la sutil silueta grisácea del *Tirante* salió a la superficie, dirigiéndonos silenciosamente hacia la punta occidental de Quelpart. El plan para la acción fue explicado a la gente, sirviéndose una cena especial, con bocadillos preparados para más tarde.

Tan pronto como estuvimos a flote se conectó la radio de marinería a una de las antenas. Varios de nosotros la estábamos escuchando cuando el locutor mencionó al «presidente Truman». Un estremecimiento corrió por todos nosotros; de este modo fue como supimos la noticia de nuestra pérdida nacional. Durante nuestra larga aproximación a la lucha, fuimos recogiendo fragmentos de información de otras emisoras, comprendiendo que el mundo entero la conocía. Incluso cuando nuestro comandante dijo unas palabras al efecto por el sistema de altavoces, todos escuchamos con ansiedad, como si de alguna fuente oculta tuviese él más detalles que comunicar.

14 de abril.

A 0000 horas, aproximándonos a la isla de Quelpart por su parte noroeste.

A 0029. Contacto radar. Un patrullero. Se cubrieron los puestos de punteo

tomando sus datos. Fue avistado a 4500 yardas. No parecía tener radar hasta que lo tuvimos cerca. Se mostró receloso por unos instantes, pero en seguida volvió a dormir. Continuamos en busca del fondeadero.

Teníamos que recorrer más de treinta millas por el canal entre el campo de minas y la costa de Quelpart y hubimos de navegar todo el tiempo a la máxima velocidad para llevar a cabo nuestro programa. El radar exploraba constantemente la parte de la mar para señalarnos la proximidad de cualquier unidad enemiga, en el caso de que los japoneses hubiesen dejado un paso en el campo minado con este propósito, pero principalmente concentraba sus «barridos» a la proa y la popa. La mayor parte del tiempo lo invertí en el puente, comparando nuestras cartas con lo que estaba viendo, atento para evitar cualquier posible peligro escondido. Chub, en el TDC, me ayudaba en la navegación. George iba sin descanso de un lado para otro, hablando con el personal en todas las cámaras, explicándoles lo que íbamos a hacer y comprobando que estaba previsto hasta el último detalle.

Durante dos horas navegamos a toda máquina siguiendo la línea de costa, tan próxima que los acantilados devolvían el eco de nuestros motores. La noche era oscura como boca de lobo, sin luna. Una espesa cerrazón se cernía sobre la tierra silenciosa, extendiéndose como un gigantesco tentáculo desde la amura de babor a la popa. En el aire flotaba un olor rancio, como si estuvieran quemando madera mojada. La mar estaba casi en calma, con una leve marejadilla; de vez en cuando rompía una ola para bañar la húmeda cubierta de madera del *Tirante*.

A 0223, contacto radar. Otro patrullero. Lo evitamos acercándonos a la costa. Estaba patrullando por delante del fondeadero con radar y detectores de eco. Se mostró también un poco alarmado, pero nuestra táctica de aproximarse a la costa le confundió y continuó tranquilo su rutinario patrullar.

Durante toda la acción que siguió, excepto en el momento de lanzar los torpedos, mantuvimos vigilado a este patrullero por radar y por el TDC. Significaba un peligro en potencia digno de considerar. La única carta que nos fue de alguna utilidad era una japonesa titulada «Carta de aviación japonesa, parte meridional de Chosen (Corea), número V3-36». No se encontraron en ella sondas dentro de la línea de diez brazas en la ensenada ni en sus cercanías. Esperábamos que la base no estuviese minada y que ninguno de los cinco radar que montaban guardia en Quelpart estuviera situado en esta zona.

George Street subió al puente.

—¿Cómo va eso, Ned? Creo que tenemos el fondeadero ya en el radar, aunque demasiado lejos para localizar aún ningún barco. ¿Qué tal ves?

Yo podía distinguir la línea de costa por estribor, más clara que las montañas que

se elevaban detrás de ella o el cielo y el agua. Aparte de esto, no lograba distinguir nada.

—Quedan unas seis millas. Abajo lo tenemos todo preparado. ¿Cómo vamos de tiempo? —preguntó el comandante.

—Vamos un poco adelantados, pero esto es mejor, mi comandante. ¿Qué hace el patrullero ese?

Yo no cesaba de preocuparme por él, aunque en los planes que habíamos trazado esto era responsabilidad del comandante, no mía.

—Está patrullando hacia la parte de la mar, bastante alejado. No creo que sospeche nada. Chub lo ha estado siguiendo desde que lo descubrimos.

—Con éste son dos los que tenemos vigilando la base —observé—. Puede que haya «alguien» más en ella.

—Eso mismo estaba empezando a pensar yo. No parecen patrulleros de alta mar, y su presencia tan cerca de la costa indica que hay algo que tienen que guardar.

George se inclinó por la escotilla para ordenar que se tocara la alarma general.

A 0240 se tocó zafarrancho de combate. Nos aproximamos al fondeadero, a lo largo del veril de diez brazas, a 1200 yardas de la línea de costa, tomando sondas cada 3 a 5 minutos. De tierra llegaba un fuerte olor a ganado. En el puente no se veía lo suficientemente bien para distinguir los barcos de la costa, aunque un par de manchas oscuras en la calina parecían anunciar algo prometedor, al igual que la presencia de aquellos dos patrulleros.

Aquello era como meter la cabeza en una cueva en una noche oscura. Hacia proa —donde estaba el fondeadero—, la oscuridad era aún mayor que en el resto. La atmósfera, gris y caliginosa, de la madrugada parecía haberse aclarado muy ligeramente. Por nuestra amura de babor empecé a distinguir la informe silueta de la isla rocosa situada en el extremo izquierdo del fondeadero. En dos ocasiones, confusamente y por el través de babor, creí ver una sombra negra y alargada. Por la proa, donde debían estar los buques enemigos —si es que los había—, no se lograba ver nada. El radar no estaba seguro de que hubiese buques en medio de aquella confusión de ecos que se originaban en la costa, si bien esto parecía muy probable. Yo sentía más que otra cosa la presencia de dos borrones negruzcos en la atmósfera, sugestionándome de que hasta veía las chimeneas levantarse por encima de ellos.

Nos aproximamos más; el sondador acusaba siete brazas, es decir, cuarenta y dos pies, profundidad ésta insuficiente para sumergirnos. El radar daba una distancia al islote de media milla. Todavía no se lograba distinguir ningún barco.

Empezaron a asaltarnos violentas dudas. Aquel fondeadero, como el resto de la costa, parecía estar vacío. Pero ¿qué explicación tenían entonces aquellos patrulleros?

A 0310 se terminó de reconocer el fondeadero desde una distancia de 1200 yardas. Es posible que hubiera barcos en su interior, aunque no se veía lo suficiente para lanzar. Empezamos a rodear el islote tan cerca como pudimos. El patrullero estaba paralelo a nosotros a 7000 yardas de la costa sin mostrar grandes sospechas, pero su presencia resultaba molesta. El segundo comandante llegó en ocasiones a verlo desde el puente.

Era confortador encontrarse de nuevo en aguas profundas; donde no se puede sumergir, el submarino se ve privado de toda protección y pierde la ventaja de su invisibilidad. Nos mantuvimos rodeando el islote en el veril de diez brazas hasta quedar al norte de él, en cuyo momento arrumbamos al sur.

A 0330, después de bordear el islote, empezamos a aproximarnos desde el extremo norte de la bahía, cruzando el veril de diez brazas.

A 0340, desde el puente se lograron distinguir las siluetas de los buques fondeados. Los hidrófonos descubrieron otro escolta situado dentro de la ensenada. Todavía estábamos demasiado lejos —4500 yardas— y no podíamos estar ciertos del contacto. El patrullero se dirigió hacia nosotros; sonda, once brazas. La corriente nos abatía hacia la costa. Avante media. El teniente de navío Ted Marcuse, oficial de radar, confirmó la existencia de ecos fuertes procedentes de buques en el fondeadero.

Prescindiendo de mi imaginación, ésta era la primera vez que se confirmaba la presencia de buques en el fondeadero. Nuestra preocupación empieza a disiparse; esto no va a ser una caza infructuosa. El *Tirante* se desliza por la bahía; ahora tenemos las montañas de Quelpart por babor y el islote fuera del fondeadero por estribor. Hay un poco más de claridad que antes y la luna acaba de salir. Las primeras luces del día tardarán aún una hora más.

