

AS PRIMEIRAS HISTÓRIAS DE SUBMARINOS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

VICTOR HAWKINS

Capitão-de-Mar-e-Guerra (USN)

Tradução e adaptação: JOSÉ GERALDO DA COSTA CARDOSO DE MELO

Capitão-de-Mar-e-Guerra

(in memoriam)

SUMÁRIO

O submarino e o avião

A frustração do *U-39*

O *U-29* afunda o *Courageous*

A epopéia do *Spearfish*

Os entendimentos com os Estados Unidos

A audácia do *U-47* em Scapa Flow

O SUBMARINO E O AVIÃO

A revista norte-americana *KTB** publicou uma série de artigos sobre a Marinha britânica, mais especificamente "História de submarinos - 1939 a 1945", de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra da Reserva Victor Hawkins, que, em suas memórias dos primeiros meses da Segunda Guerra Mundial, narra, inicialmente, as di-

ficuldades encontradas para operar com a Real Força Aérea (RAF).

A RAF contava com reduzido número de pilotos. Eles estavam sendo ensinados a voar, com tempo insuficiente de instrução no ar. Havia poucos pilotos experientes, remanescentes da Primeira Guerra Mundial, capazes de treinar os moços. Também não havia bastantes aviões. Os jovens pilotos espatifavam-se e não existiam aviões

* N.R.: *KTB* nº 87 e 88.

para reposição. O treinamento para o reconhecimento de submarinos na superfície, especialmente ao amanhecer e no crepúsculo vespertino, era fraco, e as más condições de tempo, normalmente reinantes naquela área, contribuíam para que fosse deficiente o lançamento de bombas sobre os submarinos na superfície.

Embora o comando costeiro estivesse sempre informado da movimentação dos submarinos britânicos, acontecia que a presença de um submarino escoteiro na superfície, mesmo quando a RAF estava voando para dar-lhe proteção, era algumas vezes algo de demasiado para o espírito de preservação e de agressividade dos pilotos, e eles, então, bombardeavam o submarino.

A frustração do U-39

A Marinha britânica estava ampliando as suas contramedidas anti-submarino; os comboios eram rapidamente organizados e, no dia 14 de setembro de 1939, a *Royal Navy* afundou seu primeiro *U-boat*, quando o submarino *U-39* deixou de acertar o Navio-Aeródromo HMS *Ark Royal*. Seus torpedos explodiram na esteira do navio, alertando os destróieres da cobertura, os quais logo o localizaram, pelo seu *Asdic*^{*}, lançando-lhe, em seguida, um bem-sucedido ataque com bombas de profundidade.

O U-29 afunda o Courageous

No dia 17, três dias depois, o *U-39* foi dramaticamente vingado, quando o Navio-Aeródromo HMS *Courageous*, realizando patrulha de guerra anti-submarina, foi avistado do *U-29* pelo Capitão-Tenente Otto Schuhart, que decidiu interceptar o navio-aeródromo, mesmo parecendo-lhe, naquele

momento, uma operação sem esperança de sucesso, devido à diferença de velocidades.

O *U-29* seguiu submerso o navio-aeródromo, até se aproximar o suficiente para lançar seus torpedos. Quinze minutos depois de atingido, o navio-aeródromo de 22.500 toneladas afundou, com a perda de 518 oficiais e praças. O Capitão-Tenente Otto Schuhart escapou de pesado ataque de bombas de profundidade e transmitiu pelo rádio a notícia de seu sucesso à Alemanha. A perda do HMS *Courageous* foi um duro choque para o povo britânico, e ainda maior para sua Marinha.

A epopéia do Spearfish

Enquanto isso, o Submarino HMS *Spearfish*, em sua área de patrulha no Kattegat, não viu navio algum, apenas pequenos barcos, e parecia-lhe que essa patrulha iria realizar-se sem a menor sensação, pois não havia navio de porte que justificasse o custo de um torpedo. O canhão também estava fora de cogitação, uma vez que estava operando em um estreito, com águas pouco profundas para mergulhar fundo se atacado, e o ataque por tiro de canhão significaria o anúncio seguro de sua presença. Tampouco seria boa política pôr em risco o submarino, pela oportunidade de afundar uma traineira. Os dias passaram-se vazios e vagarosos, até que a patrulha estava quase chegando ao seu final. Então, em 22 de setembro de 1939, o HMS *Spearfish* foi avistado pelo inimigo e a caçada começou. Operando em águas de pequenas profundidades para sua manobra evasiva, só havia uma coisa que o *Spearfish* podia fazer: assentar-se no fundo e permanecer em silêncio absoluto, de forma que som algum pudesse ser captado pelos hidrofones do navio de superfície

