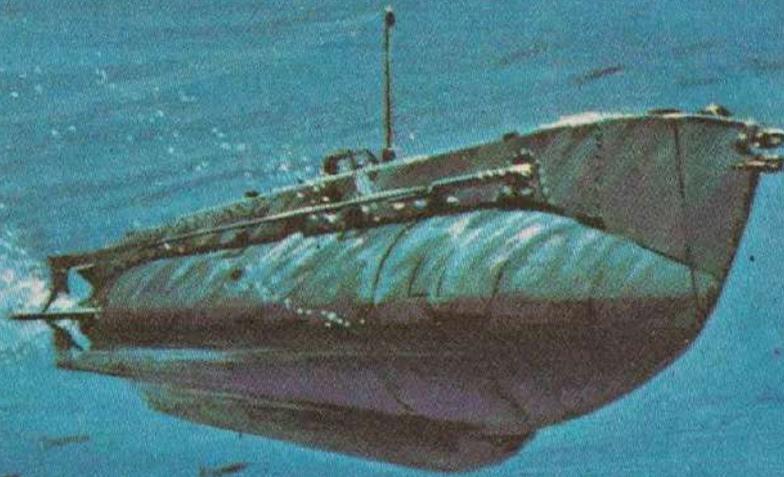


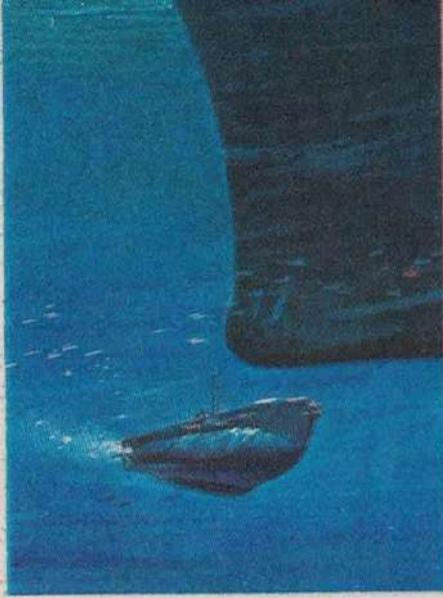
Artigo Especial

OS ANÕES INTRÉPIDOS

**THOMAS
GALLAGHER**

Autor de "Fire at Sea: The Story of the Morro Castle"





OS ANÕES INTRÉPIDOS

Parecia não haver como neutralizar a ameaça do Tirpitz, um dos couraçados mais armados e mais bem protegidos já lançados ao mar. Mas para que a causa aliada pudesse predominar, êle tinha de ser destruído—“Tôda a estratégia da guerra neste momento gira em tôrno dêste navio”, escreveu Churchill. No mais absoluto segredo um grupo de voluntários britânicos em minúsculos submarinos enfrentou a missão—e executou uma das mais corajosas e eletrizantes façanhas da Segunda Guerra Mundial.

MADRUGADA de quinta-feira, 9 de setembro de 1943. Dos nevoeiros do Oceano Ártico, ao largo da ilha norueguesa de Spitsbergen, 650 quilômetros ao norte da Noruega, veio o mais possante vaso de guerra de tôda a Europa. Escoltado por poderosa esquadra de apoio, erizado de canhões e carregando formidável bateria antiaérea, o couraçado alemão *Tirpitz* tinha-se aproximado na escuridão e agora estava pronto para atacar aquela ilha vital e estrategicamente situada.

Enquanto o *Tirpitz*, de 43.000 toneladas, dirigia seu espantoso poder de fogo contra o seu primeiro alvo, uma estação de rádio lá no alto de um morro por trás da aldeia de Barentsburg, seu irmão menor, o couraçado *Scharnhorst*, e 10 contratorpedeiros de escolta, transportando equipes de assalto, de demolição e incendiárias, corriam para as posições que lhes tinham sido destinadas. A guarnição norueguesa de 150 homens foi colhida de surpresa. Os defensores correram para as suas casamatas enquanto prédios e tambores de óleo explodiam em meio a clarões ofuscantes. Com seus pequenos canhões costeiros, os noruegueses danificaram um dos contratorpedeiros e mataram ou feriram considerável número de soldados atacantes, mas sua resistência baqueou depois que outro contratorpedeiro, coberto pelo martelante bombardeio do *Tirpitz*, avançou até a um molhe e desembarcou suas tropas.

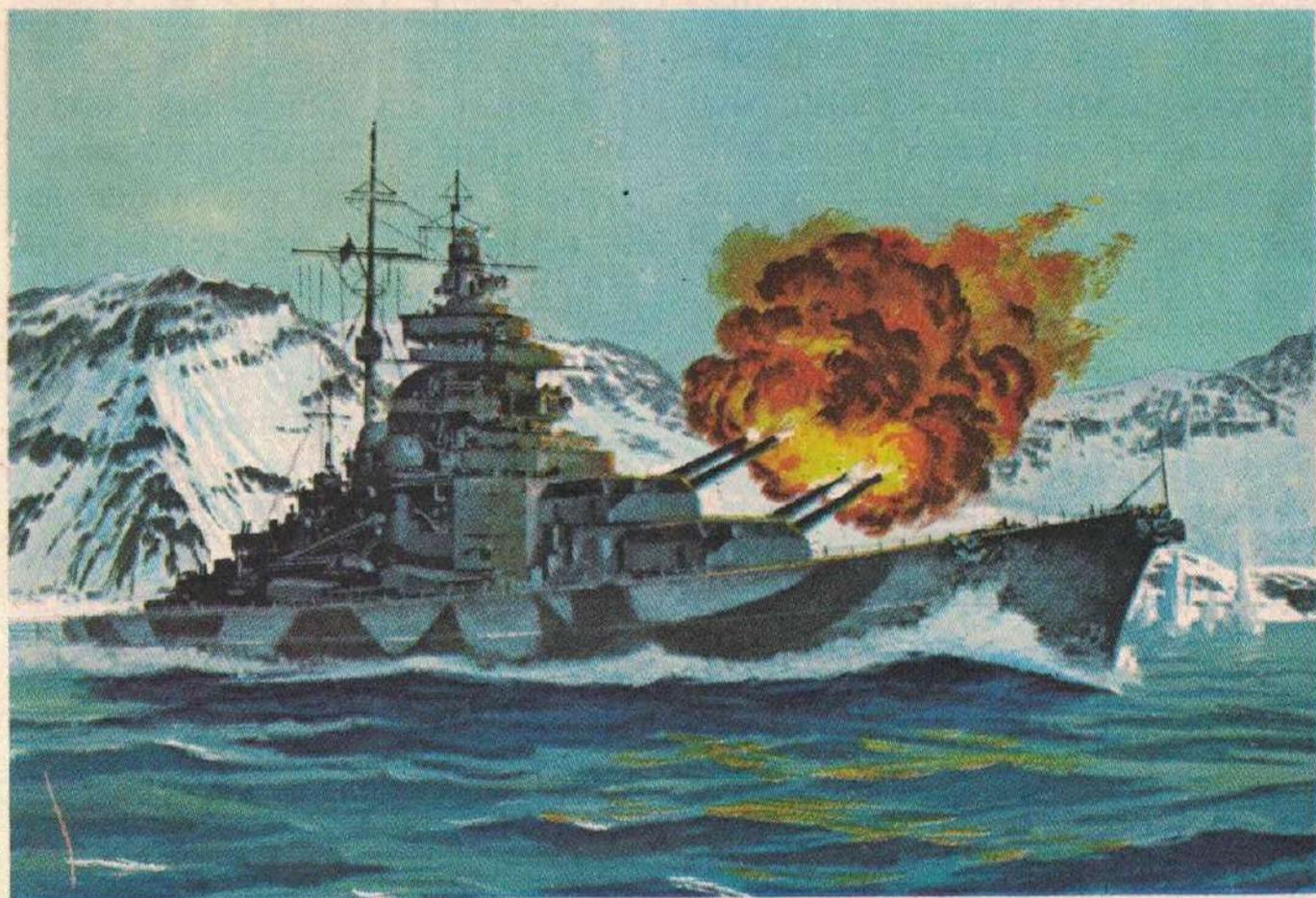
THOMAS GALLAGHER

Os alemães destruíram sistemáticamente tudo o que tinha valor para os Aliados: depósitos de suprimentos, tanques de combustível, a estação de rádio, sistema de água, usina elétrica e minas de carvão e o posto de meteorologia de Spitsbergen, tão importante para os comboios aliados a caminho do porto russo de Murmansk. Cumprida a missão, o *Tirpitz* partiu à frente de seu comboio em veloz retirada, deixando uma vasta nuvem de fumaça pairando sobre a ilha arruinada. No dia seguinte o *Tirpitz* estava de volta à segurança da Noruega ocupada pelos alemães.

Ao se aproximar de sua base, o navio alemão teve de abrir caminho através de uma complicada série de obstáculos instalados como

defesa contra perseguidores. Primeiro, zigzagueou por entre um vasto campo de minas; depois, na aldeia norueguesa de Hammerfest, na entrada norte do Estreito de Sørøya, foram abertas barreiras anti-submarinos para deixar entrar a esquadra germânica.

Nessa altura havia pouco perigo de um ataque de superfície ou submarino, pois estavam entrando nos fiordes noruegueses, aquelas gargantas de água e pedra que penetram fundo na acidentada costa escandinava. Os fiordes constituem uma fortificação natural, mas os alemães haviam aplicado engenho e arte para torná-los mais fortes ainda. As guarnições dos canhões de ré do *Tirpitz* podiam ver as barreiras anti-submarinos fechar-se depois de sua passagem, as



lanchas-patrolhas sondarem o fundo da água com seus aparelhamentos de sonar, os canhões costeiros apontando para o mar largo. Sabiam também que havia baterias antiaéreas nas montanhas circundantes, assim como postos de radar varrendo o céu em busca de aviões, e tropas alemãs de ocupação patrulhando para repelir tentativas de sabotagem por noruegueses.

À medida que a viagem para o interior continuava pelo Estreito de *Sørøy*, o sistema de defesa ia ficando ainda mais rigoroso. Aviões de patrulha passavam repetidamente lá em cima para o caso altamente improvável de um submarino britânico ou norte-americano ter penetrado nos campos minados ao largo da costa e escapado à detecção em uma das entradas. Então surgiram duas ilhas grandes, como sentinelas, *Seiland* e *Stjernøy*, e atrás delas o Fiorde Alta, um braço de mar quase sempre livre de gelo penetrando mais de 30 quilômetros pela terra firme. No fim dêle havia um estreito canal barricado contra intrusos por uma rede anti-submarinos pendente de bóias desde a superfície clara até ao fundo. Feita de pesado cabo de aço e tecida de malhas tão apertadas que podia deter um submarino de 1.500 toneladas, era iluminada à noite por holofotes e guardada por lanchas-patrolhas e baterias terrestres.