Entonces es cuando aparecen, repentinamente, y por vez primera logro ver los barcos con toda claridad.

—¡Blancos! —grito por el interfono del puente.

Siento como el *Tirante* se estremece. Bajo cubierta reina una tranquilidad mortal. Hasta mí llega el zumbido de los acumuladores hidráulicos y el silbido del aire de alta mientras los torpedistas comprueban las bombonas de disparo. El agua susurra a lo largo del costado y el barco se mece con suavidad en la corriente que viene de tierra. A popa, los cuatro diésel runrunean quedamente, perezosos, con un pequeño torrente de agua que se esparce saliendo de los orificios de exhaustación.

A 0350, desde el puente se avistaron positivamente los barcos. Se metieron sus datos en el TDC con velocidad cero y tomando marcaciones por

el taxímetro del puente. El radar comenzó a dar distancias al mayor de los buques —muy difícil de distinguir de entre los ecos de tierra—, dando la inicial a 2500 yardas. Sonda, 9 brazas. La tierra se extendía por los dos costados muy cerca de nosotros. El patrullero no se mostraba aún alarmado y pasó a 6000 yardas de nosotros, emitiendo fuertes impulsos con el sondador. El escenario de tierra, detrás de nosotros, nos salvó. Se paró el sondador. Si esos barcos lograron penetrar ahí, nosotros también podríamos hacerlo. Se ordenó cubrir las dos ametralladoras de 40 mm, que quedaron cargadas y listas, con la dotación artillera en sus puestos. Como no había profundidad suficiente para sumergimos, deberíamos abrirnos camino con ellas en la superficie.

Limpio los prismáticos del taxímetro con un trozo de papel de lente.

—¡Atentos para una marcación! —prevengo por el micrófono del interfono.

—¡Atrás media las dos! —Oigo como ordena el comandante, y después—: ¡Para todo!

Esto habíamos convenido en que se haría momentos antes de disparar. Una vez hecho esto teníamos que lanzar nuestros torpedos con suma deliberación.

El *Tirante* flota quedo en el agua, con los sentidos aguzados y los nervios en tensión. Seis golpetazos, que provienen de la proa en rápida sucesión, me indican que se han abierto ya las puertas exteriores de los tubos y que seis cabezas de combate bronceadas no esperan sino la orden de George para ponerse en camino.

—¡Marcación! —pide el altavoz del puente.

La cruz filar del taxímetro está bisectando el enorme blanco. Oprimo la manivela derecha del taxímetro, dando el «¡top!» con ello a Chub en el TDC.

—¡Fuego! —Oigo en la torreta.

Unos segundos después, un reguero de blancas burbujas aparece en la superficie apuntando directo al enemigo.

Alguien se ha agregado a mí en el puente; es George. Los dos miramos fijamente a la larga estela según se va extendiendo. Ed Campbell y el contramaestre unen sus prismáticos a la vigilancia. La estela de burbujas parece desviarse ligeramente a la derecha. ¡La corriente, que actúa justo al contrario de donde nosotros estamos!

—¡El torpedo debería ya haber dado! —dice George.

Pero no tiene lugar ningún impacto. Esperamos un poco más. ¿Será quizá debido a un defecto del torpedo también? ¡Dios mío, yo creí que lo teníamos ya resuelto! El almirante Lockwood en persona aseguró que eran ya todo lo perfectos que se podían hacer.

Súbitamente se produce una llamarada de color naranja por la proa. La explosión demuestra que el torpedo funcionó normalmente y que aquélla tuvo lugar al hacer impacto en la costa, después de pasar por la derecha del blanco.

A 0359 se disparó un torpedo al extremo de la izquierda del blanco para corregir el efecto de la corriente. La estela apuntó con derechura a él.

A 0359-22 se disparó otro torpedo apuntando igual que el anterior. El ojo certero del segundo comandante parece trabajar a la perfección esta noche.

(George fue muy amable al poner aquello en el parte de campaña. Gracias).

A 0401-05 tuvo lugar una tremenda y maravillosa explosión. Una gigantesca seta de llamas blancas, cegadoras, se elevó a 2000 pies en el aire. Por un momento no se oyó nada; pero, poco a poco, el tremendo estallido nos aplastó los tímpanos. ¡Habíamos dado en el blanco sin lugar a dudas! En esta estremecedora convulsión no supimos cuántos impactos habíamos logrado, pero supimos que dos. Al resplandor del incendio, el *Tirante* se destacaba como un carbonero en un paisaje nevado, siluetado además contra el resplandor a los ojos de los dos escoltas, que eran, sin duda, fragatas nuevas del tipo *Mikura*. Nos preparamos para dar cuenta de ellos.

A 0402 se lanzó un torpedo contra la fragata de la izquierda, empleando marcaciones desde el puente y distancias por radar.

A 0402-16 se lanzó un nuevo torpedo a la misma fragata.

A 0403 se disparó el último torpedo al escolta de la derecha.

A 0404, ahora en serio, ¡vámonos de aquí!

A 0404-20, un impacto preciso en la fragata de la izquierda. El barco literalmente estalló por el aire; la proa y la popa se alzaron, mientras la parte central se hundía entre una lengua de fuego. Con toda probabilidad le alcanzamos los pañoles de municiones. Muy agradable de presenciar el espectáculo, aunque no tanto como los anteriores. Posiblemente le dieron los dos torpedos.

A 0404-40, otro impacto en el segundo patrullero, también en el centro. En esta ocasión no se vio ninguna llamarada, excepto la de la explosión del torpedo; pero una inmensa columna de humo lo envolvió instantáneamente y desapareció. Jubilosos nos acreditamos el hundimiento de tres barcos, quizá cuatro; cuando menos, cinco impactos de seis torpedos. No quedó la más ligera duda respecto a los tres barcos. Ya sólo nos quedaba un torpedo a bordo e inmediatamente lo cargamos en un tubo...

En el puente, los únicos a los que les era dado contemplar los incendios que dejábamos por la popa eran Spence y los otros tres serviolas de combate. Cuatro de nuestros marineros más experimentados, elegidos por su constancia, buena visión nocturna y puntería con las ametralladoras de 40 mm, formaban una guardia especial de serviolas que subían al puente cuando la acción era inminente. Los patrulleros de

la bahía, que aumentaron su velocidad y se dirigieron al fondeadero para investigar lo ocurrido, estuvieron todo el tiempo bajo la estrecha vigilancia de Spence y sus hombres, mientras nosotros emprendíamos la retirada en la noche.

Por segunda vez nos adentramos cerca de la costa, vigilando con suma atención a los patrulleros. Se descubrió una nueva fragata pero ésta no vino en nuestra persecución. De este modo corrimos pegados a la costa de Quelpart, aproando a mar abierto y transmitiendo los resultados del ataque a los submarinos que había en la zona para que pudieran eludir las medidas antisubmarinas que inevitablemente iban a tener lugar.

A 0513 se estableció contacto visual y radar con otro patrullero, al que dimos esquinazo al principio. Esta vez estaba alerta y se observaban fuertes interferencias procedentes de su radar. Había demasiada claridad para evadimos en superficie, por lo que nos sumergimos. El patrullero nos lanzó una serie de cargas. A lo largo del día fueron avistados varios aviones. La zona estará sin duda alguna al rojo vivo esta noche.

Durante varias horas estuvimos dándole vueltas al mensaje que habíamos de enviar al jefe de submarinos. A los resultados obtenidos en la acción había además muchas cosas que añadir. Teníamos tiempo por vez primera de evaluar la pérdida del hombre que había regido los destinos de nuestra nación durante doce años. El mensaje, en su redacción final, rezaba así:

«Tres por Franklin. Hundido buque de municiones y dos escoltas en fondeadero al norte de Quelpart en la mañana del catorce. No hubo contramedidas. Queda un torpedo a bordo...».

16 de abril.

A 0854 se vio un soldado japonés muerto (bien muerto), con chaleco salvavidas de Kapok y polainas. Inundamos los lastres y lo izamos a cubierta para examinar sus bolsillos en busca de notas o documentos de interés; pero el cadáver estaba descompuesto y lo volvimos a echar a la mar.

