

# CRUCEROS DE COMBATE EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN  
Capitán de Navío

## Situación general

La idea estratégica de Inglaterra al inicio de la segunda guerra mundial, en relación con el continente europeo, estaba basada, esencialmente, en la contención del empuje del ejército alemán mediante una coalición terrestre con sus aliados, fundamentalmente Francia. Para que esta coalición pudiera tener éxito era absolutamente preciso impedir que Alemania recibiera ayuda exterior, y esto había que lograrlo por medio del bloqueo marítimo. Pero para poder llevar a cabo un bloqueo eficaz era necesario el dominio del mar. Inglaterra se preparaba para la guerra desde 1936 y lógicamente había centrado su esfuerzo mayor en la Marina y en los grandes buques, en contra de la opinión sostenida por muchos de dedicar un mayor esfuerzo económico a la mejora de la aviación, pues según estos últimos los acorazados estaban resultando ineficaces e incapaces de resistir los ataques aéreos.

A los que así opinaban contestó lord Chatfield, primer lord Naval, con el siguiente razonamiento: «Si la guerra demuestra que los acorazados se han quedado inútiles, habremos dilapidado en su construcción mucho dinero; pero si no los construimos y la guerra demuestra su necesidad, es posible que perdamos el Reino Unido».

En conjunto, la Marina británica, al comienzo de las hostilidades, se componía de las siguientes unidades: 15 buques de línea (acorazados y cruceros de batalla), siete portaaviones, 15 cruceros pesados, 39 cruceros ligeros, seis cruceros antiaéreos, 181 destructores y 66 submarinos.

Estaba previsto el armamento de los barcos mercantes y el establecimiento del sistema de convoyes en cuanto fuese posible, ya que en la guerra anterior había demostrado con creces su eficacia reduciendo considerablemente las pérdidas en tonelaje hundido. Por otra parte, se había estudiado a fondo, en el intervalo transcurrido entre las dos guerras, el combate nocturno entre barcos grandes. Recordemos que en este aspecto los alemanes habían llevado notoria ventaja y las pérdidas ocasionadas a la flota británica durante la acción nocturna de la Batalla de Jutlandia fueron considerables.

Para los alemanes, las cosas se presentaban de un modo muy diferente. La salida al Atlántico de cualquier barco alemán sólo era posible por el Canal de la Mancha, o por el norte de las islas británicas, pero en ambos casos pasando por las proximidades de las costas enemigas. Es decir, que la salida masiva de una flota al mar océano era muy difícil. Además, la situación de la costa alemana, entre dos mares, obligaba a una diversión de fuerzas navales que

para reunirse tenían que contornear la península de Jutlandia —con bastante probabilidad de ser localizados en una zona de tanto litoral como ésta— o bien por el canal de Kiel, recientemente inaugurado, pero exigiendo su travesía un día entero.

En la primera guerra mundial la idea de maniobra de la Marina alemana consistía en atraer a agrupaciones de la Home Fleet a las proximidades de las bases de la Flota de Alta Mar, para destruirlas mediante una operación de conjunto con toda la fuerza disponible y de este modo lograr la paridad naval que permitiese encontrar condiciones favorables para sostener un combate decisivo con unas flotas más equilibradas. Al fracasar este método —a pesar de varios éxitos tácticos— los alemanes cambiaron de estrategia concentrando los esfuerzos en la guerra submarina, buscando la victoria mediante un dominio negativo del mar, es decir, impidiendo al enemigo utilizar su tráfico marítimo.

Los teóricos alemanes, en el intervalo entre las dos guerras, trataron de encontrar las causas de la derrota, deduciendo que Alemania había sido vencida a causa de la aplastante superioridad material de los aliados y llegando entre otras a las conclusiones siguientes:

- Nunca podrían reunir los medios suficientes para conseguir la victoria mediante la destrucción de la escuadra enemiga.
- La única manera de vencer a Inglaterra sería neutralizando su tráfico marítimo, lo que debería conseguirse fundamentalmente por medio de los submarinos, también con los grupos de superficie y con el apoyo de la aviación.

La Marina alemana comprendía al comienzo de la guerra los dos cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneissenu*, los acorazados de bolsillo *Deutschland*, *Admiral Scheer* y *Admiral Graff Spee*, los cruceros pesados *Hipper*, *Blücher* y *Prinz Eugen*, cinco cruceros ligeros, cincuenta destructores y cincuenta y siete submarinos.