Por trás dessa cortina de aço havia uma massa de água bem menor chamada *Kåfjord*, uma espécie de lago, e foi ali que o *Tirpitz* finalmente en-

costou de ré e ancorou. Só pela localização êle já parecia inexpugnável. Mas mal as rêdes anti-submarinos à entrada do fiorde se fecharam por trás do navio, outra precaução ainda foi tomada. Rêdes antitorpedos, feitas de ilhoses de aço de 20 centímetros entrelaçados e capazes de deter o maior torpedo a 50 nós de velocidade, foram colocadas em torno dêle, envolvendo-o completamente de modo que protegesse todo o casco—do lado de fora pelas rêdes, dentro pelas paredes do fiorde às quais elas estavam fixadas.

“O Rei Solitário do Norte”, como seus 2.500 tripulantes chamavam o *Tirpitz*, estava de volta ao seu ancoradouro predileto, a 1.500 quilômetros da mais próxima base da Grã-Bretanha, mas a apenas 80 dos comboios aliados que se destinavam à Rússia. Rochedos riscados de neve erguiam-se em tôda a sua volta a alturas que tornariam operação arriscada até mesmo um ataque por aviões baseados em porta-aviões. Bombardeiros de mergulho era quase certo que se chocariam contra as muralhas do fiorde ao se recuperarem para subir; bombardeiros-torpedeiros, ainda que não fôsem destruídos pelas baterias antiaéreas de ambos os lados de sua única linha de aproximação—por sôbre o canal do Fiorde Alta—teriam seus torpedos interceptados pelas rêdes ao redor do *Tirpitz*.

Mas os alemães, não deixando nada ao acaso, haviam acrescentado mais uma defesa. Nas montanhas vi-

zinhas colocaram bastante equipamento gerador de fumaça para esconder tôda a área do Kåfjord contra qualquer ataque por aviões.

Não eram exageradas tôdas essas precauções alemãs. “A destruição ou mesmo incapacitação dêsse navio será o maior acontecimento marítimo na época atual . . . tôda a situação naval do mundo seria modificada”, escreveu Winston Churchill em 1942. “Tôda a estratégia da guerra neste momento gira em tórno dêste navio, que está mantendo paralisado um número quatro vêzes maior de grandes belonaves britânicas, para não falar em dois novos couraçados norte-americanos conservados no Atlântico. Encaro o assunto como da máxima urgência e importância.”

Seis Patinhos Feios

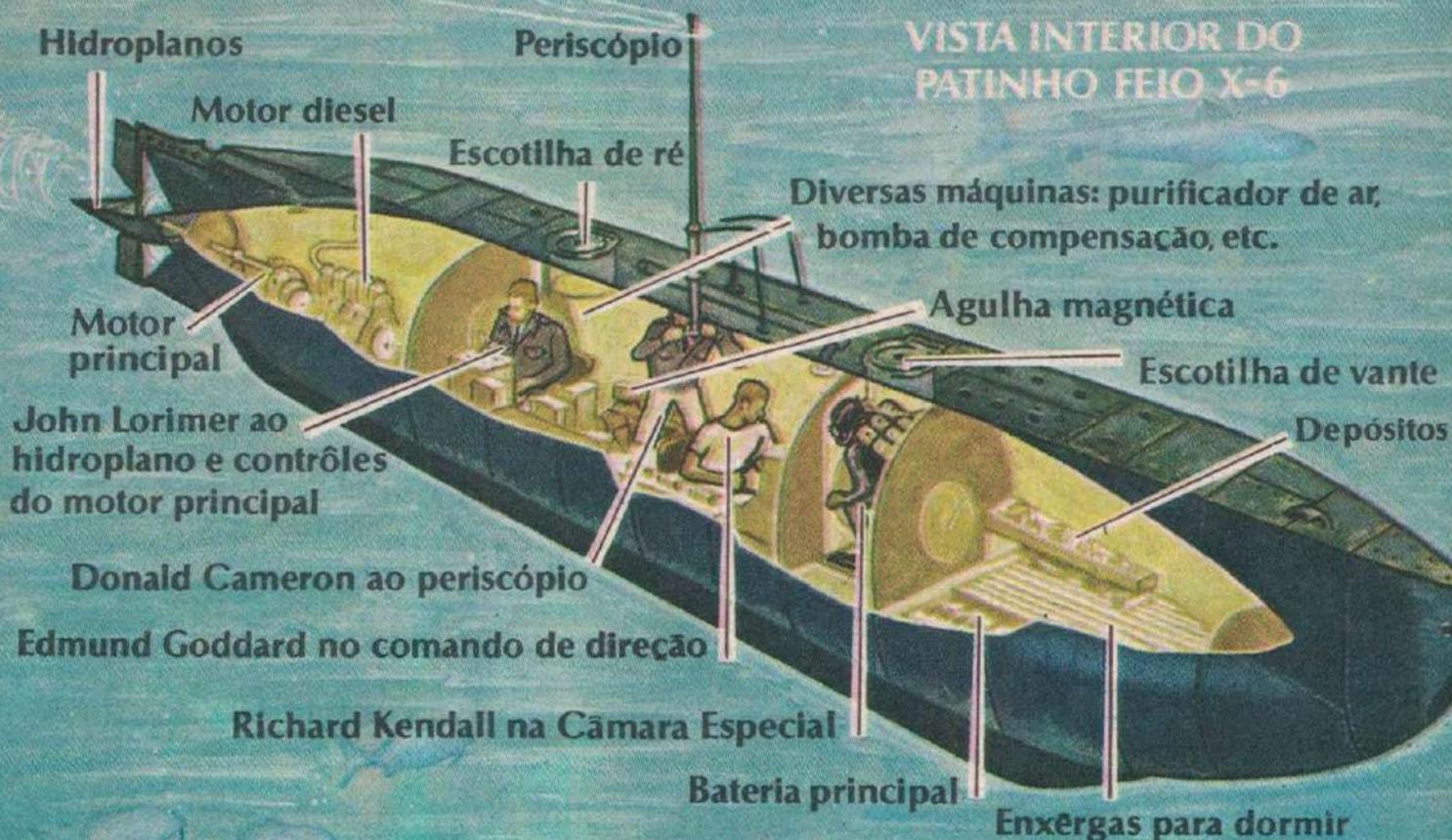
DESDE o dia de janeiro de 1942 em que o *Tirpitz* concluía suas experiências e entrara em águas norueguesas, os inglêses vinham tentando em vão incapacitá-lo ou destruí-lo. Durante os quatro primeiros meses daquele ano, enquanto estêve ancorado perto de Trondheim, ao alcance dos bombardeiros inglêses baseados em terra, a RAF fêz quatro incursões independentes contra êle. Resultado: 14 aviões perdidos e nenhum acêrto. E quando foi transferido para os fiordes ao norte, ficou fora do alcance dos bombardeiros britânicos baseados em terra.

Enquanto isso, entretanto, um ataque imensamente mais audacioso estava sendo montado—pela Mari-

nha Real. O plano era tentar passar alguns homens despercebidos pelas defesas alemãs, para colocarem bombas debaixo do *Tirpitz*, depois escaparem antes que as bombas explodissem. Sòmente um tipo único de mini-submarino poderia satisfazer as exigências de tal missão. O diâmetro máximo aceitável teria de ser bem menos de dois metros, de maneira que pudesse atravessar campos de minas rasos; mas teria de ser bastante forte para mergulhar até 90 metros e bastante versátil para evitar detecção, romper rêdes anti-submarinos e viajar submerso até durante 36 horas se necessário.

Por volta de maio de 1942 o Almirantado já experimentara dois protótipos de mini-submarino e encomendara seis à Vickers Armstrong, Ltd. Ao mesmo tempo, foram convocados voluntários para “serviço especial e arriscado” entre oficiais recém-formados da Marinha Real. Nada lhes foi dito a não ser que teriam de ser bons nadadores.

As tripulações e turmas de manutenção foram selecionadas e submetidas a exames preliminares e treinamento, depois mandadas para um desolado hotel desocupado—O Hydropathic—em Port Bannatyne, na Escócia. Situado no alto de um morro, em uma região de onde foram evacuados todos os civis, êle dava vista para uma via aquática semelhante a um fiorde, o Loch Striven, onde foi interditado todo o tráfego normal de embarcações. Após serem confidencialmente postos a par do



Numa embarcação X a improvisação era a chave e as comodidades eram poucas. O compartimento de ré continha o motor principal — de ventilador comum acionado por baterias — para propulsão submarina, e, para operação na superfície, um motor diesel de 40 cavalos tirado de um ônibus de Londres. Na sala de controle extremamente apertada a tripulação manjava uma massa de equipamento e cozinhava o que podia com uma chaleira elétrica e um pote de cola. Da cabina especial um mergulhador podia entrar e sair do submarino quando submerso. O compartimento de vante tinha ripas sôbre a bateria principal, as quais serviam de camas

que se tratava, tendo tido oportunidade de desistir, os voluntários começaram o rigorosíssimo adestramento com os protótipos dos submarinos, designados X-3 e X-4.

Em princípios de janeiro de 1943 foram entregues os seis aparelhos X, ou “patinhos feios”, como às vezes eram afetuosamente chamados. Salvo pelos seus números (X-5 a X-10), eram idênticos—massas informes de

metal parecendo mais caldeirões de água do que vasos de guerra capazes de viajar sob a água, obras-primas de improvisação, até ao ponto de ser a propulsão na superfície fornecida por um motor de ônibus de Londres.

Praticamente tôdas as comodidades humanas haviam sido eliminadas dessas embarcações de 15,50 m. Sòmente num ponto—sob o periscó-

pio—era possível, a um homem baixo, ficar de pé.

O espaço interno “habitável” estava atravancado de maquinaria, depósitos, bombas, canos, cabos, motores e medidores. Não havia lugar para torpedos, de modo que os anões levavam duas cargas de duas toneladas, destacáveis, acionadas por espôlêtas com mecanismo de relógio, *do lado de fora* do casco. A despeito de seu tamanho e aparência, contudo, os anões podiam fazer tudo o que um submarino 20 vezes maior fizesse.