A 1017 se avistaron dos aviones PMB americanos dirigiéndose a nosotros. Disparamos un morterazo de reconocimiento, seguido de un segundo. Uno de ellos continuaba acercándose, cuando, de repente, le oímos decir por radio: «¡Mira ese barco de ahí abajo! ¿Será amigo?». Nos dimos prisa en abrir el servicio de alta frecuencia y ponernos en contacto con ellos. La situación se suavizó.

A 1043 se vio otro soldado japonés muerto, similar al primero (más muerto todavía).

A 1647 se avistaron tres aviadores japoneses encaramados en el flotador

de un hidro que había dado la vuelta. Maniobramos para recogerlos, poniendo nuestra proa inundada hacia ellos; pero desafiantes, se resistieron, negándose a venir a bordo. Mantuvimos nuestra dotación de presa en la plataforma de la ametralladora detrás de la plancha blindada. El piloto —identificado por el casco y las gafas de vuelo— parecía tener algo escondido en la mano. De improviso lo sacó, lanzándonos una bengala de aviación. El capitán de corbeta Beach le envió, en contestación, un certero disparo de rifle que le abrió un surco en el cuero cabelludo. Tuvimos que dar órdenes terminantes a los sirvientes de las ametralladoras de que no disparasen. En un principio creímos que la bengala era una bomba de mano, pero pronto comprendimos que no era así y fue arrojada al mar por el oficial de armas. El piloto siguió arengando a sus dos hombres; la situación estaba en un punto muerto, por lo que hicimos subir a uno de nuestros coreanos a cubierta para ver si lograba persuadirlos de que subieran a bordo.

Los tres aviadores saltaron de repente al agua y empezaron a nadar, alejándose del avión abatido. El capitán de corbeta Beach con unos cuantos disparos de fusil, se ganó la distinción de hundir, él solo, un avión japonés. Esto dejó a los tres nipones sin refugio; el piloto tomó una dirección y sus dos hombres otra. Conseguimos traer a uno de éstos al costado; al principio parecía deseoso de ser rescatado a las voces que le daba el coreano, pero después pareció pensarlo mejor y, gritándonos «¡Muerte, muerte, muerte!», se zafó de su salvavidas y nadó alejándose. Le vimos como hundía la cabeza varias veces, tragando agua salada, hasta que, por fin, no reapareció. Un suicida por el Emperador.

Habíamos ya enganchado un bichero en el salvavidas de este personaje y lo estábamos izando a bordo, cuando se zafó de él. Maniobrar de costado con un barco de trescientos pies de eslora es muy difícil, y por eso nos vimos forzados a presenciar cómo se quitaba la vida, sin poder hacer nada. El comentario de Buck Ditzen fue quizás el epitafio más apropiado:

—¡El pobre y estúpido bastardo!

Trajimos al segundo a nuestro costado. Éste era un muchacho de buena apariencia, joven, como de diecinueve años. Parecía querer subir, engatusado por las palabras que el coreano le dirigía por un megáfono. Lo desnudamos totalmente en cubierta para buscar algún cuchillo o granada de mano escondidos. No se le encontró ningún arma.

Nos pusimos al costado del piloto. Se había despojado ya del salvavidas evidentemente con intenciones de suicidarse. Parecía consciente de sus actos, pero cuando estuvo próximo a bordo quedó flotando inanimado como si hubiese perdido el conocimiento. El teniente de navío Peabody y el artillero

Spence se lanzaron al agua armados de sendos cuchillos y, amarrados a unas guías, asieron al japonés empujándolo a la proa, donde lo subimos a bordo. El nipón estaba aún inconsciente cuando le reconoció nuestro sanitario, cuyo dictamen fue que el hombre aquel estaba fingiendo de manera descarada. El diagnóstico se vio confirmado cuando al sonar el altavoz general el japonés se incorporó sobresaltado; luego volvió a caer en su anterior estado. Sin duda, consideraba que su honor quedaba a salvo si subía a bordo en estado de inconsciencia; pero estaba claro que no tuvo el suficiente coraje para cumplir la orden de suicidio dada por él mismo.

No encontramos nada de valor en los bolsillos de los hombres que salvamos, excepción hecha, quizás, del librito de notas que, según parecía, todos los japoneses llevaban consigo. Éstos fueron comunicados hasta nuestra llegada a puerto.

Tardamos nueve días en llegar a Midway. Durante este tiempo permitimos a nuestros coreanos que saldaran algunas de sus viejas rencillas haciendo ver que los considerábamos por encima de los japoneses. El coreano del brazo herido fue nombrado «capitán de jardines»^[11], una labor ésta que nuestros marineros odiaban siempre hacer, como es natural, y el piloto fue colocado a sus órdenes. Como éste no llevaba ninguna insignia sobre su uniforme ni hacia el menor intento por identificarse como oficial, no tuvimos ninguna preocupación con respecto a la Convención de Ginebra, al menos en lo que se refería a él. Cuando el coreano se dio cuenta de lo que pretendíamos, el retrete de la dotación estuvo siempre impoluto; lo inspeccionaba por lo menos media docena de veces diarias y, en cuanto encontraba la menor falta, su amplio rostro de pergamino resplandecía y se lanzaba en busca de su equipo de trabajo nipón.

Poco antes de llegar a Midway le entregué a cada uno de los coreanos un billete nuevo de diez dólares, que esperábamos les sirviera para aliviar en parte su existencia en el campo de concentración. Los japoneses, como es natural, no recibieron nada.

Cuando el *Tirante* amarró en Midway le esperaba una inmensa multitud, incluyendo varios operadores de cine. En el muelle nos aguardaban los habituales cestos de verduras y fruta, con una garrafa de diez galones de helado —que no necesitábamos porque el *Tirante* tenía también su propia heladora—, y lo que más ansiábamos: cartas de casa. Una banda atacó «Anclas a pique» cuando la primera estacha tocó el muelle —para mi gusto, eso era totalmente inapropiado— y continuó tocando la alegre marcha hasta que el barco quedó atracado. Después nos dejaron oír el «Nos espera un largo y tortuoso sendero», que ya me parecía más adecuado al caso.

Me sumergí en un enorme paquete de cartas, olvidándome en seguida de todo lo demás. Barajé las de mi mujer hasta dar con la última, que abrí y leí con ansiedad. Todo andaba bien por casa; me guardé el resto para leerlas más tarde con más tranquilidad e intimidad. Una carta con sello oficial llamó mi atención: en ella se me

comunicaba que quedaba desembarcado del *Tirante* y de todos los demás deberes que me pudieran haber sido asignados, debiendo presentarme en la 332.^a División a esperar la llegada del USS *Piper*, como relevo de su comandante.

La banda estaba tocando «Dixie». Me di cuenta que aunque mi ambición de lograr el mando había por fin llegado a ser realidad, tendría que abandonar la magnífica máquina combativa sobre cuya cubierta estaba y aquella excelente dotación de submarinistas que yo había contribuido a formar.

Sonaban los últimos aires de «Rio Swannie» cuando se me presentó un elegante capitán de infantería de marina, que me tocó en el brazo antes de comenzar a hablar. Apresurado, devolví el saludo con un movimiento desmañado y torpe por la falta de costumbre.

—Vengo por sus prisioneros —informó.

Le señalé la escotilla más próxima, que se abría por quinta vez en otros tantos minutos. Las cámaras de cine habían tomado posiciones a su alrededor y el piloto japonés, con los ojos vendados, subía indeciso por ella por quinta vez. Otro saludo y el capitán se dirigió a hacerse cargo de su comisión. «No sabe lo que le espera», pensé viendo como los operadores le apuntaban complacidos con sus máquinas.

Ralph Pleatman, con su chocante cabello negro, su rostro sonrojado, duro como el hierro, se acercó a mí con la mano extendida.

—Felicidades por vuestro crucero —dijo—. Tú y George habéis logrado el mayor recibimiento que he visto en esta isla. ¿Has oído algo de tu antiguo barco?

Una esperanza me inundó el pecho.

—No. ¿Qué es ello?

Puede que al fin y al cabo hubiese alguna explicación para su silencio de hacía un mes. Puede que estuviese sin novedad...

—Lo siento horrores, Ned. Hace tres semanas que debió haber regresado. Lo consideramos ya como posiblemente perdido.

El sentimiento de Ralph era sincero y supe por qué había sacado a relucir al *Trigger* en la conversación: él había también sobrevivido al *Pompano* en mis mismas circunstancias. Y Dave Connole, uno de sus compañeros de a bordo, también.