El gran almirante Reader inició en febrero de 1939 la ejecución de un programa naval que comprendía la construcción de seis acorazados, ocho cruceros pesados, 17 cruceros ligeros, cuatro portaaviones, 225 submarinos, y destructores. Si este programa se hubiese desarrollado con normalidad, en 1947 la flota alemana hubiera tenido 13 acorazados, 33 cruceros y cuatro portaaviones. Con esta fuerza, Reader esperaba poder mantener en aguas alemanas un número suficiente de buques para dominar el Báltico y retener en el Mar del Norte a gran parte de la flota británica, pudiendo de esta forma enviar submarinos y buques de superficie bien armados al océano Atlántico. Pero el estallido de la guerra sorprendió a Alemania en pleno proyecto de desarrollo de la Marina, que por aquel entonces no tenía entidad para influir profundamente sobre la estrategia de su país. Desde el primer momento, los barcos de superficie fueron empleados a fondo en la lucha contra las comunicaciones marítimas aliadas practicando la modalidad de guerra de corso, es decir, la llevada a

cabo mediante buques que actúan aisladamente contra el tráfico marítimo del enemigo. Como muy bien dice el capitán de navío Luis de la Sierra, se trata de un tipo de lucha «que tal vez resulte ideal para el marino que reúne relevantes cualidades de iniciativa, audacia, imaginación, independencia de espíritu y amor a la responsabilidad, o sea, para el tipo de marino de guerra por autonomasia».

Antes de comenzar la guerra se habían hecho a la mar los acorazados de bolsillo *Deutschland* y *Admiral Graff Spee*. Los *raids* de estos buques finalizaron con la entrada del primero en Alemania a los dos meses y con la autodestrucción del segundo el 17 de diciembre de 1939 en las proximidades de Montevideo después de sostener un duro combate con el crucero pesado *Exeter* y los ligeros *Ajax* y *Achilles*, hábilmente dirigidos por el comodoro Harwood.

El *Admiral Scheer*, tercer acorazado de bolsillo, opera en el Atlántico desde noviembre de 1940 hasta abril de 1941, entrando en Brest después de hundir 99.059 toneladas de barcos mercantes y el crucero auxiliar británico *Jervis Bay*.

Los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneissenu*, a las órdenes del almirante Gunther Lütjens, efectúan otro importante *raid* entre los meses de enero y marzo de 1941, entrando en Brest con 115.622 toneladas de buques mercantes en su haber.

En conjunto, las destrucciones logradas por los cruceros de combate y acorazados de bolsillo alemanes suman 59 buques con 331.692 toneladas. Esta cifra no es excesiva si se compara con lo conseguido por los submarinos, sin embargo, desde otro punto de vista, esta actividad corsaria de los barcos de superficie obligó al Almirantazgo a dedicar varios de sus acorazados a la escolta directa o indirecta de muchos convoyes, barcos que podrían haber sido utilizados en otros escenarios en los que su permanencia era necesaria, y esto sí que fue importante.

### **El fin del crucero de combate *Hood* y del acorazado *Bismarck***

En línea con esta actividad corsaria, en la primavera de 1941 entra en servicio el acorazado *Bismarck*, de 47.000 toneladas, con una artillería principal compuesta por ocho cañones de 380 mm y doce de 150 mm y capaz de desarrollar una velocidad de 30 nudos. Era el más potente de todos los buques que hasta entonces habían efectuado la guerra de corso para Alemania. Este buque constituye un grave peligro para el tráfico naval aliado, por lo que el Almirantazgo británico se ve obligado a poner toda la carne en el asador para impedir que el *Bismarck* pueda continuar la labor destructora de sus antecesores.

El 18 de mayo se hace a la mar desde Gdynia una fuerza constituida por el *Bismarck* y el crucero pesado *Prinz Eugen* (15.000 toneladas y ocho cañones de 203 mm) con la misión de atacar el tráfico marítimo aliado en el Atlántico.

El mando de esta fuerza lo ostenta el almirante Gunther Lütjens, hombre experimentado en la modalidad de guerra de corso por haber mandado anteriormente la agrupación que formaban los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneissenu*, que también operaron de este modo.