* N.R.: *Asdic* - Anti-submarina detector investigation control - Nome dado pelos ingleses ao equipamento de detecção submarina; para nós, o precursor do sonar.

que o caçava. O ataque prosseguiu com quase toda tripulação deitada em seu beliche, nem se movendo, nem falando, com todos os equipamentos possíveis desligados e as máquinas paradas.

Durante duas horas o ataque continuava, tendo sido lançadas cerca de 60 bombas de profundidade em volta do submarino. Para ajudar a passar o tempo, as praças apostavam, como num bolo esportivo, no valor de seis pence por participante, qual seria o momento exato da próxima explosão. Os prêmios seriam recolhidos no próximo dia de pagamento; e as apostas individuais eram efetuadas por sinais, pelos dedos.

Finalmente, o ataque de bombas de profundidade terminou, com o *Spearfish* violentamente sacudido, porém ainda sem avarias. Todos a bordo, no entanto, sabiam que essa era a primeira parte da batalha. Era óbvio que o inimigo acima sabia perfeitamente da existência de um submarino britânico jazendo em qualquer lugar, nas imediações daquela área, e que não abandonaria facilmente presa tão valiosa.

Pouco mais de uma hora depois novamente sons, agora mais agourantes que a explosão de bombas de profundidade. Parecia o ruído de alguma coisa raspando ao longo do fio de antena do submarino. Sem dúvida, era o rumor de algum cabo de arame que o inimigo estava rebocando, em seu esforço para localizar o submarino, e assim fazendo o encontrou.

Seguiu-se uma sucessão de pesados estrondos no casco e, depois de um minuto ou dois de silêncio, uma violenta explosão! Foi tão próxima que danificou os manômetros de profundidade e pôs fora de ação toda a iluminação de bordo. Alguns rebites¹ do casco foram arrebatados e o sistema de ar de alta pressão foi

avariado, começando o escapamento de ar comprimido para dentro do navio. O *Spearfish* estava agora em má situação; o perigo maior seria a água do mar, que entrasse pelos orifícios dos rebites alcançar as praças de baterias, pois haveria a produção de cloro, gás venenoso, e todos morreriam se o submarino não conseguisse vir à superfície em poucos minutos.

Prossegue o Capitão Hawkins contando a série de provações pelas quais o submarino passou. Com as luzes de emergência acesas, foi revelada a extensão dos danos; ambos os motores diesel do *Spearfish* encontravam-se avariados, assim também um dos motores elétricos principais; havia numerosos vazamentos, por onde os rebites haviam sido arrancados. Sua guarnição trabalhou dura e silenciosamente para reparar as principais avarias. O submarino permaneceu sentado no fundo durante todo o dia, o ar a bordo cada vez mais viciado, tornando bastante difícil a respiração.

Quando a noite caiu, o Capitão-Tenente J.H. Eaden, comandante do *Spearfish*, decidiu tentar trazê-lo à superfície, esperando que os tanques de lastro suportassem, quando lhes fosse dado ar de alta pressão, uma vez que o submarino fora terrivelmente sacudido. Ademais, era provável que o navio inimigo estivesse na vizinhança, conquanto houvesse cessado o ataque com bombas de profundidade havia mais de uma hora.

A guarnição do canhão ficou pronta para entrar em ação, se necessário; cargas de demolição foram dispostas para afundar o submarino se não houvesse oportunidade de ele safar-se; e, nessas condições, todos os livros e papéis confidenciais foram deixados prontos a serem queimados, logo que viesse à superfície.

¹ Naquela época as chapas do casco resistente dos submarinos eram rebitadas. A Marinha alemã foi a primeira a utilizar a solda para a costura do chapeamento do casco.