—¡Oh! —Es todo lo que pude decir.

Durante todo este tiempo, George Street había estado rodeado de un grupo de altos jefazos de Midway —nadie por encima de capitán de navío hubiera consentido en verse alejado de aquella reunión—. Al verme, se separó del grupo, viniendo hacia mí.

—Ned —dijo—, el comodoro me ha invitado a su casa esta noche. Nos ha preparado una fiesta y quiere que tú vengas también.

Yo sabía por qué razón había decidido el comodoro incluirme a mí; pero esto no variaba la expectación de una gran fiesta con todos sus accesorios.

—Estupendo —le contesté.

La banda estaba tocando «Va a haber mucho jaleo en la vieja ciudad esta noche»,

lo cual, incluso aplicado a Midway, podía ser verdad.

Capítulo XVIII

Piper

El *Piper* era un barco sólido y bien construido; yo me consideré muy dichoso de haber logrado su mando. Había salido de los astilleros de Portsmouth sólo unos pocos meses antes que el *Tirante* y era casi idéntico a él en diseño. Lo único desagradable era que acababa de empezar su segunda patrulla y ante mí se abría una larga espera.

Entre tanto, el *Tirante*, tras finalizar sus reparaciones en Midway, inició su segundo crucero. Ed Campbell me sucedió en el puesto de segundo comandante y Jim Donnelly subió al destino de Ed. El resto de la dotación permaneció, en esencia, como antes. Cuando George lo sacó a la mar, yo desencapillé personalmente su estacha de proa del noray, andando con ella hasta el final del muelle, mientras Chub supervisaba su recogida a bordo. Después lancé la gaza sobre cubierta, donde quedó adujada, seca y limpia, y permanecí en el extremo del muelle viendo como el barco se retiraba e iniciaba su marcha.

Cuando iba a perderse de vista en la lejanía, una luz empezó a parpadear en la parte de popa del puente, haciendo llamada. Hice la señal de «siga adelante» con los brazos. Despacio, de modo que no pudiera perderme ni una sola sílaba, Karlesses — no podía ser otro— deletreó el mensaje: «Buena suerte, Ned». Durante un minuto estuve allí, marcando con los brazos la señal de «recibido».

El *Piper* tardaba un tiempo desmedido en regresar de su crucero. Le había sido asignada una zona poco productiva y, aunque ojeó el terreno concienzudamente, hubo de permanecer en la mar los sesenta días previstos, regresando a puerto con el cargo de torpedos casi completo. Mientras tanto, yo permanecí en Midway, ayudando a reparar los barcos que iban y venían de patrulla y royéndome las uñas de impaciencia. La guerra tocaba a su fin y estábamos orgullosos de ver como la Armada norteamericana había doblegado a los japoneses casi sin ayuda de nadie. Nos preguntábamos si Rusia iba a entrar o no en la guerra del Pacífico. Era claro que la lucha estaba para terminar de un momento a otro; yo tenía que salir a la mar con el *Piper*, y ¡pronto!

Los mensajes que leía a diario no ayudaban precisamente a hacer la espera más fácil. El *Tirante*, el único submarino que, por lo visto, era capaz de encontrar algo contra lo que disparar en aquellas fechas, había penetrado en otra base —sumergido esta vez—, torpedeando un buque amarrado en el muelle. Como colofón, George había salido del lugar con un excelente documental cinematográfico de toda la acción.

Por fin llegó la noticia tanto tiempo esperada y volé a Pearl Harbour para tomar el mando de mi nuevo barco. Pero al llegar allí me encontré con nuevos retrasos, ya que el *Piper* había de recibir nuevo equipo especial que lo capacitara para penetrar por los

estrechos del Tsushima, entre Corea y el Japón.

Desde que el *Wahoo* no regresó del mar del Japón, en octubre de 1943, ningún submarino americano había vuelto a visitar aquella zona. Mush Morton entró en él por los estrechos de La Perouse, tratando de salir por la misma vía. No se supo cómo lograron cazarle los japoneses, pero sospechábamos que estrecharon su cerco alrededor del *Wahoo* y éste no pudo escapar. El estrecho de Tsushima estaba minado, según sabíamos; el de Tartary era demasiado poco profundo para usarlo sumergido y los rusos no nos dejaban transitar por él; el de Tsugaru era, asimismo, poco profundo, reinaban en él fuertes corrientes y estaba muy patrullado. El de La Perouse era profundo y no demasiado largo, pero también estaba muy vigilado. Entre todos ellos, este último parecía el más adecuado para efectuar el paso hacia el mar del Japón, pero una vez supiese el enemigo que un submarino había entrado en él eran muchas las probabilidades de que lograsen atraparlo.

En junio de 1945, en la «Operación Barney», nueve submarinos americanos pasaron por los estrechos minados de Tsushima a la zona de operaciones de Morton, en el mar del Japón. Después de permanecer algún tiempo agazapados, entraron todos simultáneamente en acción. En doce días hundieron un total de veintiocho buques, haciendo saber a los japoneses que sus últimas líneas de comunicaciones con el resto del mundo estaban ya condenadas a desaparecer.

La «Operación Barney» fue bautizada con el nombre del capitán de fragata W. Barney Sieglaff —antiguo comandante del *Tautog* y del *Tench* antes de ir destinado al estado mayor del almirante Lockwood—, que realizó la mayor parte del trabajo de alistar y preparar los nueve primeros submarinos; pero la empresa muy bien pudo llamarse «Operación Charlie», según el nombre del propio almirante, que apoyó el proyecto con el mismo ímpetu que empleara en mejorar nuestros torpedos y con los mismos eficientes resultados.

Abrimos camino a través de los campos minados iba a ser un negocio un tanto intrincado, pero nueve submarinos habían ya demostrado que era posible, y el *Piper* estaba ansioso de intentarlo. Para mí era un gran honor haber sido elegido para tal empresa; pero nosotros éramos los últimos de la segunda oleada, formada por siete sumergibles que habían de atravesar el estrecho con independencia, y había muchas posibilidades de que cuando nos llegase el turno fuese ya demasiado tarde. Cuando estuvimos listos para abandonar Pearl Harbour, el almirante Lockwood vino a bordo para efectuar una última inspección. El equipo especial que se nos había instalado no trabajaba a su entera satisfacción por lo cual habíamos de aguardar dos días más mientras los expertos en electrónica lo ajustaban. Finalmente, el *Piper* se hizo a la mar con rumbo a Guam.

Durante las últimas semanas, yo ya me había dado cuenta de cuán distinto es ser comandante a ser segundo, cualquiera que sea el grado de responsabilidad que en este último destino te de «el viejo». Ahora, toda la responsabilidad era mía, no importa a quién encomendase cada misión en particular, y tenía que enfrentarme con problemas

de la más variada especie, a veces sin contar con demasiado tiempo para considerarlos. Mientras que antes había hecho sugerencias, ejecutando luego lealmente las órdenes del comandante, ahora era a mí a quien correspondía tomar las determinaciones. Frecuentemente, éstas eran duras de tomar y difíciles de mantener. En todas, yo solo cargaría con las consecuencias si algo iba mal.

Hubo una decisión que tomé y me propuse mantener tenazmente: teníamos que entrar con el *Piper* en acción o partírnos el pecho en el intento.

En Guam, no, esperaban dos malas noticias. El almirante Lockwood, que nos había precedido en avión, decidió que nuestro sonar secreto de frecuencia modulada no funcionaba a su gusto, haciéndonos quedar más días para revisarlo por otro equipo de expertos. Después, cuando el motor principal número tres empezó a acusar pérdidas en el sistema de refrigeración por agua dulce, una inspección descubrió que siete de las nueve camisas de los cilindros estaban rajadas y debían reemplazarse. Nuevo retraso.

No quedaba mucho tiempo que perder, pues estábamos ya en agosto. Tan pronto como el almirante se mostró satisfecho con nuestro equipo, o comprendió que no podía funcionar ya mejor, eché todas las precauciones por la borda y ordené ponernos en marcha sin el cuarto motor. Terminaríamos las reparaciones en la mar, salvando entre tanto la distancia que nos separaba de nuestra zona. El 5 de agosto de 1945 dimos, por fin, atrás en el amarradero de Apra y salimos, con rumbo al Japón, a la máxima velocidad que podían desarrollar nuestros tres motores sanos.