Menos em autonomia! O submarino-anão tinha um raio de ação de apenas 1.900 quilômetros, o que significava depender de ajuda externa para vencer os 3.000 quilômetros de mar alto entre a Escócia e o alvo. O Almirantado decidiu que cada submarino de bôlso fôsse rebocado até aquela região por um submarino de tamanho normal.

A tripulação de cada uma das miniaturas descansaria no submarino-mãe durante o reboque; uma “tripulação de trânsito” o guarneceria enquanto estivesse sendo rebocado, a maior parte do tempo por baixo da água, até aos campos minados ao longo da costa norueguesa. Nessa altura, a tripulação efetiva, descansada e bem disposta, trocaria de lugar com a tripulação de trânsito por meio de um bote de borracha. A partir dêsse momento o submarino-anão estaria entregue a si mesmo até terminar a missão e retornar ao ponto de encontro com o submarino-mãe. A tripulação de trânsito e a efetiva

trocariam de lugar novamente para o regresso, a reboque.

O encontro teria lugar à noite, e tanto o submarino como a miniatura dispunham de luzes infravermelhas para sinalizarem um para o outro. Essas luzes só eram visíveis com binóculos especiais que o Almirantado concebera a fim de que o encontro não pudesse ser ameaçado pelo vigia de algum submarino alemão que estivesse à tona.

Mas por mais cuidadosamente que os engenheiros desenhasses os submarinos X, por mais fortes, manobráveis e indetectáveis que os tornassem, a confiança que se poderia depositar nêles dependeria das tripulações a bordo. Era dêste elemento humano que dependeria no fim todo o sucesso ou insucesso da missão—apelidada Operação Origem.

Pronto Para Tudo

Os SEIS submarinos-miniaturas e suas tripulações foram então enviados para Loch Cairnbawn, no extremo noroeste da Escócia, onde a neblina e as charnecas ajudavam as medidas de segurança cada vez mais severas. Nas semanas seguintes, os homens moraram a bordo de um navio-depósito no braço de mar, sob condições bastante semelhantes às das miniaturas de submarinos que deveriam tripular. Os alojamentos eram apertadíssimos. Grande parte da comida era concentrada.

No mar houve exercícios de resistência e adaptação a fim de preparar os homens para o intenso esforço fí-

sico que duraria dias seguidos. No decurso da missão real êles estariam trancados quase se acotovelando dentro de um verdadeiro caixão de ferro. Teriam de suportar claustrofobia, cãibras, temores psíquicos e simples depressão enquanto efetuavam as mais delicadas e perigosas manobras.

Como a escassez de espaço nos submarinos impedia uma eficiente aparelhagem de ar condicionado, os homens respirariam ar viciado e úmido, salvo nas poucas horas da noite em que emergiriam para carregar as baterias. A condensação que se infiltraria para dentro do casco de pressão teria de ser removida permanentemente para evitar curto-circuitos e possivelmente até incêndios de origem elétrica. Mas quanto mais os homens enxugavam, mais suavam e mais difícil se tornava a sua respiração, de sorte que no fim seus próprios corpos geravam a umidade que êles combatiam.

Defeitos e dificuldades imprevistos teriam às vêzes de ser consertados em águas inimigas, onde era maior a tensão. Numa missão "impossível" assim qualquer coisa pode acontecer, e era para essa "qualquer coisa" que os homens tinham de ser preparados. Cada tripulação de quatro homens tinha de converter-se em uma equipe de funcionamento uniforme, e cada uma delas só treinava no submarino para o qual estava permanentemente designada.

O X-6 era típico. Seu comandante, Donald Cameron, de 27 anos, era

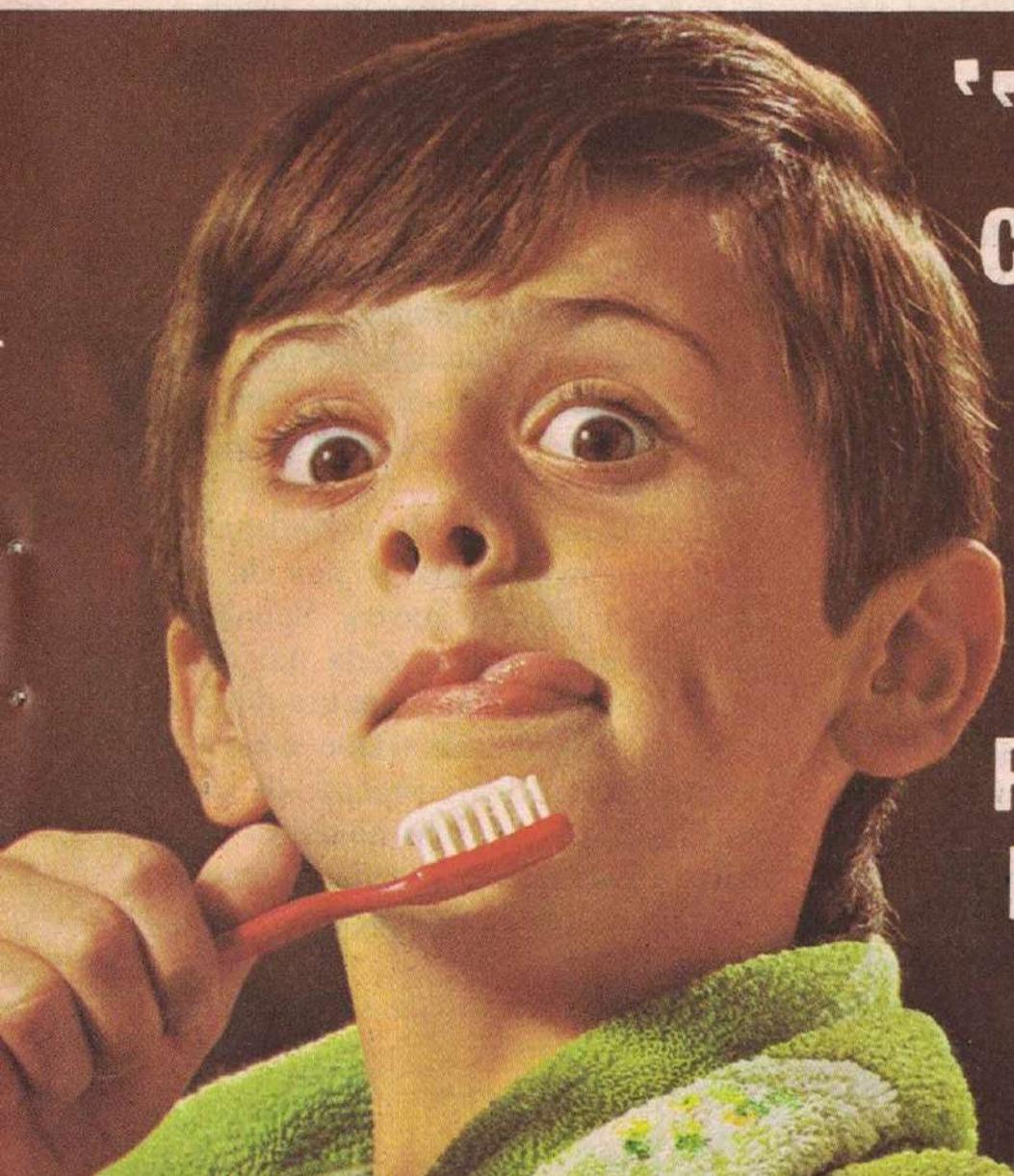
o navegador, estrategista, tático e o único que dava ordens aos seus homens—John Lorimer, Edmund Goddard e Richard Kendall. Homem magro, de rosto simpático, cuja voz revelava suas raízes escocesas, Cameron estivera na marinha mercante desde os 16 anos. Agora, de seu pôsto de combate junto do periscópio (de onde podia tocar cada um dos companheiros sem dar um passo em qualquer direção), êle aprendia a guiar sua máquina por canais estreitos, através de correntes em choque e em tórno de amarras de bóias e outros obstáculos.

Kendall, o mergulhador, só tinha 19 anos. Sendo pequeno, podia sair da câmara especial para o mar sem dificuldade. Êle tinha de saber romper qualquer tipo de rêde anti-submarino e ser capaz de permanecer debaixo da água até seis horas. Se seu traje de borracha furava durante um exercício, êle tinha de trabalhar com a roupa de baixo empapada como faria se o acidente ocorresse durante a missão real.

Goddard era o quebra-galho da equipe de quatro homens. Grande e forte, com pouco mais de 20 anos, era uma combinação de mágico, mecânico e contorcionista, pois não só tinha de saber consertar tudo na embarcação, mas também chegar até ao que tivesse de ser consertado. Para trabalhar no motor elétrico ou na máquina, êle tinha de arrastar-se até à pôpa por uma escotilha de aproximadamente 60 cm de diâmetro, ficar estendido num tanque de

COLGATE COM GARDOL

CLÍNICAMENTE
PROVADO



“MAMÃE
COMPRA
PORQUE
COMBATE
AS CÁRIES.
EU USO
PORQUE
É GOSTOSO!”

combustível de 30 cm de largura e introduzir as ferramentas em lugares onde só havia uma folga de oito a 10 centímetros.

Mas não era só na praça das máquinas que as coisas podiam enguiçar. Na própria sala de comando, o periscópio podia inundar-se e ter de ser desmontado, secado, consertado e recolocado no lugar. Podia partir-se uma correia de ventilador, queimar um fusível do motor de equilíbrio, ocorrer um vazamento no tubo da bomba. Como metal, voltagem e umidade não combinam, e a miniatura X era uma combinação dos três, enguiços tornaram-se tão rotineiros como a habilidade de Goddard para repará-los.

Mas o submarino X não poderia funcionar sem a perícia do Primeiro-Tenente John Lorimer, de 20 anos. Escocês alto e espigado, êle era, como Cameron, calado, confiante e muito competente. Com o X em movimento êle ficava sentado na parte traseira da sala de comando diante de uma coleção de indicadores, rodas e alavancas que controlavam sua velocidade, profundidade e equilíbrio, assim como os motores principais e o compressor de ar.

Êle teve de aprender a operar êsses comandos com o submarino navegando em diferentes profundidades, velocidades e densidades de água, ao mesmo tempo que compensava as ações que se processavam no interior da embarcação. Uma pequena caixa de ferramentas transferida da pôpa para a proa podia provocar

uma inclinação desta última para baixo se êle não compensasse a mudança na distribuição de pêsos ajustando uma roda aqui e uma alavanca ali. Com o correr do adestramento, a máquina tornou-se um prolongamento dos braços, olhos e cérebro do tenente. Pois, como o velho Ford de Bigode, cada submarino X possuía sua própria personalidade e só reagia às manobras de quem fôsse tanto estética quanto mecânicamente versado em seus defeitos e possibilidades.

