

EL CURIOSO CASO DEL SUBMARINO ALEMÁN *UC-56* Y SU INTERNAMIENTO EN SANTANDER

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Escritor y articulista

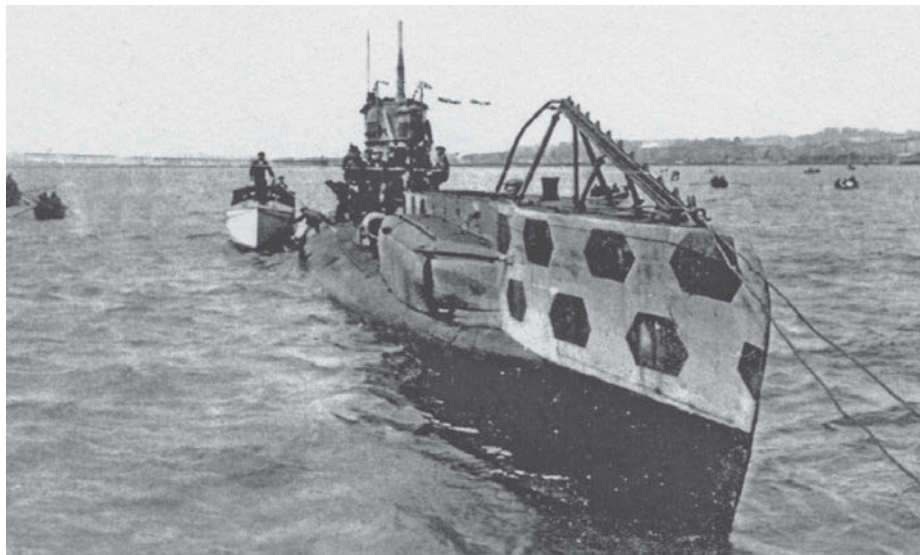


L estallido de la Gran Guerra no cogió a España con el paso de baile mal dado, al contrario. Comprobándose de primera mano la turbulencia de fuerzas sociales y políticas que revolvían el panorama nacional, quedarse tras la barrera era la mejor forma de mantener un ambiente «templado». Se declaró muy inteligentemente la neutralidad en tamaño conflicto, recibándose la noticia con alivio entre los más humildes, pues ya teníamos bastante con el Rif, pero Madrid no supo aprovechar un papel que estaba ahí, arrojado en el suelo, a la espera de que alguien lo recogiera y le quitara las arrugas y la suciedad: el de un mediador fuerte que pudiera, una vez declarado el fin de los enfrentamientos, llevarse las mieles de una economía europea destrozada.

Pero ello no significa que España fuera un país, digamos, ajeno al hedor de la pólvora. Su capital importancia dentro de la geoestrategia naval lo posicionó como escenario ideal para no pocos combates silenciosos, sin que nos limitáramos a las columnas de opinión de los periódicos, que reproducían, ensalzaban o despellejaban los más recientes discursos pregonados en el Congreso de los Diputados y los avances, retrocesos y estancamientos militares. Corrían ríos de tinta sobre la sangre en los campos de Flandes, pero también se sintió la tenaza del conflicto a causa de esos 83 navíos mercantes de bandera española torpedeados tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, con un saldo de 376 vidas perdidas (1), así como el daño casi irreparable

(1) Sin tener a mano los informes de Inteligencia de las potencias enfrentadas, resulta obvio que las víctimas debían ser sospechosas de contrabando de guerra, lo cual legalizaba de

TEMAS GENERALES



El *UC-56* amarrado en la boya de los correos españoles en Santander.

a industrias como la del salazón en Galicia, muy afectadas por el bloqueo submarino.

Sí. No hay duda: España resultó ser punto de preferencia para muchos teje-manajes, pero también fue un amable seno para comandantes acuciados por las averías y por un enemigo implacable, que entendían que mejor era el confinamiento en suelo neutral que pasar lo que restaba de guerra en un campo de prisioneros. Prueba de ello es la historia del submarino alemán *UC-56* en Santander, a semejanza de la de otros buques sumergibles alemanes que estuvieron internados en los puertos de Cádiz, Ferrol, Vigo y Cartagena (2).

Santander como único abrigo para el *UC-56*

En mayo de 1918, el *UC-56* llevaba a cabo su sexta misión de patrulla. Desde diciembre del año anterior había dejado de operar en el Báltico y reco-

algún modo tan expeditivos encuentros. Sin embargo, no todas las sospechas de contrabando se han confirmado.