A los pocos días de estar navegando nos llegó un singular mensaje, describiendo los enormes daños causados por una nueva bomba lanzada sobre Hiroshima. No lo pensé dos veces, y junto con Jerry Reeves, mi segundo, planeamos la forma de llegar cuanto antes al mar del Japón considerando la idea de navegar durante todo el tiempo en superficie. Esto era factible, incluso de día y a la vista de la costa —algo que ningún submarinista hubiera considerado posible unos meses antes—, pues nos parecía lo suficientemente seguro hasta que nos acercásemos más a los estrechos.

Una vez reparada la avería, el motor número tres fue puesto en seguida en propulsión. El *Piper* continuó su veloz carrera con sus cuatro motores en busca de lucha. Aunque nunca he analizado completamente mis emociones de entonces, sentía, más que alegría por el fin de la guerra, una arrolladora impaciencia por volver a ella antes de que se terminase. Era como si a un cazador le hubieran retenido durante largo tiempo fuera de los bosques y, justo antes de comenzar la veda, le dejaran en libertad para buscar algo de caza mayor. Nunca albergué sentimientos de piedad hacia los japoneses cuyos nombres llevaban escritos nuestros veintiséis torpedos, ni lo que pudiera sucederles si yo lograba mi propósito. Pensaba que el *Piper* y su comandante eran unas máquinas implacables de destrucción. Ahora que el enemigo estaba abatido, deseaba saltar sobre él, patearlo y destruirlo si me era posible, como ellos habían hecho con el *Trigger*, el *Wahoo*, el *Harder*, el *Gudgeon* y otros muchos más.

En esta coyuntura, las paletas de los ventiladores de sobrecarga del motor número

uno empezaron a tocar unas con otras, por lo que hubimos de parar el motor en cuestión. Nuevamente se vio reducida nuestra velocidad mientras se desmontaba y llevábamos a cabo su reparación. Furioso, rechacé la sugerencia que se me hizo de disminuir algo más aquélla para aliviar un poco la carga de los generadores. Continuamos navegando en superficie, sin ver buques ni aviones enemigos, si bien divisamos varios de nuestros submarinos. Al cabo de dos días, el motor número uno estaba nuevamente en servicio y pudimos aumentar nuestra velocidad otra vez.

Nuestros planes eran efectuar el paso de Tsushima y entrar en el mar del Japón el 12 de agosto. El día 11 nos llegó un mensaje del mando en el que se nos ordenaba patrullar por el mar Amarillo, en espera de nuevas órdenes. Aquella noche desahogamos nuestro despecho hundiendo dos pesqueros que tuvieron la mala fortuna de estar situados en aguas lo suficientemente profundas para que el *Piper* pudiera flotar en ellas. El fuego de superficie de un submarino con todo su armamento es aterrador. Pero no sentimos compasión por ellos; eran enemigos. En ocasiones, aquellos pesqueros de aspecto inofensivo ocultaban transmisores de radio y avisaban de la presencia de nuestros submarinos. Éste fue nuestro pretexto para partir en pedazos a aquellos dos. Después me he sentido, a veces, un poco avergonzado de aquel episodio, ya que era evidente que ellos en particular no tenían otro interés que la pesca.

En aquella ocasión desobedecimos las órdenes ligeramente, en el sentido de que no llegamos a penetrar en el mar Amarillo, permaneciendo, en cambio, cerca del estrecho de Tsushima, esperando que el almirante Lockwood cambiase de opinión. Y así sucedió, ya que, en la noche del día 12, recibimos órdenes de continuar adelante.

A 0500 horas del día 13, el *Piper* se sumergió cerca de la entrada de Tsushima. Durante todo el día, con la dotación en sus puestos especiales de paso de campo minado, navegamos sumergidos, tanteando el camino con nuestro sonar especial FM, que nos avisaría la presencia de minas. Esta indicación nos la daría visualmente en un tubo de rayos catódicos acompañado de los tañidos de un gong —al que alguien bautizó con el nombre de «Las campanas del infierno»— para cada mina. A eso del mediodía se presentaron las dos alarmas simultáneamente.

—¡Ahí están, mi comandante!

Aunque yo iba en la torreta, Arnold Christiansen, que estaba en aquellos momentos de «vigilante de minas», fue el primero que las descubrió. El aparato empezó a pegar timbrazos sin interrupción y el tubo de rayos catódicos mostraba una línea de minas sólida y continua. No había la menor brecha en ninguna parte, pero teníamos que descubrirla para deslizarnos por ella. La distancia a que se obtuvo la primera indicación era tal que no había posibilidad de virar para volver a aproximarse. Conteniendo el aliento, yo contemplaba la pantalla sin quitarle el ojo. Las minas no podían estar fondeadas tan sólidamente, ¡tenía que haber algún resquicio entre ellas! En la torreta reinaba un silencio de muerte, roto tan sólo por los tañidos del instrumento detector según nos íbamos aproximando. Me concentré

enteramente en la pantalla, mirando como nos echábamos encima de aquella falange de minas, mientras las «campanas del infierno» sonaban más fuertes cada vez. Mi idea era encontrar la brecha y deslizarnos por ella. Se cerraron todas las puertas estancas y válvulas de paso de mamparos, quedando el teléfono como único medio de comunicación; me di cuenta de que todo el mundo a bordo sabía ya lo que pasaba.

¡Allí! ¡Una brecha al fin, ligeramente a la derecha!

—¡Toda la caña a estribor! —ordené con la mayor calma que pude y esforzándome por dar a mi voz un tono de gravedad.

Lentamente, el resquicio se desplazó a la izquierda hasta que quedó centrado justo delante de nuestra proa. Los segundos transcurrieron, comenzando nosotros a pasar entre dos minas procurando hacerlo equidistantes de ellas. Las minas desaparecieron de la pantalla, pero todavía se oían los timbrazos. Ahora estaba por el través, a la altura de la cámara de popa... ¡Estábamos zafos! Yo continué, no obstante, vigilando el indicador, ya que, justo en el momento en que pasábamos aquellas dos, se nos empezaba a mostrar un verdadero nido de ellas acompañadas de una incesante cacofonía de tañidos.

¡Esta vez no hay ninguna brecha! Un sudor frío baña mi frente. Ya es demasiado tarde para cambiar de rumbo; ya era tarde cuando descubrimos este último grupo. No hay nada que hacer, excepto continuar a la menor velocidad posible, tratando de dar con un resquicio, según vamos avanteando. Del subconsciente surge una sensación de pánico que trato de dominar y dejar donde estaba. Esto es de mi exclusiva responsabilidad, ¡solamente mía! De nuevo se empieza a vislumbrar un hueco a la derecha, minúsculo, pero es mejor que nada.

—¡Estribor atrás máxima fuerza! ¡Babor avante máxima fuerza! ¡Toda la caña a estribor!

Esto es todo lo que puedo hacer. No he separado los ojos de la pantalla y puedo advertir en ella como nos reviramos; parece que vamos a meternos en ellas..., pasan a todo lo largo de nuestro costado, haciendo sonar la campana incesantemente. Abro la boca para dar la orden de caña a la vía y cesar en la ciaboga, cuando el telefonista me interrumpe excitado:

—¡Un cable de mina rozando el costado de babor de la batería de popa!

El roce con el cable puede hacer estallar la mina situada en su extremo, y, si no es así, el cable puede engancharse y arrastrar la mina sobre nosotros. Cualquiera de las dos cosas significa un desastre inevitable.

Instantáneamente me vuelvo al timonel:

—¡Cambia todo!

Aquél ha oído el parte también y responde con celeridad inusitada. Nos habíamos ya entrenado para esta circunstancia y, sin más, el timonel cambia el telégrafo de estribor de atrás máxima; después casi arranca de cuajo la rueda del timón de tan de prisa como la gira a babor.

Mientras contemplo cómo se esfuerza en llevar a cabo su cometido, me viene a la

mente un pensamiento incongruente:

«¡Apuesto a que ni el mismo Wilson lo hubiera hecho más rápido!».

A popa, los electricistas están atentos a los teléfonos, y la orden de cambiar todo les ha llegado por esta vía. El cambio de giro en la ciaboga se efectúa en seguida y a poco el cable deja de rozar el casco.

A 2000 horas salimos a superficie sanos y salvos en el mar del Japón, empezando a navegar a toda máquina hacia nuestra zona.

14 de agosto.