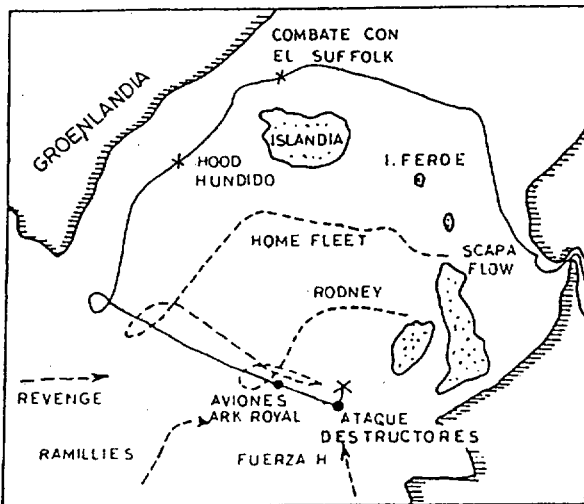
El día 21, un avión del Coastal Command avista a la fuerza alemana en el fiordo de Kors, comunicándolo al Almirantazgo. Urgentemente son adoptadas todas las medidas posibles para evitar que los buques alemanes fueren el bloqueo. En consecuencia, es suspendida la salida prevista hacia el Mediterráneo del crucero de combate *Repulse*, así como la del nuevo portaaviones *Victorius*. Ambos permanecen en Scapa Flow a las órdenes del almirante sir John Tovey, comandante en jefe de la Home Fleet, con los acorazados *King George V* y *Rodney* listos para salir a la mar en cuanto sea necesario.

El mismo día 21, el almirante Tovey envía el acorazado *Prince of Wales* al fiordo de Hval, en Islandia. El crucero de combate *Hood* ya había sido destacado a esta posición anteriormente.

A los cruceros pesados *Birmingham* y *Manchester* se les había encomendado la patrulla entre Islandia y las islas Faroe, y en el estrecho de Dinamarca se sitúa el contralmirante Wake Walker con los cruceros pesados *Suffolk* y *Norfolk* para controlar esta salida al Atlántico.

El día 22, a pesar de las pésimas condiciones meteorológicas, un avión Maryland de la base naval de Hatson, en las Órcadas, despega y logra reconocer el fiordo de Kors, en el que no encuentra rastro alguno de la fuerza de Lütjens.

En cuanto el almirante Tovey recibe la noticia, ya no duda de la intención de los buques alemanes de forzar el bloqueo. Inmediatamente toma las disposiciones necesarias para que la totalidad de la Home Fleet se ponga en movimiento, dirigiéndose al sur de Islandia en busca de una posición que le permita interceptar los tres pasos por los que la escuadra alemana puede intentar el acceso al Atlántico.



En el tenebroso estrecho de Dinamarca, que separa la gélida costa de Groenlandia de Islandia, se encontraban vigilando los cruceros pesados *Suffolk* y *Norfolk*. Como los ingleses habían fondeado campos minados en la costa noroeste de Islandia, la zona de vigilancia que correspondía a estos cruceros se limitaba a un paso de unas 40 millas. No era excesiva con buenas

Dstrucción del Bismark (23-27 de mayo de 1941).

condiciones de visibilidad, pero la niebla dificultaba la tarea. A pesar de todo, en la tarde del día 23, desde el *Suffolk* son avistados el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* navegando al sudoeste y 28 nudos. Inmediatamente se comunicó el avistamiento por radio y se procedió a seguir a los buques alemanes con objeto de someterlos a una estrecha vigilancia. Sin embargo, la niebla jugó una mala pasada al crucero inglés permitiendo por unos momentos su avistamiento desde el *Bismarck*, el cual, a modo de saludo, le lanzó varias salvas de 381 mm que le obligaron a aumentar distancias a toda máquina.



Hundimiento del *Hood*. (Colección del Museo Naval, Madrid.)

De todas formas, los cruceros pesados de Wake Walker estaban cumpliendo perfectamente su misión. Ya habían comunicado su avistamiento al almirante de la Flota y ahora navegaban a más de 10 millas de la formación alemana, situándose cada uno por una aleta dispuestos a mantener el contacto y a informar de todo movimiento de la fuerza naval enemiga. Como disponían de radar, mantienen el contacto durante toda la noche, pese a que el almirante Lütjens intenta en vano deshacerse de ellos mediante acusados cambios de rumbo.