(2) Destacar que durante la contienda mundial solo se dieron siete casos de internamiento de buques submarinos en puertos de naciones neutrales, siendo la mayoría de ellos registrados en España.

ría entonces la costa francesa, pudiendo anotarse un tanto como «lobo» el 26 de febrero de 1918, dentro de una manada que atacó un convoy armado en el canal de Bristol, hundiendo el buque hospital HMHS *Glenart Castle* (capitán de corbeta Bernard Burt), lo que sumaba 6.824 t en su haber y, también, 153 muertos.

Pero lo que suele suceder a los lobos es que, en funestas ocasiones (para ellos), en vez de toparse con unas dulces e inválidas ovejas de acero lo hacen con insistentes alimañeros que enarbolan la enseña de un país enemigo. Eso le sucedió al *UC-56* el 21 de mayo, cuando fue detectado por el patrullero y escolta USS *Christabel* SP-162, cuya línea recuerda, a la fuerza, a nuestro aviso *Giralda* (3), y varios hidroaviones franceses que vigilaban muy de cerca al carguero *Danae*, el cual se había quedado rezagado frente a Saint-Nazaire.

Los tripulantes yanquis se emplearon a fondo. Sudaron la gota gorda arrojando cuantiosas cargas de profundidad tras haber atacado al submarino alemán mediante la táctica del *ramming*. Pero el enemigo logró zafarse. Sudaron por la tensión del momento; también temblaron de miedo cuando una carga quedó en tal posición que comprometió al propio *Christabel* y que a poco estuvo de mandar al buque y a los hombres de a bordo al reino de la diosa Ran. La acción heroica del alférez Daniel A. J. Sullivan, que le valió la citación a la Medalla de Honor, salvó al bello *yacht* americano, pero el incidente permitió al *UC-56* tomar las de Villadiego, aunque en el puente del buque norteamericano estuvieran convencidos de que habían logrado destruirlo, razón por la que comenzaría a lucir una estrella en su chimenea, como marca de su hazaña bélica.

El *UC-56*, que había sido confundido con el submarino *UB-74* (4), puso rumbo a España con el mayor sigilo y prudencia posibles. Su comandante, el teniente de navío Wilhelm Kiesewetter, sabía de un buen puerto donde lamerse las heridas: Santander. La localidad cántabra le resultaba del todo conocida pues, en tiempos de paz y como oficial del *Vasterwald*, de la Hamburg-Amerika Line, había recalado en el lugar en cuantiosas ocasiones. Allí residían muchos amigos de la causa alemana, como Herman Hoppe, cónsul honorario de Alemania desde el 2 de abril de 1917 (5).

(3) El *Christabel* era un yate de lujo, construido en 1893 en Glasgow y adquirido por la Marina de Guerra estadounidense el 30 de abril de 1917. Adscrito el 31 de mayo del mismo año al New York Navy Yard, formó parte de los escuadrones norteamericanos de patrulla en aguas europeas a partir de junio, teniendo Brest, Francia, como puerto base.

(4) Submarino costero construido en la AG Vulcan de Hamburgo, hundido el 26 de mayo de 1918 por el yate armado HMS *Lorna* tras haber atacado con éxito a diez mercantes, entre los que se encontraba el navío español *Luisa* (3.603 toneladas; 12 de abril de 1918).

(5) Los Hoppe ostentaron, gracias a su privilegiada posición de capitalistas, varios cargos honorarios entre los siglos XIX y XX en distintas localidades norteamericanas. Como titulares de varios

TEMAS GENERALES



En el dique de Gamazo.

Los daños en el navío se concretarían, según el informe del comandante alemán, en averías en los aparatos de inmersión, motor de una banda y dinamo, que solo dejaban la opción de, con las orejas gachas, sobrevivir (6), resultando del todo imposible arreglarlas a tiempo para volver a aguas internacionales, conforme prescribía el Derecho de Guerra.

El UC-56 en números

El UC-56 era un submarino del tipo UC-II botado en los astilleros de la *Kaiserliche Wertf*, Danzig, el 26 de agosto de 1916, cumpliendo con unas dimensiones estandarizadas para su modelo (minador de costa) de 49,35 metros de eslora, 5,22 de manga y 3,61 de calado. Contaba con una planta de

negocios relacionados con transportes y seguros marítimos, queda merdiano que tenían mucho interés en saber de la guerra submarina y del papel del UC-56.