A 1640 se avistó un bote salvavidas zozobrando con un hombre y una mujer agarrados a él. Los dos parecían jóvenes y la muchacha bastante bonita, con un pañuelo de colores en la cabeza. A lo largo de todo el barco empezaron a oírse los aullidos de nuestros «lobos». Decidimos tomarlos a bordo. Maniobramos tres veces consecutivas para abarloados, inundando todo y con los timones de proa a subir. Primero tratamos de animarlos a venir a bordo, y una vez fallado el intento quisimos persuadirlos con algunos disparos al agua. Los dos métodos fracasaron y, cada vez que maniobrábamos, ellos nadaban haciéndonos un acuático regate; parece que la muchacha había visto ya «lobos» con anterioridad...

La dotación de presa estaba en cubierta, con todo su armamento durante la primera y la segunda aproximación. Pero, a la tercera decidimos que aquello era demasiado; el oficial de armas, teniente de

navío W. A. Bowman, y el marinero Leclair, con sus 225 libras de peso, tras quedarse en calzoncillos y ponerse un cuchillo en los dientes, se tiraron al agua en su persecución.

Esto dio fin a toda resistencia. La muchacha, que con el rostro oculto entre las manos rezaba en japonés, fue cobrada a bordo; el hombre siguió su ejemplo, aunque resistiéndose algo.

Decidimos registrarlos y cachearlos en cubierta; en consideración al pudor femenino se improvisó una funda de un colchón con agujeros para los brazos y piernas. Esto resultó innecesario, ya que al quitarse el pañuelo la bella se transformó en un apuesto y joven varón. El otro prisionero tenía una profunda herida en la cabeza que parecía un antiguo balazo. Los dos fueron bañados, recibiendo asistencia médica y ropas secas.

Antes de terminar con ellos avistamos una balsa a proa con cuatro clientes más. Éstos parecían más deseosos de venir a bordo por su propia voluntad, con excepción de un seriote jovenzuelo que trató primero de alejarse nadando; después, decidiendo que esto no era buena solución, se tumbó de espaldas en el agua y se quedó contemplando a los de los fusiles, como si esperase que le disparasen. Leclair se tiró otra vez al agua y lo trajo a bordo de manera tal que no dejaba lugar a dudas de que lo queríamos vivo.

Desde que pasamos Tsushima estuvimos todo el tiempo navegando en superficie durante el día, con objeto de alejarnos del estrecho. Pararnos a pescar a aquellos personajes tan temperamentales, a menos de media hora de vuelo de la costa, fue una operación arriesgada. Un submarino no tiene nada a su favor permaneciendo en superficie en tiempo de guerra, a menos que esté listo para sumergirse instantáneamente. Cuando Bowman y Leclair se tiraron por la borda, sabían que podíamos habernos visto forzados a abandonarlos allí, aunque, como es natural, hubiéramos vuelto por ellos más tarde. No obstante, yo respiré más tranquilo cuando todos estuvieron a bordo sanos y salvos bajo cubierta y continuamos nuestra marcha a toda velocidad hacia la costa del Japón.

No se avistó ni un solo barco, a excepción de una embarcación de desembarco, de madera, anegada y abandonada. La radio, que manteníamos puesta, comunicaba sin cesar los progresos de las negociaciones de paz. Era evidente que ésta iba a ser nuestra última patrulla. La única pregunta era: ¿durará lo bastante para que el *Piper* pueda infligir algún daño al enemigo?

El rescate de nuestros prisioneros nos había costado varias horas y, aunque navegamos a toda a través de la noche, no pudimos estar lo suficientemente cerca de tierra, a la mañana siguiente, para pescar a ningún buque costero.

Tratamos de mantenernos en la superficie, pero en dos ocasiones sendos aviones nos obligaron a sumergirnos y a la segunda, permanecimos ya en inmersión. De todos modos, mantuvimos nuestra antena de radar izada fuera del agua, ya que podía emplearse como antena de radio, no muy buena pero que bastó para que, siete minutos después de la una, oyéramos la noticia: el Japón se había rendido, la guerra estaba terminada.

Un alarido salvaje de júbilo se extendió por todo el barco. Sabíamos que el acontecimiento estaba a punto de llegar, habíamos seguido paso a paso todos sus síntomas preliminares, pero ahora era ya una realidad. La lucha había terminado con nuestra victoria; comprendía y me solidarizaba con los sentimientos de cada uno de mis hombres.

En lo que respecta a mis propios sentimientos, no podía entenderlos del todo bien. En lugar de sentir alegría, me invadió un profundo decaimiento. Traté de unirme al júbilo de mis oficiales y de mi gente, pero al cabo de un rato hube de dejarles. Me dirigí a mi camarote y corrí la cortina; ni siquiera me molesté en encender la luz y me senté en la litera aplanado. Durante las horas que siguieron me di cuenta de que se movían las cortinas, como si alguien intentase llamar y desistiera de hacerlo persuadido por otro.

Llegó el momento de salir a superficie. Después de sacar al *Piper* a flote, le dije al oficial de guardia que me iba a pasear un rato por cubierta. Esto, como es natural, no solía permitirse sin muy buenas razones y nunca sin permiso del comandante. Pero yo era el comandante y tenía también mis propias razones.

La noche era clara y sin nubes, con un ligero resplandor en el horizonte por donde

tenía que salir la luna. El aire, cálido, libre de la opresiva humedad que tantas veces había notado, y la mar en calma. Era una noche de paz. Comencé a pasear por cubierta de proa a popa una y otra vez. Por mi mente bullían los mismos pensamientos de siempre. ¿Por qué el *Trigger* y no el *Piper* o el *Tirante*? ¿Por qué Penrod Schneider, Johnnie Shepherd, «Stinky» y Willy Kornahrens? ¿Y Johnnie Moore, el hombre que me envió contra mi voluntad a la Escuela de submarinos en septiembre de 1941? Él también había caído mandando el *Grayback*, después de una serie de brillantes patrullas de guerra.

¿Y la mujer de Penrod, Sammy, que bautizó al *Dorado* el día de su botadura? Y Al Bontier, que tras haber varado con el nuevo *Razorback* en New London, fue trasladado a Pearl Harbour, donde se le confió el mando del *Seawolf*, recientemente reformado. El comandante del destructor amigo que lo hundió no cesará jamás de reprocharse, hasta el mismo día de su muerte, el no haber tratado de confirmar las señales amigas de identificación que desesperadamente le enviaban desde el fondo. Pese a ello, ordenó la descarga fatal del «erizo».

¿Cuál era la diferencia entre Dave Connole, que cayó poco después de embarcar en el *Trigger*, y Jack Lewis, que enfermó de pulmonía en nuestro primer crucero por las Aleutianas? ¿Cuál era la diferencia, excepto que uno estaba vivo y el otro muerto?

Mientras paseaba, me veía acosado una y otra vez por los mismos pensamientos. La guerra había acabado con la victoria y yo había tenido la suerte increíble de sobrevivir. Pero ¿qué era lo que nos diferenciaba, lo que nos separaba a los que vivíamos para presenciar este día y los que no...? A poca distancia de mí, en el inmenso, frío y silencioso mar, estaba la respuesta. Él guarda celosamente profundos secretos que conserva durante cientos de miles de años. Yo podía haber sido uno de ellos, todavía podía serlo...

Desperté de mi ensimismamiento mirando fijamente ante mí. Después de cuatro años de continua tensión, tratando de rechazar la idea de que yo podría sobrevivir, alcanzaba a comprender por qué mi buena estrella y la fatalidad de «Stinky» y Johnnie Shepherd había llevado a éstos a morir en mi puesto del *Trigger*.

Una llamada del puente me hizo volver totalmente a la realidad.

—Mi comandante, aquí hay un mensaje para usted.

Lentamente me encaminé hacia popa. Jerry Reeves me esperaba en el puente con un papel en la mano.

—¡Viejo zorro, señor! —me dijo—. ¿Por qué se lo tenía usted tan callado?

El mensaje decía: «Para el *Piper*. Mensaje para el comandante de *Mrs. Beach*. Niña nació el 10 de agosto. Ambas bien. Felicitaciones del jefe de los submarinos del Pacífico».

La guerra había tocado a su fin, y la vida, para algunos de nosotros, estaba apenas empezando.