De Proa às Profundezas

Só NO FIM do verão de 1943 as tripulações e os submarinos ficaram prontos. As medidas de segurança em Loch Cairnbawn, já rigorosas, tornaram-se severas. Não foram concedidas mais licenças. Os seis submarinos-mães estavam sendo submetidos a treinamento de reboque com seus respectivos anõezinhos; houve reuniões com os comandantes dos submarinos, verificações e reverificações dos cabos de reboque, do equipamento, das ordens.

Finalmente, a 11 de setembro de 1943, apenas dois dias depois da incursão do *Tirpitz* contra Spitsbergen, seis submarinos, cada um com um submarino-anão na ponta de um cabo de reboque de nylon com 90 metros, saíram furtivamente da baía com intervalo de duas horas. O primeiro a partir foi o *Truculent*, levando atrás o X-6. A Operação Origem começara.

A fase inicial da missão, para as

tripulações temporárias e para os próprios submarinos-anões, tinha seus perigos bastante concretos. Submersos, os submarinos-mães seguiam em pistas mais ou menos paralelas a uma velocidade média de 10 nós, com cada submarino X, como uma pipa na ponta da linha, ao vento forte, subindo e descendo na água até 15 metros. Era um movimento tendente a produzir o pior tipo de enjôo, e as tripulações de trânsito — exceto por 15 minutos cada seis horas, quando subiam à tona para renovar o ar viciado — tiveram de suportá-lo por seis longos dias. Era possível diminuir consideravelmente o movimento enchendo de lastro o tanque de vante e correndo com a proa inclinada para baixo, porém a estabilidade assim obtida seria contrabalançada pelo aumento de perigo: se o cabo do reboque se rompesse, o peso do lastro no tanque de vante poderia arrastar o submarinozinho de pontacabeça lá para o fundo.

As tripulações de trânsito viviam em pavoroso desconforto. A umidade penetrava-lhes nas roupas, molhava-lhes o cabelo e agravava o apêto no espaço que compartilhavam. Dormindo um sono interrompido, tinham de trabalhar dia e noite para manter a embarcação em perfeitas condições. Havia isolamentos elétricos a verificar, máquinas e motores a testar, garrações de ar e baterias a recarregar, cavernames a secar, anteparas e chapas do casco a enxugar do vapor condensado e leituras a fazer em todos os circuitos elétricos.

Os quatro primeiros dias no mar transcorreram sem incidentes, cada tripulação efetiva comunicando-se de duas em duas horas com a correspondente tripulação de trânsito por meio de um fio telefônico que passava por dentro do cabo de reboque. No quinto dia, chegou pelo rádio uma mensagem do Almirantado britânico: aviões Spitfire baseados na Rússia haviam tirado fotografias aéreas da área do Fiorde Alta, confirmando que tanto o *Tirpitz* como os couraçados menores *Scharnhorst* e *Lutzow* lá se achavam ancorados sem darem mostras de movimento. Essa informação levou à adoção do Plano Alvo n.º 4, de acordo com o qual o X-5, o X-6 e o X-7 deveriam atacar o *Tirpitz*. O X-9 e o X-10 foram destinados ao *Scharnhorst* e o X-8 ao *Lutzow*.

“Estávamos todos de excelente disposição”, recordou posteriormente Cameron. “Era hora de partir para a ação.”

Foi quando o desastre ocorreu. Primeiro, dificuldades mecânicas obrigaram o X-8 a abandonar a missão. Depois de alijadas tôdas as cargas, foi pôsto a pique. A seguir, a 16 de setembro, o X-9, que estava sendo rebocado, soltou-se e nunca mais foi visto, presumivelmente porque o tanque de lastro de vante tinha sido enchido para diminuir as sacudidelas, e não pôde ser esvaziado a tempo.

Ficaram apenas os X-5, X-6, X-7 e X-10 para cumprir a missão. Por causa de uma série de percalços, o X-10 teve de abandonar seu ataque

ao *Scharnhorst*, mas os outros prosseguiram. Era só o *Tirpitz* agora contra três submarinos-anões, cada um dos quais pesava um pouquinho mais do que uma das âncoras do gigantesco couraçado.

A Primeira Mina

A TRANSFERÊNCIA das tripulações efetivas para os submarinos X devia ter lugar a 17 de setembro, mas ventos fortes e mar grosso obrigaram a um adiamento. No dia seguinte o mar amainou o suficiente para permitir à tripulação do X-7 fazer a mudança, e no outro dia as do X-5 e X-6 fizeram o mesmo.

Para o *Truculent* e o X-6 a transferência começou ao cair da noite, antes de escurecer completamente. Ambas as embarcações estavam na superfície e as tripulações efetuaram a troca em um pequeno bote de borracha, movendo-se ao longo do cabo de reboque. Cameron e Goddard foram primeiro, e dois da tripulação de trânsito voltaram para o *Truculent*. Aí chegou a vez de Lorimer. Ele quase perdeu a coragem quando a balsa de borracha chegou junto à popa do *Truculent*, pois imaginou ter ouvido ar escapando dela. Mas o marinheiro que estava ajudando garantiu que o barulhinho era apenas da água subindo e caindo pela popa do *Truculent* e escoando-se pelos buracos do casco. Uma vez dentro da balsa, Lorimer sentiu-se bem melhor.

“Boa sorte, senhor”, disse o marinheiro quando ele embarcou no X-6. “Até daqui a dois dias.”

Mas o X-6 fôra danificado durante o reboque. A gaxeta de vedação superior do periscópio apresentava um vazamento; a câmara de flutuação de estibordo estava completamente inundada, fazendo o submarino adernar 15° para boreste. Numa tentativa para compensar a inclinação e o peso a mais produzido pela carga de boreste, Cameron mandou jogar fora todo o equipamento e suprimento dispensáveis e transferir tudo o mais para bombordo. Os homens sentiram um apêto quando viram as caixas de latas de conservas mergulhando na água.

No dia seguinte, com tôdas as tripulações efetivas transferidas, os submarinos-anões foram rebocados rumo à entrada do Estreito de *Sørø*. O vento amainara, o mar acalmara-se, a visibilidade estava boa, permitindo a todos os submarinos determinarem exatamente suas posições.

Mas então, de repente, perto do ponto onde os barcos X deviam largar os rebocadores e prosseguir através dos campos minados até à área do alvo, o submarino-mãe do X-7, o *Stubborn*, avistou uma mina flutuante pela amurada de boreste. Cada vez mais ela se aproximava, com os mortíferos chifres apenas a centímetros do casco. Afinal, ela passou ao largo e foi enredar-se no cabo de reboque atrás.

Os homens esperavam rezando para que o mar a desprendesse. Em vez disso, o mar empurrou-a ao longo do cabo até que ficou prêsna na proa do X-7. A possibilidade de que estivesse

iminente a perda de outro submarino-miniatura—desta vez com todos a bordo voando pelos ares—era pavorosamente real.

Godfrey Place, comandante do X-7, deslizou rapidamente por cima da cobertura do submarino até à proa. A embarcação arfava e balançava tanto que êle quase não conseguia manter o equilíbrio. Foi uma visão inesquecível aquela. Com o cabelo esvoaçante e o borrifo gelado a açoi-tá-lo, êle por fim conseguiu atingir a posição. Aí, calmamente, esticou uma perna para fora e hàbilmente empurrou a mina para longe com o pé.

Um viva ressoou no *Stubborn*. Place acenou simplesmente com a mão.

Uma Sombria Perspectiva

NA NOITE de 20 de setembro, os três submarinos da série X soltaram os cabos de reboque, “acenaram adeus” para seus rebocadores com suas luzes de sinalização “invisíveis” e rumaram, separadamente, para o Estreito de Sørøya. Agora não poderiam voltar atrás, e a consciência disso, a par da crescente escuridão, intensificou o sentimento de solidão dos homens.

Durante tãda aquela noite navegaram na superfície, carregando as baterias. Sabiam que agora estavam atravessando um campo minado, mas era o percurso mais rápido e, graças ao baixo calado de seus subma-

rinós, os comandantes sentiam-se razoavelmente seguros. Se fõssem obrigados a mergulhar, seria diferente.

Pela meia-noite a Lua tinha subido bem acima do horizonte, e Cameron, de vigia na câmara especial, com a cabeça para fora da escotilha aberta, podia ver a neve movida pelo vento lá adiante, onde penhascos dentados se erguiam em tãrno da entrada do Stjærnsund. Êste era um estreito funil de água, de 25 quilômetros de comprimento e pouco mais de quilômetro e meio de largura, que se estendia entre a Ilha Stjernøy e a terra firme, chegando até ao Fiorde Alta. Baterias de cânhões e tubos lança-torpedos cobriam sua entrada.

Êles se aproximaram navegando na superfície, com a cabeça de Cameron menos de meio metro acima da água que varria a cobertura. Então, quando o primeiro clarão da aurora tingiu o céu, êles mergulharam, atravessaram a entrada despercebidos e continuaram submersos, conservando-se colados ao litoral para evitar os raios do Sol e a possibilidade de serem localizados do ar.

Na noite de 21 de se-





tembro o X-6 atingiu as Ilhas de Brattholm, na entrada do Fiorde Alta. Era ali, entre pedaços de gelos árticos, que pretendiam passar a noite da véspera do ataque. A tensão aumentava, pois estavam bem dentro das águas inimigas, onde tinham de evitar ser localizados a todo o custo. Num ponto ao largo das ilhas, Cameron subiu o submarino até perto da superfície para olhar pelo periscópio noturno. Estavam apenas a 6,5 quilômetros do Kåfjord, onde se encontrava o *Tirpitz*. Por todos os lados cercavam-nos tropas de ocupação, lanchas de patrulha e guardas alemães.

“Campo livre”, sussurrou Came-

ron para seus homens. Abriu a escotilha e saiu para a coberta. Eles haviam entrado com a embarcação em uma pequena enseada e, à medida que seus olhos se acostumavam à escuridão, puderam ver os remoinhos de neve levantados pelo vento. Tirando isso, a noite estava extraordinariamente silenciosa.

Subitamente o silêncio foi abalado. A menos de 30 metros abriu-se a porta de um abrigo, lançando um jorro de luz através da neve e da água. Havia homens conversando em alemão sem a menor suspeita de que alguém os escutava. Cameron ficou ali parado.