(6) Según el ingeniero de Marina Joaquín Concas, que recibió la orden de marchar hasta la ciudad cántabra desde Bilbao para hacerse cargo de la inspección del buque submarino, los problemas que tenían los alemanes a bordo eran: 1) arrollamiento en metal de los siete cojinetes del diésel de estribor causado por recalentamiento al faltar una debida lubricación, y 2) el inducido del motor eléctrico de babor quemado por exceso de temperatura. Estas averías impedían al UC-56 cargar la batería de acumuladores, siéndole imposible navegar en inmersión.

dos motores diésel de 500 HP y dos eléctricos de 460, que le permitían desarrollar una velocidad máxima de 11,6 nudos en superficie y siete en inmersión, con un radio de acción de hasta 9.450 millas náuticas. Desplazaba 417 toneladas en superficie y 493 en inmersión, cuyo máximo testado era de 160 pies de profundidad.

Contaba con un dibujo de mimetizado compuesto por hexágonos azules y rojos sobre fondo gris, calificado, en su día, como curioso.

En el momento de ser internado, según el comandante de Marina de Santander, Federico Monreal, en telegrama dirigido al Estado Mayor de la Armada, el *UC-56* contaba con una tripulación de 30 hombres, entre los que se encontraban cuatro oficiales, estando un teniente de navío (7) al mando.

Entre diciembre de 1916 y mayo de 1918, el *UC-56* participó de seis patrullas, solo pudiendo apuntarse el hundimiento, como ya se ha indicado, del buque hospital HMHS *Glenart Castle*.

Expectación y recelo en Santander

El 24 de mayo de 1918, a las 05:00 de la madrugada, el *UC-56* amarró en la boya de los buques correo españoles de Santander (8), no tardando en llamar la atención de las autoridades portuarias y de cuantiosos curiosos vestidos de paisano. La oficialía y la tripulación se pusieron a disposición de los mandos militares de la plaza, representados en el acto por un capitán de Infantería del Regimiento de Valencia y varios de sus soldados, procediéndose casi de inmediato a retirar diversas piezas esenciales para la navegación del submarino, como sus hélices y timón, custodiadas en la Comandancia de Marina; igualmente, se le retiraron todos los proyectiles, que fueron debidamente almacenados en el Cuartel María Cristina (9). Mientras, varios buques, como el torpedero *Número 8*, quedaron encargados de la vigilancia armada del navío germano.

(7) Durante su corta carrera, el *UC-56* tuvo dos comandantes: el *kapitänleutnant* Johannes Remy (1887-1918) y el *obertleutnant zur see* Wilhelm Kiesewetter (1878-¿?).

(8) Con la ayuda del práctico de guardia, Nicolás Azcuénaga.

(9) El *UC-56* estaba provisto de seis tubos lanzaminas, con una capacidad de tres minas por tubo. Habiendo zarpado el 13 de mayo de Zeebrugge, tenía órdenes de hacer una sementera en la desembocadura del Loira con las dieciocho cargas disponibles. A este respecto, decir que la tripulación tenía amplia experiencia en el fondeado de minas en puertos como Flamborough Head o Firth of Clyde.

En la santabárbara se halló una ingente cantidad de bombas (410), balas y otros artefactos explosivos.

Igualmente, se retirarían los tres torpedos alojados en sus tubos, los siete de respeto y el cañón de superficie de 88 milímetros.



El teniente de navío Wilhelm Kiesewetter.

Como tripulación del submarino permanecieron a bordo un oficial con 18 hombres a su cargo (10), siempre bajo la supervisión de las autoridades militares españolas.

El comandante Kiesewetter fue prontamente recibido por el cónsul Hopper y por la comunidad alemana de Santander, así como por la flor y nata de la política local. Se celebró un banquete en su honor y el de sus hombres a los dos días de su llegada a la ciudad cántabra, por la que se vio pasear a no pocos tripulantes germanos, eso sí, vestidos de civil, tras dictarse acta por la que empeñaron palabra a las 16:00 h del 24.