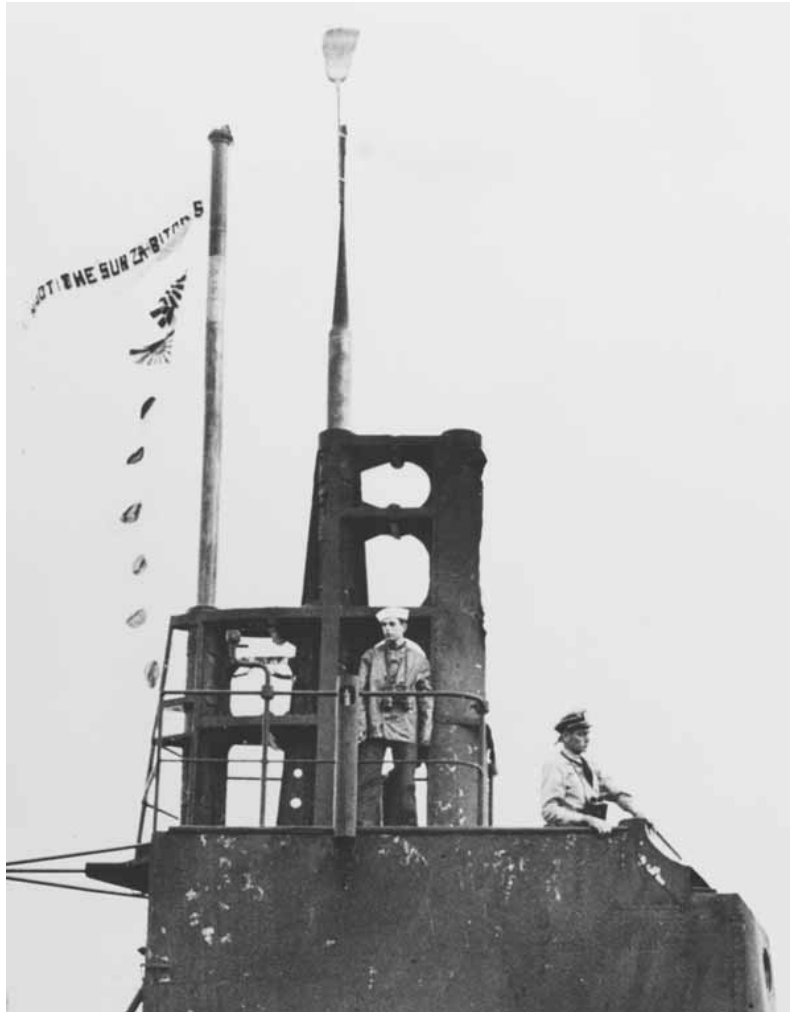
Fotografías



14 de febrero de 1942, el USS *Wahoo* (SS-238) es botado en los astilleros de Mare Island.

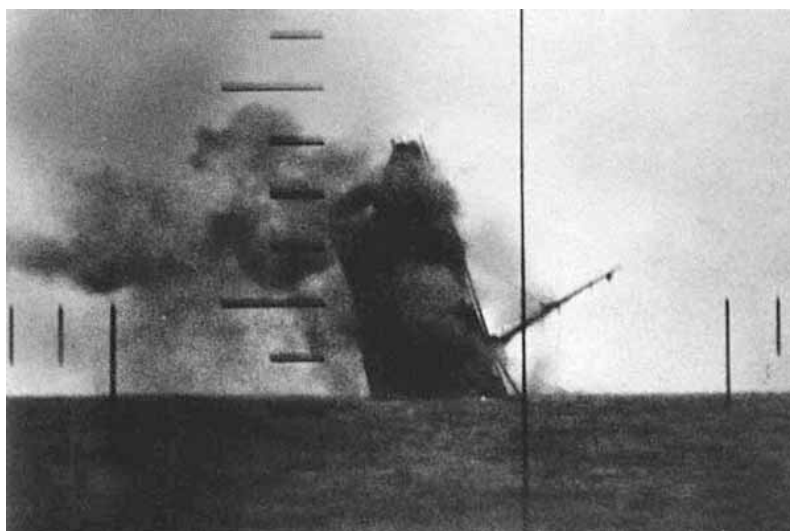


El comandante Morton y el teniente Richard O'Kane en la torreta del USS *Wahoo* durante el ataque a un convoy japonés en Nueva Guinea, el 26 de enero de 1943.



El USS *Wahoo* atraca en Pearl Harbor tras su tercera patrulla de combate, 7 de febrero de 1943. La escoba sujeta al periscopio indica el éxito de la patrulla. Todos los barcos enemigos encontrados fueron «barridos»;

Nota: El radar, situado delante del periscopio, fue censurado en esta fotografía.



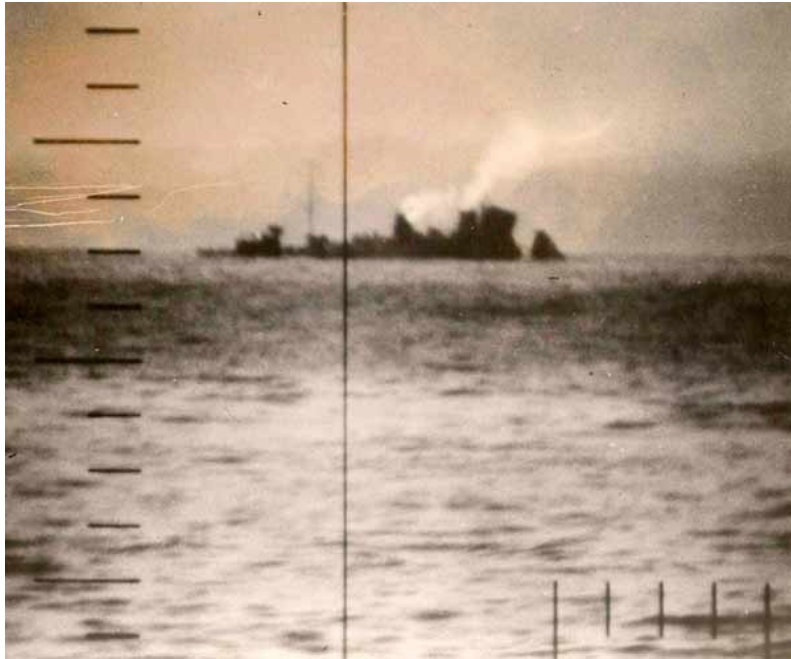
El carguero japonés *Nittsu Maru* se hunde de proa después de ser torpedeado por el USS *Wahoo*.



Varios pilotos a bordo de un Vought OS2U Kingfisher esperando a ser rescatados.



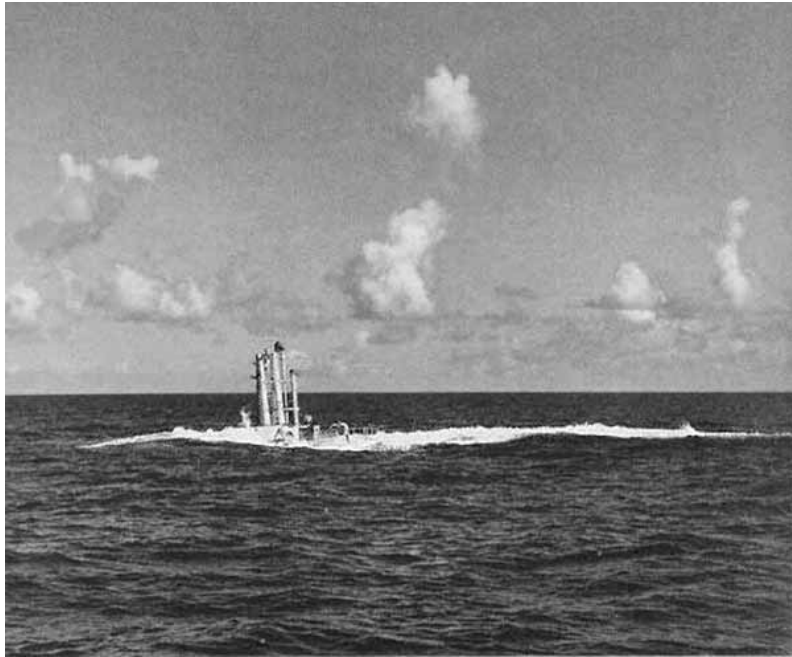
Pilotos siendo rescatados por el USS *Tang* (SS-306) en las cercanías de la isla de Truk.