A seguir, com grande alívio para

êle, a porta foi fechada com estrondo. Cameron desceu e mudou o submersível para outra enseada. Olhando cautelosamente em tórno e percebendo que desta vez estavam seguros, mandou Lorimer rendê-lo no quarto.

O X-6 estava quase no meio da principal base naval alemã. O *Scharnhorst* achava-se a menos de quilômetro e meio de distância e o *Tirpitz* era visível ao longe como uma vaga massa de luzes. Não obstante, a tripulação do X-6 prosseguiu carregando as baterias do submarino-anão, fazendo consertos, escutando a BBC pelo rádio. O plano de Cameron era sair das Ilhas de Brattholm cêrca de uma da madrugada a fim de dar a Kendall tempo bastante para romper as rêdes anti-submarinos na bôca do Kafjord.

Pois, embora as três embarcações operassem isoladamente, havia "períodos de ataque" durante os quais poderiam lançar suas cargas sob o *Tirpitz*, e "períodos de tiro" quando não o podiam fazer. O primeiro período de ataque começava a 0100 de 22 de setembro e durava sete horas, até às 0800, quando se iniciava o primeiro período de tiro. Desta forma, cada um dêles evitaria ser arreventado pelas cargas dos demais. Caso não lograssem destruir o *Tirpitz* durante o primeiro período de tiro, poderiam tentar novamente durante períodos sucessivos, mais curtos.

Cameron tinha esperança de que o X-6 pudesse soltar sua carga logo

às 0250, de modo que, regulando a espolêta para seis horas, tivessem o máximo de tempo para escapar antes da explosão. Mas quando examinou os mecanismos de relojoaria das espolêtas, deparou-se com um problema. Embora o relógio da carga de boreste inundada trabalhasse perfeitamente em tôda graduação até seis horas, o relógio da carga não inundada de bombordo queimava a espolêta em qualquer graduação acima de duas horas. Isso queria dizer que não poderiam soltar sua carga antes de 0600, e assim teriam sòmente duas horas para escapar do Kafjord em vez das seis com que estavam contando.

"Que Sorte Fantástica!"

Às 0145, com a aurora ártica já se aproximando, a tripulação do X-6 fechou a escotilha, submergiu e dirigiu-se para o Kafjord. Durante meses êles haviam praticado o rompimento de rêdes anti-submarinos, e agora a rêde que lhes interessava estava apenas a cinco quilômetros. Kendall estava no apinhado compartimento das baterias logo adiante do periscópio, debatendo-se para entrar na roupa de mergulho. Goddard e Cameron ajudavam-no em silêncio, deixando que a firmeza de suas mãos prestativas dissessem o que pensavam. Seus olhos se encontravam ocasionalmente enquanto trabalhavam, mas nada disseram, nem mesmo quando Kendall, vestido e pronto, espremeu-se para passar por êles com sua aparelhagem de respi-

ração e subiu para a câmara especial de ejeção.

Cameron planejava guiar a embarcação devagar até à rêde a uma profundidade de uns nove metros e mantê-la ali, empurrando-a levemente contra a malha de aço. Goddard estaria na sala de comando, olhando pelo periscópio de rêde—um instrumento curto destinado a observar uma rêde bem de perto. Ao mesmo tempo, Lorimer estaria cuidadosamente controlando a profundidade, a velocidade e o equilíbrio do submarino, a fim de facilitar as coisas para Kendall quando êste saísse e começasse a caminhar ao longo do casco. Quando alcançasse a rêde, Kendall cortaria de baixo para cima, fio a fio, em uma linha vertical, até que o submarino começasse a penetrar no buraco. Então êle “andaria” com os fios soltos da rêde em direção à pôpa, para impedir que êles se embaraçassem nos hidropianos, na hélice ou no leme. Finalmente, quando o submarino passasse de todo, êle se agarraria firme à embarcação para não ser deixado para trás, e reentraria na câmara especial.

Estavam a uns 800 metros da rêde e, com o periscópio danificado e a carga lateral vazando, a tensão era alta. Mas os homens haviam-se treinado a tal ponto e estavam tão perto de seu objetivo, que os contratemplos mecânicos aumentavam sua determinação de prosseguir. Ninguém falou quando Cameron mandou a nave descer para a profundidade de periscópio. Êle vira uma lancha de

patrulha e uma barca com uma chaminé branca durante sua última olhada, e queria verificar as posições delas. Quando, entretanto, ergueu o periscópio, só pôde ver uma película verde. Salvo por um pequeno orifício no canto superior esquerdo da ocular, êle só via água. O periscópio fôra inundado outra vez.

—Descer para 18 metros disse Cameron.

No subsequente silêncio, êle pôde ver as fisionomias desanimadas dos homens enquanto retirava, enxugava e montava de nôvo a ocular. Nem êle nem ninguém queria que a missão se perdesse. Aproximando-se até nove metros da rêde, êle ouviu as hélices de um navio passando por cima dêles e imediatamente desceu até à profundidade de periscópio. O vidro ficou claro o tempo suficiente para permitir-lhe ver a pôpa de uma traineira. Ela rumava diretamente para a rêde, o que só podia significar uma coisa: a porteira estava aberta para ela passar.

—Poderíamos seguir na esteira dela—murmurou Cameron.

Mas à profundidade de periscópio êles ficariam cegos e seriam muito lentos; a porteira seria fechada novamente antes que êles chegassem lá.

Cameron tomou uma decisão arrojada.

—Emergir!—gritou.—Tôda a força avante no diesel!

Kendall, que aguardava na câmara especial a ordem para sair da embarcação, mal pôde acreditar no que ou-

viu. Em minutos o X-6 tinha alcançado a traineira e a seguia tão perto na esteira que as águas escorriam por cima de sua cobertura plana encobrindo-o em parte. Incrivelmente, nem a tripulação na traineira nem os homens que montavam guarda aos botalós da rêde o perceberam.

—Que sorte fantástica!—disse Kendall.—Êles deviam estar bêbedos ou cegos.

Tinham conseguido passar. O X-6 estava no Kâfjord, com o possante *Tirpitz* parado a menos de cinco quilômetros.

A Resposta Certa

ANTES DE transporem a última barreira—as rêdes antitorpedos em torno do *Tirpitz*—Cameron quis ver o que se poderia fazer com o periscópio encharcado.

—Descer para 20 metros—ordenou.

Dessa vez, Goddard desmontou o invólucro do periscópio, despejou a água, enxugou os prismas e tornou a montar tudo—operação que teriam de repetir tôda vez que usassem o mecanismo defeituoso. Cameron não perdeu tempo em subir para dar outra olhadela. Essa foi, de fato, sua última visada panorâmica. O fiorde estava coalhado de navios de guerra alemães de todos os tamanhos. A uns três quilômetros e meio, entre êles e o *Tirpitz*, estava ancorado um navio-tanque com dois contratorpedeiros acostados para reabastecimento de combustível. Cameron marcou uma rota que passasse à pô-

pa do tanque, comandou profundidade de nove metros e tratou de desmontar novamente o periscópio encharcado.

Agora navegavam apenas por cálculo, e as camadas de água doce alimentadas pela neve derretida no fiorde tornavam difícil para Lorimer manter a nave bem equilibrada. Num instante estavam passando por um trecho de água salgada e logo a seguir por outro de água doce. Como o submarino X flutuava melhor na água salgada do que, na doce, Lorimer tinha de compensar bombeando água para tanques especiais enquanto atravessava água salgada, para evitar que a embarcação se elevasse. Logo a seguir tinham de expelir a água ao passar por um trecho de água doce, para impedir que o submarino afundasse. Êle sabia quanto Cameron detestava usar as bombas, pois elas produziam um barulho capaz de ser detectado pelos hidrofones de um contratorpedeiro.

A uma velocidade aproximada de dois nós (3,7 km/h), levaram mais de uma hora para alcançar a posição estimada por Cameron como sendo a ré do navio-tanque. Êle resolveu retornar à profundidade de periscópio para olhar outra vez, mas mal encostou o olho na ocular, viu logo — a alguns metros apenas — o casco camuflado de um contratorpedeiro. Êles tinham subido bem entre a proa dêste e a bóia de amarração, de modo que a corrente da âncora estava apenas a centímetros, prestes a arrancar fora o periscópio dêles!

—Mergulhar! Dezoito metros!— comandou Donald Cameron.

Nessa profundidade desligaram tudo e ficaram esperando. Algum marinheiro alemão os teria ouvido em seus hidrofones? Seriam lançadas cargas de profundidade contra êles? No silêncio mortal a tripulação percebia o mínimo balanço ou arfar da embarcação, assim como o marulho da água no fundo dela.

Após alguns minutos sem um som, Cameron falou.

—Está tudo bem. Avante, devagar!

Avançaram em direção ao último obstáculo entre êles e o *Tirpitz*—as rêdes antitorpedos. Segundo o serviço de informações britânico, elas se estendiam para baixo somente 15 metros em águas de 35 metros de profundidade, assegurando-lhes bastante folga para passar por baixo.

—Profundidade de periscópio— falou Cameron.

A partir desse ponto estavam ficando tão perto que corriam o risco de ser descobertos não só pelo sonar, a aparelhagem magnética ou as lanchas de patrulha, mas até pela vista humana—um marinheiro de vigia, um oficial indo para terra. Isso tornava mais perigosa do que nunca a utilização do periscópio, mas Cameron não tinha outra alternativa. Com tôdas aquelas camadas de água doce, as correntes cruzadas e as dificuldades mecânicas, era imperioso *ver* para onde estavam indo.

Encontravam-se perto da margem norte do fiorde quando êle olhou

pelo periscópio e, ao virar a lente para sudeste, onde se achava o *Tirpitz*, o reflexo da luz do Sol na água quase o cegou. Pôde ver a silhueta do navio, mas, quando estava a ponto de voltar a atenção para as bóias da rêde em tórno dêle, houve um curto-circuito no motor de elevação do periscópio. Houve uma explosão e um lampejo; a sala de comando encheu-se de fumaça; começou um incêndio elétrico.

—Dezoito metros!—ordenou Cameron, meio engasgado.

A tripulação estava tão bem treinada que ninguém tinha de dizer a ninguém o que fazer. Fechando e abrindo os olhos por causa da fumaça, instintivamente acionaram os necessários extintores e mecanismos de contrôle. Finalmente, com o fogo apagado, verificados os danos e a fumaça passando para outros compartimentos, êles relaxaram, exaustos, com os olhos ardendo, avaliando mentalmente a sua situação.