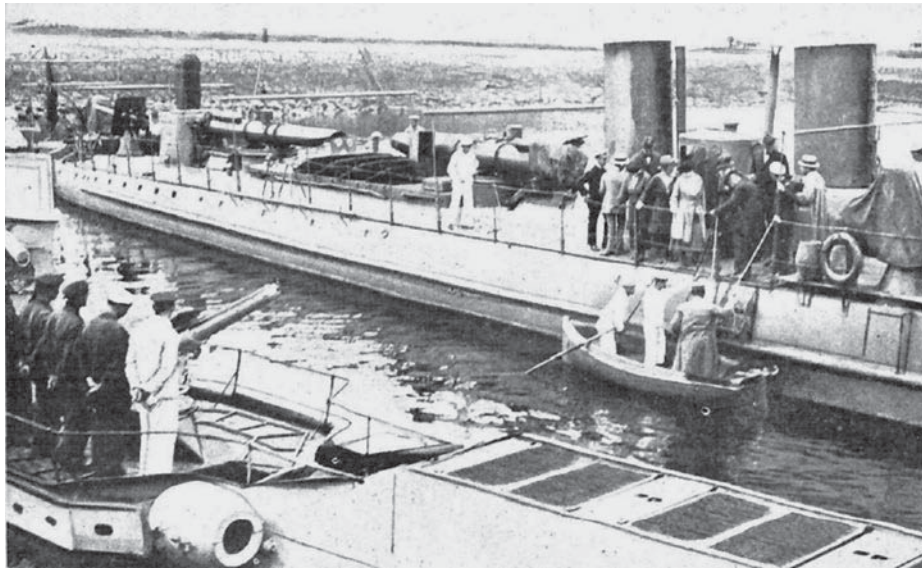
La expectación que causaba la presencia del *UC-56* era tal que se tuvo en cuenta la posibilidad de levantar el esta-

do de incomunicación del navío para permitir la entrada de público visitante al mismo; pero no parece que se alzara la prohibición excepto para que subiera a bordo alguna autoridad o personalidad —como sucedió con el embajador alemán en España, el príncipe Maximilian von Ratibor und Corvey (11), junto a sus dos hijas— ya durante el verano de ese año 1918.

Los alemanes se hicieron muy populares en Santander y no parecía haber mucho celo en cumplir con los preceptos legales en casos de internamiento, que eran trasladar a la tripulación hasta Alcalá de Henares. El teniente de navío Kiesewetter alquiló una casa, donde residió junto a varios de sus hombres y disfrutó de las tardes del Cantábrico; todo ello mientras la guerra continuaba, hacia su fin, pero continuaba.

(10) Otras fuentes reducen la tripulación a un segundo oficial del *UC-56*, dos clases y diez marineros.

(11) Junto a Hermann Hoppe, el príncipe Von Ratibor fue una pieza clave en la campaña propagandística en España a favor de la causa germana. Ambos gustaban de proyectar películas que alentaran una mayor simpatía hacia las potencias centrales.



Visita a bordo del príncipe Maximilian von Ratibor und Corvey, embajador de Alemania en España, durante el verano de 1918.

Hasta aquí, el relato da una imagen falsa, por pacífica, del *UC-56*, amarrado en el dique de Gamazo y a la sombra del torpedero *Número 8*. El Gobierno del presidente Eduardo Dato recibía no pocas protestas desde las naciones aliadas, en concreto desde el Foreign Office. Londres acusaba a Madrid con todo el recato diplomático posible de que no estaba manteniendo incólume su condición o estatus de gobierno de una nación neutral en el conflicto mundial, de acuerdo con la Declaración de Neutralidad y el Convenio de La Haya relativo a los derechos y deberes de las potencias neutrales en caso de guerra marítima del 18 de octubre de 1907, al permitir que la tripulación del *UC-56* llevara a cabo no pocas acciones de guerra que no estaban siendo castigadas u obstaculizadas con la suficiente severidad: con la ayuda de un potente proyector, se enviaban señales a buques amigos frente a la costa, dando información acerca de mercantes de bandera enemiga, y se descubrieron dos estaciones ilegales de telegrafía sin hilos. Estas acciones de espionaje supusieron, al menos y según Londres, el torpedeamiento del navío inglés *Indian*.