Gracias a la valiosa información suministrada por los cruceros pesados, el almirante Tovey conoce la posición de la fuerza alemana y pone rumbo oeste cuarta noroeste para interceptarla. Más al oeste, el vicealmirante Lancelot Holland, con el crucero de batalla *Hood*, el acorazado *Prince of Wales* y seis destructores, pone la proa al ostenoroeste a 28 nudos.

El vicealmirante Holland era un hombre muy valiente y arrojado y probablemente pensaría que podría dar sobrada cuenta de un acorazado acompañado únicamente por un crucero pesado, ya que él contaba con un crucero de

batalla y un acorazado, disponiendo en conjunto de 18 piezas de 381 mm y 356 mm frente a las ocho alemanas de 381 mm. Por otra parte, es de suponer que diera por hecho que los cruceros pesados de *Wake Walker*, *Suffolk* y *Norfolk*, podrían con sus dieciseis cañones de 203 mm neutralizar los ocho del *Prinz Eugen* del mismo calibre.

Sir John Tovey, con el grueso de la Home Fleet, navegaba a toda máquina con el mismo ánimo de interceptación que Holland pero a mucha más distancia. Este almirante comprendía que pocas horas más tarde iba a tener lugar un encuentro con el enemigo, y la idea no dejaba de preocuparle, pues Tovey sabía que Holland navegaba con su buque insignia —el *Hood*— en cabeza, por lo que los alemanes concentrarían el fuego sobre el crucero de combate, de mucha menos protección que el acorazado *Prince of Wales*.

En efecto, el *Hood* tenía una buena protección vertical, en el costado, barbetas, torres y puesto de mando, pero las dos cubiertas protectoras horizontales eran de escaso espesor. En un combate a corta distancia, como la trayectoria de los proyectiles es más rasante, el buque recibiría los proyectiles enemigos en los costados y soportaría bien el peso de la andanada. Sin embargo, si el combate tenía lugar a larga distancia, los proyectiles caerían desde más altura incidiendo sobre la cubierta protectora más que sobre el costado, pudiendo llegar a perforarla e incluso a alcanzar los pañoles de municiones. Por lo tanto, a Holland le interesaba, una vez establecido el contacto, acortar rápidamente distancias para estar sometido el menor tiempo posible al fuego enemigo con ángulo de caída de proyectiles elevado.

Durante la noche, los cruceros de *Wake Walker* perdieron el contacto radar, y Holland debió suponer que el enemigo había cambiado de rumbo, por lo que moderó a 25 nudos y aprobó hacia el norte. Sin embargo los alemanes seguían navegando al mismo rumbo y velocidad: sudoeste y 28 nudos. Este error en la apreciación del vector del enemigo hizo perder a Holland una importante ventaja táctica ya que para acercarse con rapidez hay que buscar un compromiso entre el tiempo empleado en acortar distancias y el rumbo de aproximación que permita utilizar toda la artillería. Sin embargo Holland, al poner rumbo norte perdía demora, con lo cual luego no podría hacer una aproximación rápida y disparar a la vez con todas sus piezas principales.

A la vista de la poca visibilidad reinante, poco después de las dos de la madrugada el almirante Holland ordenó al *Hood* y al *Prince of Wales* que aproaran al sudoeste, aunque los destructores continuaron explorando hacia el norte. Por esta razón luego no intervinieron en el combate.

A 02.47, el *Suffolk* estableció un nuevo contacto con los buques alemanes. A 03.40 los buques de línea de Holland ponen rumbo oeste y aumentan a 28 nudos para acortar distancias. Dos horas más tarde tenía lugar simultáneamente el avistamiento de ambas fuerzas.

Para el almirante Lütjens la aparición constituía una sorpresa pues, aunque se sabía localizado por los cruceros pesados de *Wake Walker*, no creía que los británicos hubieran podido disponer tan rápidamente de unidades pesadas en aquella zona.

Como tácticamente se encontraba en una posición ventajosa, el almirante alemán aceptó el combate. Su idea era concentrar el fuego de sus dos buques sobre el *Hood*, pues sabía que estaba peor blindado, y una vez neutralizado el crucero de combate se ocuparía del acorazado.