Além das dificuldades com o periscópio, ambas as cargas laterais apresentavam vazamento; o movimento do submarino era assinalado por uma corrente de bôlhas de ar na superfície e a inclinação anterior de 15° estava aumentando a ponto de Lorimer mal poder efetuar as manobras. Talvez o mais sensato fôsse abandonarem a missão, porem a pique a embarcação no Fiorde Alta e viajarem através da Lapônia até à Suécia. Tinham tudo o que precisavam, desde agasalhos até mapas e estojos de primeiros-socorros.

Mas poderiam recuar, agora que estavam a menos de 450 metros do navio que tinham vindo destruir? Mais importante ainda, havia o facto animador, quase inacreditável, de que, a despeito de todos os enguiços, aparentemente continuavam despercebidos.

Cameron olhou seus homens interrogativamente. Foi Lorimer quem deu a Cameron a resposta que êle esperava.

—Vamos ver quanto esta coisa vale mesmo, chefe—disse êle.

Cameron sorriu.

—Avante, devagar, John—respondeu.

Então voltou-se para Kendall e disse:

—Dick, agora você me ajudará a subir e descer o periscópio. Vamos enxugar os prismas.

Tentando a Sorte

CHEGARAM mais para perto do *Tirpitz*, até que encontraram uns glóbulos escuros que, através do periscópio embaçado, Cameron tomou pelas bóias da rêde.

—Avante, devagar, a 20 metros—disse.

Mas àquela profundidade, em vez de passar sob as rêdes, o X-6 bateu contra elas. Desceram para 25 metros e aconteceu a mesma coisa. A seguir, foram para 30 metros: a mesma coisa. Finalmente, bateram no fundo. Cameron, olhando pelo periscópio de rêde bem para cima e para a frente, gritou:

—Elas vão até ao fundo!

O pessoal do serviço secreto britânico fôra mal informado.

Desesperado, Cameron subiu até à profundidade de periscópio para examinar a porteira para embarcações pequenas. Era muito perto da terra—tão perto que só embarcações de muito pouco calado podiam passar por ela. Exatamente nesse momento, por pura coincidência, a porteira abriu-se para deixar passar uma lancha que ia encostar no *Tirpitz*. Sua experiência anterior com a traineira levou Cameron a tomar outra decisão instantânea. Mandou o X-6 girar e pegar a esteira da lancha. Tinham feito isso uma vez; talvez pudessem fazê-lo de nôvo.

—Emergir!—comandou.—Tôda a fôrça avante!

A espuma da esteira da lancha escorria por cima dêles; estavam bem atrás dela na porteira, raspando e batendo com o fundo do submarino na rêde.

Cameron ordenou rapidamente uma mudança de rota para águas mais fundas.

—Mergulhar! Mergulhar! Mergulhar!—bradou alegremente.

Trinta e cinco horas se haviam passado desde que deixaram o submarino-mãe. A exaustão e a tensão tinham deixado suas marcas nêles, mas não havia tempo para repouso. Eram 0705, o que queria dizer que tinham de estar tão longe quanto possível do *Tirpitz* dentro de 55 minutos para evitar serem arremessados para fora da água pelas bombas do X-5 e do X-7: se qualquer um

dos dois submarinos tinha conseguido colocar as cargas, estas estariam cronometradas para detonar entre 0800 e 0900.

Depois de uma última e ofuscante olhadela para a linha do sol na direção do *Tirpitz*, Cameron decidiu ir

para uma posição sob o navio a fim de largar a sua primeira carga. Mas antes que pudesse fazê-lo, outro acidente ocorreu. Com um terrível choque, o X-6 bateu numa pedra submersa. Cameron foi jogado contra a agulha giroscópica, e Kendall foi



quase derrubado quando o submarino, arremetendo para o alto num ângulo de 60°, veio à tona menos de 200 metros a bombordo do *Tirpitz*. Eles imediatamente deram tôda a fôrça à ré e afundaram. Mas não teriam sido vistos?

Baleia Ferida

ÊLES TINHAM de fato sido vistos por um suboficial do *Tirpitz*.

—Êh!—gritou para um companheiro que estava de quarto na coberta inferior.—Uma coisa preta comprida acabou de pular ali adiante. Parecia um submarino!

Isso foi exatamente às 0707, dois minutos depois que o X-6 entrou no ancoradouro.

—Você está sonhando—respondeu o amigo.—Como podia um submarino entrar na nossa gaiola de rêdes?

O suboficial não insistiu no assunto. Durante os nove longos meses que os 2.500 homens a bordo do *Tirpitz* tinham passado no Kåfjord, haviam sido submetidos a incontáveis exercícios para comprovar sua vivacidade contra a sabotagem. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Heinz Assmann, imediato do Comandante Hans Meyer, havia sido fanático em sua determinação de preparar a tripulação para qualquer eventualidade. Êle secretamente mandara mergulhadores lá embaixo martelar no casco, e tinha até mandado puxar um boneco simulando um homem-rã para o navio durante a noite.

Infalivelmente, os homens que estavam de quarto sempre tocavam o

alarma—e infalivelmente se constatava que era falso. Tinha havido tantos rebates falsos, a horas tão diversas do dia e da noite, que os homens de quarto que os tocavam passaram a ser ridicularizados pelos camaradas. Não é de admirar que o suboficial se rendesse tão prontamente às dúvidas do amigo. Por que havia de ser *êle* o bode expiatório?

Quando os homens do X-6, assentados agora em águas profundas com o motor parado, só ouviram o silêncio vindo do *Tirpitz*, não puderam acreditar nos próprios ouvidos. Cameron esperou, com os olhos do espírito fitos no navio lá em cima e uma expressão de perplexidade no rosto. A colisão destruíra suas bússolas, de modo que êle não tinha idéia da direção para a qual estava voltado. A única coisa que conseguiu fazer foi manter-se sob a água. Às 0709, não tendo soado qualquer alarma, mandou acionar os motores e, a meia velocidade, a uma profundidade de uns 20 metros, fixou-se em um rumo que lhe pareceu ser paralelo à margem oeste do fiorde. Se estivesse certo, alcançariam o *Tirpitz* em dois ou três minutos. Nesse ponto êles deslizariam por baixo do casco e soltariam suas cargas explosivas. Se tudo corresse bem e o X-5 e X-7 tivessem podido soltar as respectivas cargas da mesma maneira, o sucesso da missão seria completo.

Mas, após quatro minutos sem nada acontecer, Cameron foi obrigado a subir até à profundidade de periscópio para olhar outra vez. Ago-

ra o X-6 arfava como uma baleia ferida e, a despeito dos esforços de Lorimer, veio novamente à tona uns 75 metros apenas pelo través do couraçado. Não podia haver mais qualquer dúvida entre os vigias do *Tirpitz* de que alguma espécie de submarino havia penetrado no ancoradouro.

O Comandante Meyer estava tomando a refeição matinal em sua câmara quando o primeiro oficial comunicou que “algo semelhante a um pequeno submarino” fôra avistado dentro da rêde protetora. Meyer imediatamente mandou soar o alarma.

Poucos segundos depois—às 0715—soou afinal o alarma. Mas, para aumentar ainda mais a confusão, foi o sinal errado. Em vez de um clangor longo de alarma geral, seguido de cinco toques curtos indicativos de submarino à vista, só soaram os cinco toques curtos. Êsse era um sinal de tempo de paz que significava “Fechar portas estanques”. Os atordoados tripulantes simplesmente ficaram parados se entreolhando. O Comandante Meyer imediatamente deu conta do êrro, mas, para não aumentar a confusão, resolveu esperar alguns minutos antes de corrigi-lo.

Enquanto isso, os homens do X-6 esperavam ansiosamente qualquer reação hostil do couraçado e ao mesmo tempo procuravam localizá-lo. Cameron avistara-o momentaneamente quando subiram à tona, de modo que, quando estabeleceu um

rumo naquele sentido e o navio bateu em alguma coisa, imaginou que o tinham conseguido. Na verdade, porém, o X-6 chocara-se com uns cabos soltos que pendiam do costado do couraçado e ficou enredado nêles. Lorimer tentou livrar-se com movimentos avante e à ré, mas, quando os cabos afinal se romperam, o submarino descontrolou-se e surgiu na superfície. Enquanto a água escorria como cascata do X-6, os tripulantes dêste ficaram paralisados vendo pelas vigias a imponente massa cinzenta que se erguia diante dêles. Era o *Tirpitz*, a menos de 20 metros.

Se essa distância fôsse maior, os canhões do *Tirpitz* teriam arrebetado o submarino-anão. Mas o X-6 estava abaixo do ângulo de depressão dos canhões, demasiado perto do poderoso couraçado para que êste, por ironia, pudesse usar o seu poderio. Êsse fato aparentemente aumentou a fúria dos alemães que estavam na amurada, os quais começaram a atirar com seus fuzis e a jogar granadas de mão. As balas ricocheteavam no invólucro de aço e “tiravam sardinha” na água; as granadas ao explodir batiam com estrondo contra as cargas laterais altamente explosivas.

—Mergulhar!—gritou Cameron.
—Mergulhar!

A proa do X-6 virara para a praia durante o tumulto, de sorte que êle fêz o submarino recuar por baixo da quilha do *Tirpitz*. Nada poderia tocá-los ali; mas tampouco poderiam

AQUI o cupom que v. procura

Para permitir a mais de um leitor do mesmo exemplar a remessa de cupons dos anúncios publicados na presente edição, SELEÇÕES repete, nesta página, o cupom do anúncio do seu interesse.

DYMO - Caixa Postal 4068 - São Paulo
Desejo informações sobre os rotuladores Dymo.

NOME _____

RUA _____

CIDADE _____

ESTADO _____

(Anúncio na página 5)

MECKING TECHNICAL SCHOOLS - Caixa Postal 30.801
São Paulo - Queiram enviar-me, GRÁTIS, catálogos sobre os cursos

NOME _____

RUA _____

CIDADE _____

ESTADO _____

SEA-21

(Anúncio na página 6)

HEMPHILL SCHOOLS - Caixa Postal 30.099 - São Paulo -
7B-GC-2

Favor enviar-me, sem compromisso, grátis, informações sobre os seus cursos de

NOME _____

RUA _____

CIDADE _____

ESTADO _____

(Anúncio na página 13)

DOM BOSCO - ESCOLAS REUNIDAS - C. Postal 7754
Sr. Diretor: Peço livreto grátis sobre o Curso de:

NOME _____

RUA _____

CIDADE _____

ESTADO _____

(Anúncio na página 137)

permanecer lá: podia ser que as cargas do X-5 ou do X-7 detonassem durante o primeiro período de tiro. Lá em cima deles ainda podiam ouvir a crescente zoeira do *Tirpitz* em ação. Por cima da barulheira Cameron gritou que agora não havia possibilidade de fuga.