Dato, desde su despacho, se deshacía en fórmulas de cortesía. El asunto le quemaba las manos, pero respondía a las protestas afirmando categóricamente que España cumplía a rajatabla con el Derecho Internacional Público. Quizá dejara escapar algún chascarrillo del tipo «solo son delirios del Foreign Office y sus señorías de la Cámara Baja»; pero los rumores, maliciosos o no, afirmaron, tiempo después, que se tomó una precipitada y poco sopesada decisión de

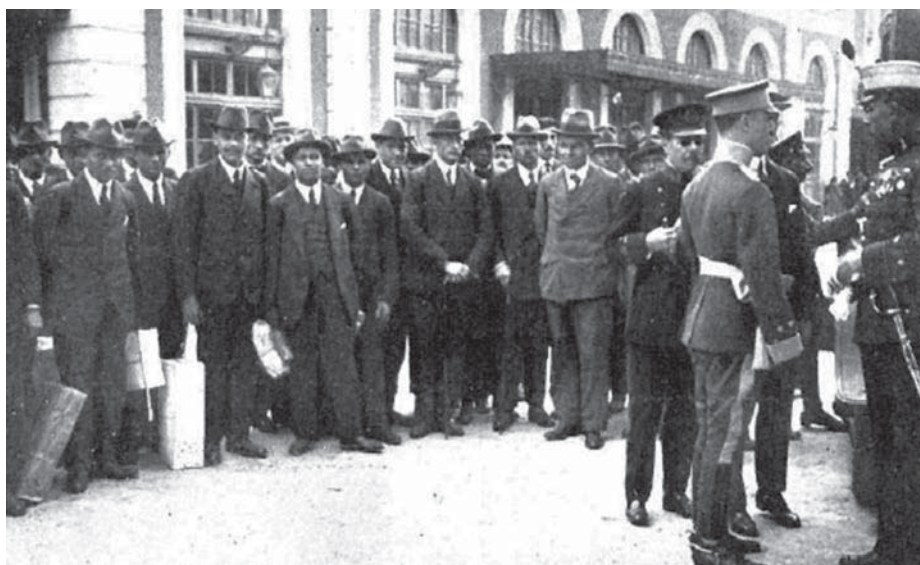
TEMAS GENERALES

trasladar al comandante Kieseletter y a sus hombres a Alcalá de Henares de forma inmediata ante un plausible intento de evasión.

El fin de la guerra

El armisticio se firmó en París el 11 de noviembre de 1918, un documento con una vigencia de treinta y seis días que pondría fin provisional a la guerra. Luego, el 28 de junio de 1919 se acordaba la Paz de Versalles. La brisa traía un olor extraño: la humillación para la Marina de superficie alemana. En el caso de los submarinos, la cosa no iba a ser distinta.

El 19 de noviembre de 1918, ocho días después de firmarse el armisticio, el comandante del torpedero *Número 8*, siguiendo órdenes de la Comandancia de Marina, se hizo cargo del *UC-56*, relevando a toda la tripulación alemana y dejando a dos marineros españoles al cuidado de la nave. Se estaba a la espera de que llegaran dos buques ingleses para hacerse cargo del submarino, los cuales serían los torpederos *Foolish* y *Guiltless*, verificándose la entrega de los distintos sumergibles alemanes a la misma hora en aquellos puertos españoles donde estuvieran internados. Se destacó por parte de la prensa que la forma de realizar el ceremonial sería idéntico al celebrado para aquellas unidades en igual condición en puertos escandinavos: a las 14:00 los tripulantes de los navíos vencedores formarían en cubierta, atendiendo a cómo el



Llegada a Madrid de la dotación del *UC-56*.

comandante inglés más antiguo o en posesión de la Cruz Victoria recibía el mando del submarino en nombre de su gobierno y el de sus aliados, arriándose la enseña de la Kaiserliche Marine. Entonces, las banderas de todas las naciones en representación se izarían, acompañadas de una salva de honor, empezando por la de Bélgica, por ser la primera en entrar en liza contra las potencias centrales. Igualmente, se entonarían los respectivos himnos nacionales, tras los que se exhortaría para gritar los tres hurras de ordenanza. El acto debía finalizar con la interpretación del himno del país neutral.

El destino final del *UC-56* se oculta a las crónicas. ¿Dónde acabó exactamente? No lo sabemos, pero sí que fue desguazado en 1923 en algún punto geográfico indeterminado (al menos para el que firma, quien no ha dado con él), quizá sirviendo sus máquinas para destinos civiles, como las del *UB-122*, en una fábrica de Kent. ¿Quién sabe? Lo que sí es que esta es otra de tantas historias que pasan desapercibidas y que yacen tiradas a nuestros pies; otra de tantas que uno puede recoger si dobla el espinazo al perderse por los muelles de Santander.