La agrupación alemana navegaba con el *Bismarck* en el segundo puesto de la formación, pues de este modo podía Lütjens mantener a raya a los cruceros de Wake Walker que le perseguían. Ahora ya no consideraba oportuno alterar el orden de sus unidades dada la proximidad del enemigo. En realidad esta disposición le favoreció, pues los ingleses, que debido a las condiciones meteorológicas no distinguían bien las siluetas de los buques alemanes a aquella distancia, confundieron al *Prinz Eugen* con el *Bismarck*.

El almirante Holland, que navegaba al sudeste, puso proa al noroeste y a 05.53 ordenó abrir fuego a 24 kilómetros, siendo respondido inmediatamente por los alemanes. Con aquel rumbo el *Hood* sólo podía disparar con cuatro cañones de 381 mm y el *Prince of Wales* con seis de 356 mm, mientras que los alemanes utilizaban todas sus piezas de artillería.

El tiro alemán era excelente y un proyectil del *Prinz Eugen* alcanzó al *Hood* en el centro del buque causándole un incendio de proporciones considerables. A la tercera salva del *Bismarck* es centrado el crucero de combate, pero el almirante británico, en lugar de cambiar de rumbo para descentrarse, continuó impertérrito navegando entre aquel bosque de surtidores levantados por los proyectiles enemigos.

Cuando por fin el almirante Holland se decide a caer a babor, ante la implacable masa de acero y fuego que cae sobre su buque insignia, un proyectil de 381 mm del *Bismarck* atraviesa las dos cubiertas blindadas alcanzando un pañol de municiones de popa.

Desde el *Prince of Wales* puede apreciarse como una gran explosión seguida de una inmensa llamarada envuelven al crucero de batalla. Al disiparse el humo de esta especie de erupción volcánica, la atónita dotación del acorazado, que le sigue aguas, puede observar cómo el *Hood*, partido en dos, desaparece verticalmente bajo las aguas.

De los 1.419 hombres que componen su dotación, sólo tres consiguen sobrevivir. De este modo el *Hood* repite la suerte de sus hermanos los cruceros de batalla *Indefatigable*, *Queen Mary* e *Invincible* en la batalla de Jutlandia. Los británicos habían pagado un enorme tributo por el error en la concepción de sus cruceros de combate.

El almirante Lütjens ordenó cambiar inmediatamente de blanco, y poco después el acorazado *Prince of Wales* se encontraba rodeado de piques alemanes que le impedían la observación de su tiro. En muy poco tiempo varios proyectiles lo alcanzaron, ocasionándole muy graves averías, por lo que se vio obligado a romper el contacto ocultándose en una cortina de humo para evitar repetir la suerte del *Hood*. Después se incorporó a la agrupación del contralmirante Wake Walker.

El *Bismarck* ha sufrido también daños durante el combate. Su velocidad ha quedado limitada a 25 nudos mientras que de sus tanques de combustible

escapan amplios regueros de petróleo que permiten seguirle la pista. Las averías no son muy graves, pero en estas condiciones el barco no puede efectuar su campaña por el Atlántico. Es necesario entrar a reparar en dique seco.

Al almirante Lütjens se le presentan dos alternativas: la primera, volver a Alemania y reparar en su base, que le ofrece seguridad y refugio. Para ello tendría que desandar el camino recorrido, y es muy probable que lo hubiera conseguido pues la Home Fleet tenía pocas posibilidades de interceptación dada la posición en que se encontraba.

La segunda alternativa era dirigirse a la costa francesa. Saint Nazaire disponía de un dique seco capaz de albergar al *Bismarck*. Si Lütjens conseguía alcanzar este punto habría logrado la reunión con los cruceros de combate *Scharnhorst* y *Gneissenu* que se encontraban en el puerto próximo de Brest. No cabe duda que una agrupación formada por los dos cruceros de batalla y el acorazado podría hacer frente a cualquier convoy, por bien protegido que fuese, y además constituiría un elemento de diversión de fuerzas para el enemigo, que tendría que distraer unidades pesadas de otros escenarios para reforzar los convoyes. Además, el alcanzar la costa francesa suponía haber conseguido la ruptura del férreo bloqueo que la Royal Navy ejercía sobre los accesos al Atlántico desde los puertos alemanes.