—Eles nos viram. As rêdes foram fechadas—disse.—Largaremos nossas duas cargas aqui e, em seguida, subiremos e poremos o barco a pique.

Uma Golfada de Ar Fresco

CAMERON consultou o seu relógio de pulso: 0722. Soltou as cargas que haviam sido previamente reguladas para detonar uma hora após a largada. Elas se afastaram do casco do X-6 rolando ligeiramente, mas levantando muito pouco lodo ao se colocarem diretamente sob a quilha do *Tirpitz*.

Ele não o sabia, mas alguns minutos antes—às 0710—o X-7 também tinha regulado suas cargas para detonarem uma hora depois e preparava-se para soltá-las. Mas, mesmo sem saber isso, Cameron estava desesperadamente ansioso para escapar. Sabia que a carga de bombordo, com seu mecanismo de tempo defeituoso, podia detonar dali a uma hora, como estava regulado, ou dali a cinco minutos.

Nunca antes na vida dêses homens o tempo fôra mais importante. Mas antes de poderem emergir e abandonar o submarino, havia mapas, cartas e documentos secretos a incinerar, bem como equipamento

especial a destruir. Pois, se o X-5 e o X-7 já tivessem largado suas cargas e estivessem regressando aos respectivos submarinos-mães, os alemães, com aquelas cartas e documentos em seu poder, saberiam como interceptá-los.

Enquanto trabalhavam com extrema diligência para concluir o serviço de destruição, a fumaça dos papéis queimados aumentava o calor já intenso e o mau cheiro. Os homens queriam sair e respirar *ar* de novo—mesmo que isso significasse serem alvejados e mortos.

—Vamos emergir agora e abrir as torneiras do fundo—disse Cameron.

E, voltando-se para Lorimer, acrescentou:

—John, quando abandonarmos o barco, ponha o motor em ré com os hidroplanos regulados para mergulho.

Varios minutos antes dessa decisão de Cameron de emergir, um grupo de marinheiros alemães chefiados pelo Tenente Herbert Leine tinham lançado à água uma lancha e, armados com fuzis e granadas, aguardavam uma oportunidade para prender um cabo ao X-6 e rebocá-lo. Súbitamente, como um gêiser, o X-6 apareceu a menos de 50 metros de distância deles.

Os alemães começaram a crivar o submarino de balas de fuzil, mas quando viram a escotilha aberta, imediatamente suspenderam o fogo, na esperança de capturarem não só a nave mas também a tripulação. Goddard foi o primeiro a sair para o convés, seguido por Kendall e Lo-



Uma Óptica Perfeita

A Canon FT QL tem o fotômetro por trás da própria lente. Você pode ainda adaptar um intensificador de sensibilidade para operar com pouca luz. E mais de 20 objetivas.

Guarde a beleza do crepúsculo... de uma gota de chuva!

Canon

ZILCON IMPORTADORA LTDA. Avenida Rio Branco, 50 - 19.º andar, Rio de Janeiro, ZC-21

CANON LATIN AMERICA, INC.: Apartado 7022, Panamá 5, Panamá, Rep. do Panamá

Conforto e motor na frente como um carro grande.

A Rural Ford tem duas portas e gasta tão pouca gasolina quanto um carro pequeno.



É fácil de dirigir e tem suspensão como um carro de passeio.

Resistência e espaço de utilitário.

© Ford-Willys 89.1940

Carro ou utilitário, você usa como quiser.

A Rural Ford é uma só. Mas você pode usá-la como se fossem duas.

Sem ter que mudar nada.

Sem ter que pagar por ela o preço de um carro e de um utilitário juntos. Ela custa menos do que o Ford Corcel e um pouco mais do que um carro pequeno.

Você não gasta com ela o que gastaria com um carro e um utilitário.

A Rural Ford é muito econômica. Você põe um

litro de gasolina no tanque e ela só pede outro depois de rodar mais de 6 km. E na hora da manutenção ela pede muito pouco dinheiro. Aliás, ela não pede nada de mais. E dá muita coisa em troca.

Dentro da Rural Ford você tem o mesmo conforto dos carros de passeio. Ela é tão confortável e tão macia quanto eles. A Rural tem um invejável espaço para malas e muita bagagem.

Tem segurança.

O seu motor de 90 HP viaja na frente protegendo quem vai atrás. Nos trabalhos forçados, em terrenos difíceis, a tração nas quatro rodas e reduzida aumentam essa segurança. E o 3.º banco, opcional, aumenta o número de pessoas que você pode levar. Além disso, ela é resistente. Agüenta os mais duros castigos.

Use a Rural Ford como você precisar. Ela é tudo que você precisa.

Em 1970 a Ford dá a você o privilégio da escolha.

A RURAL NORMAL (4x2) TEM TRACÇÃO EM 2-RODAS; 3 MARCHAS, SINCRONIZADAS; MOTOR WILLYS DE 90 HP A 4.400 rpm; E PODERÁ SER EQUIPADA COM DIFERENCIAL AUTO-BLOCANTE, CÂMBIO DE 4 MARCHAS E 3.º BANCO, OPCIONALMENTE. A RURAL TEM AINDA O MODELO RURAL 4x4 COM TRACÇÃO EM 4 RODAS E REDUZIDA.

RURAL



rimer. Dirigiram-se para a lancha. Cameron foi o último a sair.

Nesse ínterim, o X-6, com a torneira de fundo aberta, dando à ré com os hidroplanos ajustados na posição de mergulho, afastava-se, reduzindo a folga do cabo entre êle e a lancha. Exatamente como Cameron planejara, o X-6 recuava para debaixo do navio, em cima das cargas que êles haviam acabado de soltar. Não só isso, mas o submarino-anão estava na iminência de arrastar para baixo também a lancha.

—Cortem o cabo!—gritou o Tenente Leine para seus homens.—Cortem! Êles alagaram o raio do submarino!

Uma vez livre do submarino que afundava, a lancha deu a volta e amarrou no portaló de bombordo do couraçado. Cameron e seus homens subiram para bordo sob a mira de fuzis.

O Tempo Escoa-se

A PRINCÍPIO os alemães recusaram-se a crer que Cameron e seus homens fôssem britânicos.

—Como poderia um submarino tão pequeno viajar mais de 1.500 quilômetros?!—exclamaram.

Quando os britânicos se recusaram a responder, foram revistados e seus pertences arrumados em pilhas separadas. A de Lorimer continha seus dois relógios de pulso e os dois cronômetros do X-6 que, por motivos sentimentais, êle escondera nas botas quando se preparavam para alagar o submarino. Cada um dos

relógios contava a mesma história: menos de 45 minutos para a explosão.

Os olhos de Lorimer encontraram-se com os de Cameron, depois com os de Goddard e os de Kendall. Embora não lhes fôsse permitido comunicarem-se uns com os outros, era evidente que todos perguntavam a mesma coisa: a explosão estouraria o depósito de munições do navio e destruiria não só êste mas também os homens de bordo?

Como os quatro prisioneiros, o Comandante Meyer estava consciente da passagem do tempo. Às 0736—isto é, 29 minutos depois que o suboficial avistou pela primeira vez o X-6, e 15 depois que os quatro submarinistas foram levados para bordo—a tripulação alemã recebeu ordem de aprestar o *Tirpitz* para zarpar. Meyer desconfiou que bombas de tempo tinham sido colocadas embaixo de seu navio, e queria sair do engradado das rêdes o mais depressa possível. Mas levaria uma hora para o vaso de guerra alcançar pressão suficiente. Êle pensou em mandar rebocadores puxarem o *Tirpitz* imediatamente—mas não havia rebocadores à mão. O melhor que pôde fazer foi mandar dois mergulhadores descerem para procurarem as bombas.

Então, pela amurada de boreste, foi avistado outro submarino-anão. Era o X-7 de Godfrey Place, que conseguira largar suas cargas—uma perto da proa do *Tirpitz*, próximo das do X-6, a outra sob a pôpa. Place, esforçando-se violentamente para

desembaraçar o X-7 das rêdes anti-torpedos em que êle e seus homens estavam presos fazia 15 minutos, fôra obrigado a vir à tona. Estando abaixo do ângulo de depressão dos canhões do *Tirpitz*, como ocorrera com o X-6, o X-7 só foi atingido por fogo de armas portáteis antes de tornar a submergir.

Meyer estava numa enrascada. Talvez uma frota inteira de submarinos-anões estivesse no Kåfjord, todos esperando torpedear o *Tirpitz* se êle saísse de sua gaiola de rêdes. Mas se êle ficasse ali, poderia ser destruído por minas terrestres cujas espoletas de tempo talvez já estivessem funcionando. Êle expediu diversas ordens em rápida sucessão: catapultar um dos quatro aviões do navio para reconhecimento aéreo em busca de submarinos; fechar a porteira de embarcações da rêde para impedir outros submarinos de atravessarem por ela; interrogar minuciosamente os dois prisioneiros mais graduados do submarino afundado; e, finalmente, e mais urgente, mudar os cabos de amarração para deslocar o *Tirpitz* mais para o lado dentro da gaiola das rêdes para a distância de uma largura do navio.

A faina nos cabos foi iniciada imediatamente, mas levaria tempo. Enquanto isso, Cameron e Lorimer, cada um guardado por dois tripulantes armados, foram levados para baixo a fim de serem interrogados em cabinas separadas. Eram já 0800, e, com as bombas submarinas preparadas para explodir, a cobertura in-

ferior era o último lugar em que êles desejavam estar.

—Você nasceu, não é?—perguntou o interrogador alemão a Lorimer, que interpretou a pergunta corretamente como: “Que idade você tem?”

As perguntas sucediam-se àesperamente. Os ingleses tinham a bôca sêca. De repente, às 0812, a atmosfera, a própria água debaixo do navio pareceram contrair-se e depois expandir-se com tremenda fôrça. As três bombas de vante explodiram simultâneamente, expelindo tamanha pressão subaquática que a quarta bomba, bem para a ré, detonou uma fração de segundo depois, e a pôpa do couraçado de 43.000 toneladas ergueu-se mais de dois metros para fora da água.