Foi dado ar aos tanques de lastro e o *Spearfish* veio à superfície. O mar estava bom, não havia navio à vista; a caçada evidentemente fora abandonada, mas o submarino não se encontrava fora de perigo. Além dos problemas mencionados com as máquinas, a estação-rádio estava fora de ação; seus periscópios, amassados; não podia tornar a mergulhar, devido aos inúmeros pontos de vazamento no seu casco; também não teria condições de recarregar suas baterias. Encontrava-se em águas superpatrulhadas, a centenas de milhas de um porto amigo. Com o único motor elétrico que lhe restava, o *Spearfish* iniciou sua longa viagem de volta.

Pelo amanhecer, como resultado de incessante trabalho de seus homens, seu pessoal de máquinas havia reparado os dois motores diesel do navio. Seus telegrafistas conseguiram fazer um transmissor funcionar, e o tamponamento dos diversos furos no casco deu-lhe condições razoáveis para navegar outra vez. Assim, o submarino foi capaz de transmitir sua posição ao comando, fornecendo-lhe detalhes de suas dificuldades. Logo que ele deixou o Skageraak, entrando no Mar do Norte, a *Home Fleet*² veio em sua ajuda. Os destróieres conseguiram encontrá-lo por volta de meia-noite, uma força naval cobriu a sua retirada, tendo sido atacado, sem êxito, por bombardeiros de mergulhos, mas o *Spearfish* alcançou sua base, para preparar-se para lutar novamente – e ele o fez. Procedimento típico do Serviço de Submarino da Marinha britânica e dos homens que lhe servem, conclui o Capitão Hawkins.

Os entendimentos com os Estados Unidos

O Capitão Hawkins prossegue, contando que, ainda em setembro de 1939, o Presidente Roosevelt escreveu a Neville

Chamberlain, primeiro-ministro britânico, reassegurando-lhe sua disposição de ajudá-lo, ao mesmo tempo que estava meio desconfiado de que Chamberlain poderia sucumbir à pressão francesa e buscar uma negociação de paz. Naquela ocasião, ele tomou o cuidado de abrir um canal de comunicação com o homem que ele respeitava no governo britânico e que acreditava que não se dobraria à pressão francesa, Winston Churchill, o primeiro lorde do almirantado. Então, Roosevelt ofereceu-lhe uma linha direta de comunicação com a Casa Branca, por fora dos canais oficiais.

Naqueles primeiros meses da guerra, a linha privada entre o almirantado e a Casa Branca contou com a interferência dos relatórios pessimistas do embaixador Joseph Kennedy, em cuja opinião a Grã-Bretanha e a França não estavam capacitadas para lutar contra a Alemanha, convencendo-se disso depois da visita do seu filho John à Alemanha, o qual retornou entusiasmado com o poderio militar do Reich. Também outros americanos, como Henry Ford e Charles Lindberg, que era amigo pessoal de Göring e um admirador da Luftwaffe, concordavam com Kennedy.

Em 30 de setembro, Joseph Kennedy comunicou ao Presidente Roosevelt: “Eu tive a oportunidade de falar esta semana com muitas pessoas com conhecimento militar e naval, de diferentes nacionalidades, e todas pensam que são más as perspectivas para a Inglaterra”.

Foi uma pena, comenta o Capitão Hawkins, que a assim chamada conversa com todos tivesse esquecido de ouvir os militares britânicos, a tripulação do *Spearfish*, ou o público britânico – o homem de rua. Esses o fariam pensar diferente. Também era um fato por demais conhecido que Kennedy não era amigo da Inglaterra.

2 Designação dada à parte da Marinha britânica baseada na Grã-Bretanha.

A atitude amistosa de Roosevelt para com os Aliados e o indício de que o Congresso emendaria a Lei da Neutralidade, acabando com o embargo de armas, persuadiram Churchill a ter esperanças na guerra no mar, levando-o a fazer, no dia 26 de setembro, uma declaração na Câmara dos Comuns, que já era ansiosamente aguardada. Ressaltando que nas últimas semanas havia baixado o número de afundamentos, ele cuidadosamente prognosticou: "O insucesso do primeiro ataque de *U-Boat* alemão ao nosso tráfego".