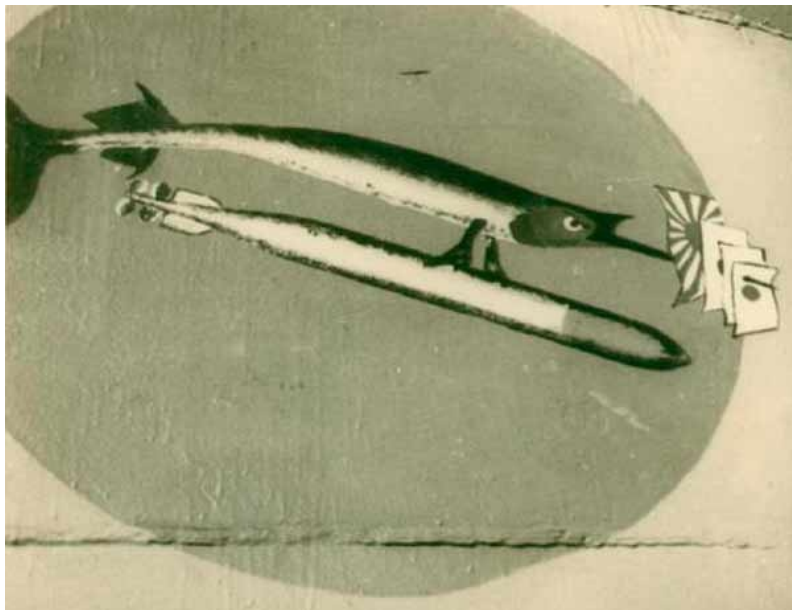
Destructor Okikaze hundiéndose en febrero de 1943. Fotografía tomada desde el periscopio del USS *Trigger* (SS-237).



Oficiales del USS *Trigger* junto a la bandera-trofeo confeccionada para conmemorar el haber torpedeado al portaaviones *Hiyo* (el texto lo nombra equivocadamente *Hitaka*). El autor es el segundo por la izquierda.



El USS *Trigger* en el momento de hacer inmersión.



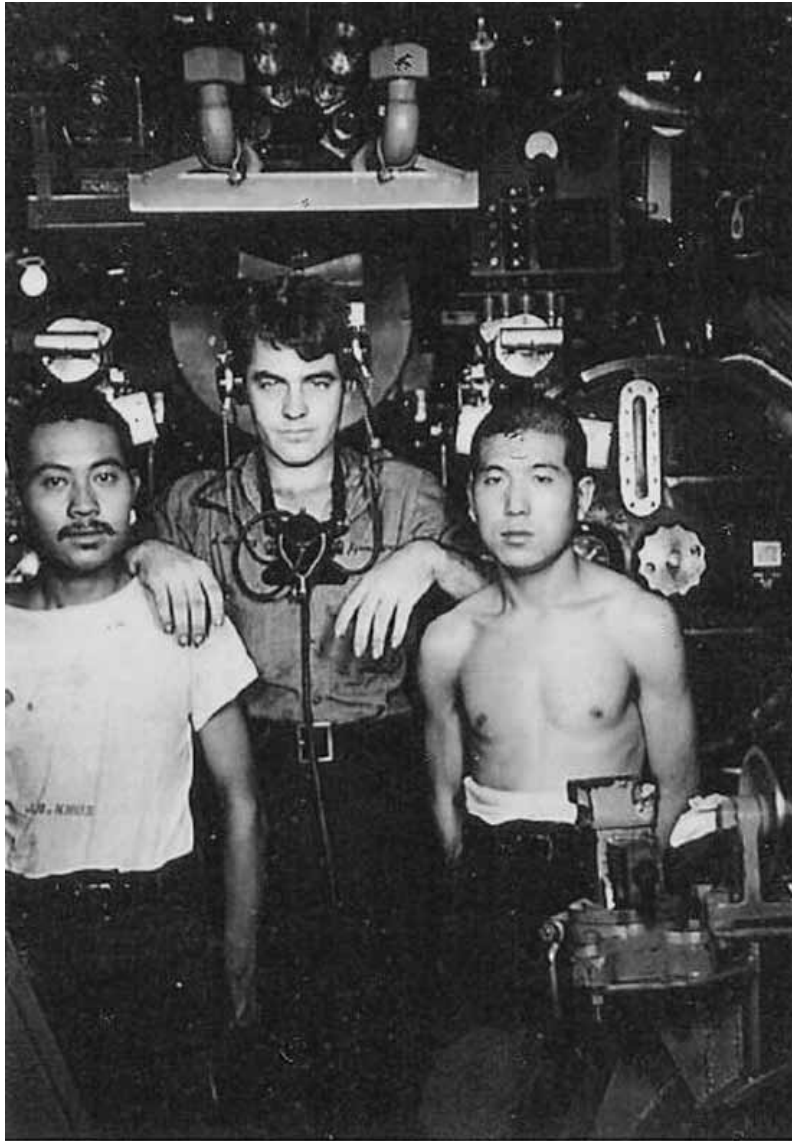
Insignia del USS *Piper* (SS-409).



El USS *Piper* anclado en puerto.



Oficialidad del USS *Piper*. El autor es el segundo por la derecha de la primera fila. Fotografía tomada en Pearl Harbour.



El torpedista «Stinky» Hinton con 2 prisioneros japoneses a bordo del USS *Piper* en agosto de 1945 en el mar del Japón.



EDWARD «NED» LATIMER BEACH JR. (20 de abril de 1918 – 1 de diciembre de 2002), fue un afamado oficial de submarinos de la Armada norteamericana.

Nacido en Nueva York, creció y se crió en Palo Alto, California. Ingresó en la Academia Naval en 1935 y cuatro años más tarde se graduó como segundo de su promoción. Durante un tiempo sirvió en buques de superficie hasta que en 1941 es trasladado a la Escuela de entrenamiento submarino de New London, Connecticut, donde recibe formación acelerada terminando primero de su clase.

Sirvió en el Pacífico a bordo del *USS Trigger* y del *USS Tirante*, y ya en en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial recibió el mando del *USS Piper*. En total, tomó parte en 12 patrullas de combate obteniendo diversas condecoraciones al valor incluyendo la Cruz naval y la Estrella de plata.

Tras la guerra, fue ayudante naval del general Bradley cuándo este fue Presidente del Estado mayor conjunto, así mismo paso a serlo de Eisenhower cuando este alcanzó la presidencia del país.

En 1958 recibió entrenamiento sobre reactores nucleares, calificándose para el mando del *USS Triton*, al que comandó en 1960 durante la histórica primera circunnavegación realizada completamente en inmersión.

A principios de los años 60 dirigió el Octavo escuadrón submarino, en Norfolk, Virginia y terminó su carrera en la marina en la Oficina del Jefe de operaciones navales.

Tras 27 años de servicio se retiró en 1966 y pasó a ocupar la cátedra de ciencias navales Stephen B. Luce en el Colegio de guerra naval en Newport, Rhode Island.

El capitán (rango equivalente al de capitán de navío en la Armada española) Beach es autor de diversos libros, todos de temática relacionada con el mar, entre los que se puede destacar la novela *Run Silent, Run Deep*, llevada al cine con el mismo nombre, y *¡Submarino...!* donde relata diversas historias de los submarinos americanos en la Guerra contra el Japón.

Notas

[1] Barco es femenino en inglés. — *N. del T.* <<

[2] ¡Top!: Voz de mando ejecutiva, usada para indicar el instante preciso en que se toma la marcación. — *N. del T.* <<

[3] Locutora de Radio Tokio. — *N. del T.* <<

[4] En francés en el original. — *N. del T.* <<

[5] «Hediondo». — *N. del T* <<

[6] Dirección de lanzamiento. — *N. del T* <<

[7] «Alrededor del límite». Viene del nombre con que se conoce una jugada de fútbol similar a la maniobra envolvente del submarino. — *N. del T* <<

[8] Simbolizando haber efectuado un «barrido» en los mares. — *N. del T.* <<

[9] En inglés, «Seawolf» significa «lobo marino». — *N. del T.* <<

[10] En inglés se escriben con mayúsculas. — *N. del T.* <<

[11] El encargado de la limpieza de los servicios sanitarios. Viene este nombre de los tiempos de la marina de vela, que en los beques se acostumbraba poner macetas con plantas — *N. del T* <<