Cameron, Lorimer e seus guardas foram jogados alto, caíram e rolaram no chão de aço. Na cobertura superior, Kendall, Goddard e centenas de alemães estatelaram-se no chão. Por vários segundos o navio vibrou como um chicote de aço; houve penetrantes tremores internos como em um terremoto; tôdas as luzes se apagaram. Depois veio o silvo do vapor, o cheiro acre dos curtos-circuitos, o rugido da água entrando no navio. Óleo escorria do casco e turvava a água cristalina do fiorde. O *Tirpitz* adernou para bombordo.

Um Amargo Desapontamento

OS GUARDAS de Lorimer e de Cameron empurraram-nos através do navio escuro para o tombadilho. Era um pandemônio. Marinheiros cor-

riam de um lado para o outro, disparando armas portáteis contra o mais ligeiro encrespamento das águas, evidentemente imaginando haver submarinos-anões em tôda a parte. Muitos agitavam os punhos para os prisioneiros.

Os quatro britânicos foram enfileirados contra uma antepara defronte de oito homens armados de fuzis, o que levou os submarinistas a pensar que estavam diante de um grupo de fuzilamento. O oficial responsável

brandia uma pistola para êles e gritava: "Quantos? Quantos?" Vendo que êles não respondiam, virou-se e gritou em alemão para os oito homens armados de fuzis. Êle lhes disse simplesmente que guardassem bem os prisioneiros, mas Lorimer e os outros convenceram-se de que tinha soado a sua hora final.

Exatamente nesse momento subiu a bordo o Almirante Oskar Kummetz. Como que simbolizando a crença do comando naval alemão na abso-



luta segurança do Kåfjord, êle vestia culotes e botas de montaria e levava na mão um chicote. Estava dando o seu passeio matinal a cavalo quando a explosão o fêz voltar a galope. A caminho do passadiço, parou ao ver os quatro prisioneiros barbudos e falou com o oficial responsável. Quando êle se afastou, o oficial guardou a pistola, dando aos prisioneiros a impressão errada de que o Almirante dera contra-ordem quanto ao seu fuzilamento.

O que afligia agora os inglêses era a dúvida sôbre o que sucedera aos outros submarinos-anões. A resposta chegou quase imediatamente, quando, com espanto de todos, o X-7 emergiu quase exatamente no mesmo lugar de antes—ao largo da proa por estibordo, mas fora da rêde. O barco fôra libertado das rêdes pela explosão, mas estava tão danificado que Place resolvera abandoná-lo.

Só com as botas e o macacão que usava por baixo do uniforme e sacudindo o suéter branco de submarinista para indicar rendição, Place saiu da escotilha e rolou para dentro do mar sem ser atingido pelo fogo das armas portáteis do *Tirpitz*. Mas a nave que soçobrava deslizou para dentro da água antes que os outros três homens pudessem escapar. Uma lancha alemã levou Place para bordo do *Tirpitz*, onde, encharcado e tremendo, foi saudado por Cameron e seus homens.

A seguir emergiu o X-5, a uns 450 metros. Talvez, como o X-7, aquêle anãozinho fôsse espatifado pela ex-

plosão, tendo de ser abandonado. A verdade nunca será conhecida, pois o X-5 emergiu dentro do alcance dos canhões do *Tirpitz*. À vista dos prisioneiros, o X-5 foi mandado pelos ares a tiro de canhão. Três horas depois, a mesma embarcação que recolhera Place apanhou o mergulhador do X-7, Bob Aitken, que conseguira abrir caminho para fora depois que o submarino afundou.

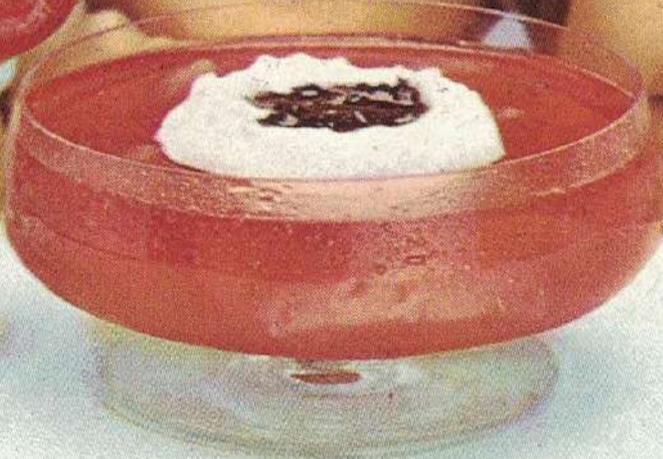
Os seis prisioneiros britânicos foram levados para celas no *Tirpitz*, e no dia seguinte foram postos a bordo de um contratorpedeiro alemão para o primeiro trecho de sua longa viagem até à Alemanha, onde passaram o resto da guerra em um campo de prisioneiros. Quando atravessavam a bôca do Kåfjord, olharam para trás para ver pela última vez o *Tirpitz*. Todos estavam amargamente desapontados por vê-lo flutuando. A seu ver, a missão tinha sido um fracasso.

“Êstes Valentes Cavalheiros”

DOIS DIAS depois do ataque pelos submarinos X, o Almirante Kårl Doenitz, Comandante-Chefe da Marinha de Guerra Alemã, voou até Kåfjord. Leu os relatórios sôbre os danos, efetuou um exame meticoloso no navio e fêz uma declaração profética.

—Uma coisa é certa—disse.—Se o *Tirpitz* se fizer ao mar outra vez, só poderá ser para sua última viagem.

Havia um buraco do tamanho de um portão no casco do *Tirpitz*, e as cobertas inferiores do grande navio estavam completamente inundadas.



“Gelatina Royal é gostosa e nutritiva. Mas diga a seus filhos apenas que ela é gostosa.”

Dona Maria Silveira, Chefe da Cozinha Royal, sabe o que diz. E informa que a Gelatina Royal tem muita proteína, é a única com Vitamina C. Agora, uma nova receita para a alegria de toda a família:

GELATINA “REI ALBERTO” — 1 pacote de Gelatina Royal sabor Morango. 1 pacote de Pudim Royal sabor Baunilha. 1 lata de abacaxi em calda. 1/2 xíc. de água fervente. 2 xíc. de leite. 100g de ameixas pretas. 1 xíc. de água. 1/2 xíc. de açúcar + 2 colh. (sopa). 1/2 cálice de vinho do Pôrto. 1 ovo.

Modo de preparar: Dissolva o conteúdo do pacote de Gelatina Royal sabor Morango na água fervente; misture bem. Acrescente 1 xíc. de

calda de abacaxi. Distribua a Gelatina Royal em 15 taças. Deixe esfriar. Adicione ao conteúdo do pacote de Pudim Royal sabor Baunilha, o leite e a gema batida. Leve ao fogo, mexendo sempre, até atingir a fervura completa. Deixe esfriar, mexendo de vez em quando para não formar películas. Escorra as fatias de abacaxi. Corte-as em pequenos pedaços. Em cada taça, coloque sobre a Gelatina Royal ainda líquida, os pedacinhos de abacaxi e o Pudim Royal de Baunilha. Leve para gelar. Enquanto isso, cozinhe as ameixas picadas em 1 xíc. de água e 1/2 xíc. de açúcar. Deixe ferver até que fiquem macias e com um pouco de calda (cerca de 15 minutos). Retire do fogo, acrescente o

vinho do Pôrto e deixe esfriar. Coloque sobre a Gelatina Royal já firme. Volte a gelar. Bata a clara em neve, acrescente aos poucos as 2 colh. (sopa) de açúcar e continue a bater até ficar firme. Enfeite a Gelatina Royal e sirva-a bem gelada. Dona Maria Silveira tem outras deliciosas receitas de Sobremesas para você. Escreva para ela: Caixa Postal 1179 - ZC-00 - Rio - GB.

Gelatina Royal



Só um dos oito geradores diesel ainda funcionava, e tinha de ser usado para bombear a água do porão. Os canos estavam esmagados e a maquinaria deslocada dos lugares. Era impossível, portanto, gerar pressão nas caldeiras ou operar os canhões maiores.

Com a aprovação de Hitler, Doenitz decidiu que não se devia tentar deslocar o navio para a Alemanha para ser consertado. Em vez disso, navios-oficinas, equipamento e 1.000 operários navais foram mandados às pressas da Alemanha para a Noruega, num esforço para pôr o navio novamente a funcionar. Os homens trabalharam dia e noite, mas em 22 de novembro o estado-maior da Marinha alemã recebeu um relatório segundo o qual, "como consequência do bem sucedido ataque de submarinos-anões... o *Tirpitz* foi pôsto fora de ação por meses".

Só em abril de 1944 pôde o *Tirpitz* mover-se novamente de seu ancoradouro, e em agosto e setembro foi novamente danificado, dessa vez por ataques aéreos. Em outubro o navio, seriamente avariado, navegou lenta e trôpegamente para o sul, até Tromsø, na Noruega. A essa altura a maré da guerra tinha virado contra os alemães, e eles planejavam usar o navio apenas como fortaleza estacionada em terra. Mas em 12 de novembro de 1944, a RAF desferiu-lhe o tiro de graça. Avião atrás de avião

despejou sobre ele bombas perfurantes de blindagem até que o *Tirpitz* virou de bôrco e revelou o ferimento fatal que os submarinos-anões lhe haviam infligido no Kåfjord.

SÓ DEPOIS da guerra, quando foram postos em liberdade e levados de volta à Inglaterra, é que os seis sobreviventes da Operação Origem tiveram conhecimento de quanto o seu ataque havia sido bem sucedido. Grandes manchetes anunciaram a sua volta, e foram convidados a comparecer ao Palácio Buckingham para serem condecorados. Embora 400 outros homens de tôdas as fôrças armadas britânicas ali estivessem também, o Rei Jorge VI quis ver primeiro os homens dos submarinos X. Antes de entregar as condecorações, êle se deteve para falar com cada um dêles.

—Bom trabalho—disse o Rei.—
Bom trabalho.

Foi um momento de orgulho para os sobreviventes dos submarinos X, mas as palavras que êles apreciaram mais que tudo vieram em 1948, quando o Almirantado Britânico publicou um relatório oficial da missão. "Não há dúvida", lia-se nêle, "que coragem e iniciativa do mais alto calibre foram revelados por êstes valentes cavalheiros, cujo audaz ataque certamente ficará na História como uma das mais corajosas ações de todos os tempos."

(Tradução de Octavio Alves Velho)