Naquela mesma tarde, o Alto Comando Naval, em Berlim, determinou aos encouraçados de bolso *Deutschland* e *Graf Spee*, na espreita em remotas áreas do Atlântico, que iniciassem sua ofensiva contra as distantes linhas de tráfego marítimo. Essa decisão de lançar ataque de superfície contra os mercantes britânicos fora tomada três dias antes do encontro do Almirante Raeder com Hitler. Decorreu dessa reunião o declínio da eficiência dos *U-Boats*, devido à política de restrições que lhes foi imposta após o incidente com o *Athenia*.³ A ordem permanente do Führer era de não atacar navios de passageiros e também de não exercer ação alguma contra os navios de guerra e mercantes franceses. Tal determinação contribuiu para a queda do número de afundamentos e impediu que os *U-Boats* atacassem os comboios conduzindo forças expedicionárias britânicas para a França.

O evento seguinte chocou o público britânico e a Marinha Real muito mais do que o incidente do *Athenia*.

A audácia do U-47 em Scapa Flow

Na madrugada do dia 14 de outubro de 1939, o submarino alemão *U-47* penetrou no ancoradouro da *Home Fleet* em Scapa

Flow. Segundo o Capitão Hawkins, este foi o mais audacioso dos audaciosos empreendimentos. Foi planejado minuciosamente por Karl Dönitz, comandante dos *U-Boats*. Depois de estudar uma série de fotografias obtidas pelo serviço de informações, mostrando a extensa rede anti-submarina da base, obstáculos e campos minados, foi revelada a existência de algo, parecendo um canal, entre três bloqueadores de navios no Estreito de Holm, o qual justamente permitiria a passagem de um *U-Boat*. Dönitz selecionou, então, o Capitão-Tenente Günther Prien, de 31 anos, comandante do *U-47*.

Prien já comprovava ser um dos mais decididos da nova safra de comandantes de *U-Boats*. Foi observada a maior descrição na partida do *U-47*. Em 12 de outubro, o submarino de Prien aproximou-se da fortemente guardada base de Orkney. Mais tarde, na noite do dia 13, Prien veio à superfície. Ele fez sua difícil aproximação na maré de estofa, pois que a maré cheia propiciou-lhe a melhor oportunidade para navegar nas águas rasas do canal.

Pouco depois de meia-noite, já 14 de outubro, Prien sentiu que a sorte estava do seu lado. Havia bastante luz, exatamente o que ele necessitava para um ataque torpédico. Prien disparou os torpedos dos seus tubos de vante e depois do de ré. Um encouraçado fora atingido e estava afundado, e um segundo fora avariado. Todos os torpedos disparados explodiram. O navio que Prien tinha tomado como um segundo encouraçado era de fato um navio-aeródromo, porém ele havia afundado o Encouraçado HMS *Royal Oak*. Perderam a vida 786 oficiais e praças de sua tripulação.

A perda do HMS *Royal Oak*, afirma o Capitão Hawkins, foi um desastre profundamente sentido. Houve reações da imprensa, com comentários inflamados, e do pri-

3 N.T.: Navio de passageiros inglês afundado no dia 3 de setembro de 1939.

meiro lorde do Almirantado, Winston Churchill, bem como do primeiro lorde do mar, Almirante Sir Dudley Pound, e do comandante-em-chefe da Esquadra, Almirante Sir Charles Forbes, os quais se encontravam absolutamente irritados e querendo saber por que os submarinos da Royal Navy não eram igualmente bem-sucedidos, arrojados, como a força de submarinos alemã, chefiada por Karl Dönitz.

Na verdade, Hawkins conclui, a Marinha britânica contava com um dos mais valentes submarinistas da Primeira Guerra Mundial, o Vice-Almirante Max K. Horton, K.C.B⁴; D.S.O.⁵, bastante familiarizado com as áreas do Skageraak e do Kattegat quando comandou o submarino E-9, operando naqueles estreitos, e considerado um dos experientes comandantes de submarinos em serviço.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra submarina /; Segunda Guerra Mundial; Schuhart, Otto. CT; Prien, Günther. CT; Submarino; Marinha da Inglaterra; Marinha da Alemanha;

4Knight Commander of the Bath – Cavaleiro da Ordem do Banho.

5Distinguished Service Order – Ordem dos Serviços Distintos.