Por estas razones, el almirante Lütjens decide poner la proa a Saint Nazaire ordenando al *Prinz Eugen* dirigirse al Atlántico Sur con independencia. Para distraer la atención de los ingleses que le siguen por la popa, el *Bismarck* intercambia algunas salvas con los buques del contralmirante Wake Walker, mientras el *Prinz Eugen* desaparece de la escena.

El resultado del combate ha sido desolador para los británicos. El *Prince of Wales*, orgullo de la Royal Navy, constituía todo un símbolo del poder marítimo y su hundimiento suponía un enorme desprestigio para Inglaterra, sólo recuperable mediante la destrucción del *Bismarck*. Para lograr este objetivo, que ahora constituye la primera prioridad, hay que utilizar toda la fuerza disponible aun cuando para ello haya que distraerla de teatros de operaciones en que su presencia es necesaria. En esta línea de actuación, desde Gibraltar es destacada la Fuerza H al mando del almirante Sommerville, con el crucero de combate *Renown*, el portaaviones *Ark Royal*, el crucero pesado *Sheffield* y seis destructores. No cabe duda que la ausencia de esta fuerza supone un enorme vacío estratégico en el Mediterráneo Occidental, pero en la guerra es necesario adoptar este tipo de decisiones.

La Home Fleet se encontraba ahora 300 millas al este de la derrota del *Bismarck* y el almirante Tovey destaca el portaaviones *Victorius* escoltado por la división de cruceros del almirante Curteis para que efectúe un ataque con aviones torpederos sobre el acorazado. Los aviones consiguen avistar al *Bismarck*, lanzando a 00.28 del día 25 nueve torpedos de los que uno logra un impacto sin consecuencias debido al blindaje del acorazado.

Esa misma noche el almirante Lütjens logra romper el contacto con sus perseguidores inmediatos, los cruceros pesados de Wake Walker, y el



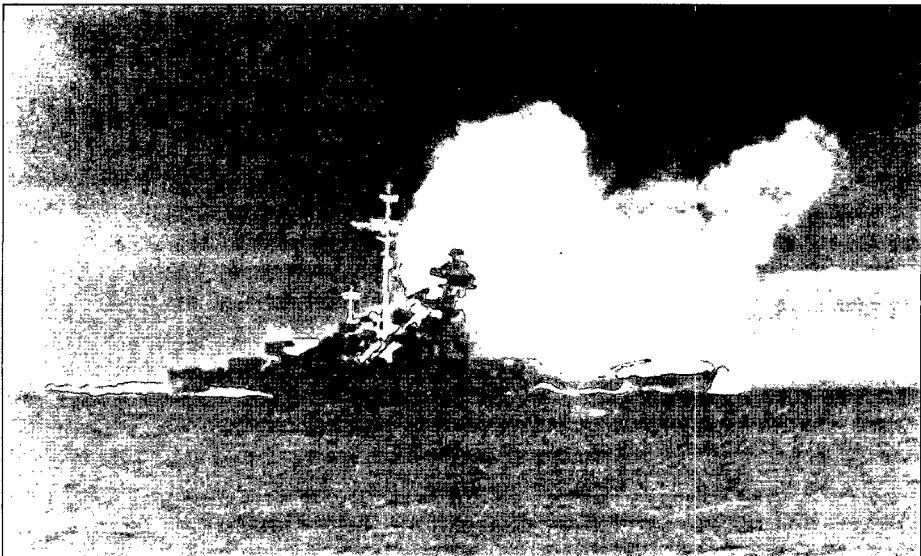
*Bismarck* permanece oculto en la densa niebla durante toda una jornada pese a que son enviados en su búsqueda un gran número de aviones. Por fin, a 10.30 horas del día 26, un avión Catalina del Coastal Command logra avistar el acorazado navegando hacia el este a 550 millas al oeste de Land's End.

Aun con el contacto establecido, la situación no era muy favorable para los ingleses, pues la Home Fleet se encontraba más al oeste y no podría interceptarlo. Sólo el crucero de combate *Renown*, de la Fuerza H, estaba en condiciones de lograrlo, pero debido a su escaso blindaje se exponía a correr la suerte de su hermano el *Hood*.

Poco antes de las 14.00 horas despegan del portaaviones *Ark Royal* quince *Swordfish* para atacar al torpedo. Estos aviones, incomprensiblemente, confunden al crucero *Sheffield* —que había sido destacado por el almirante Sommerville— con el acorazado alemán y lo atacan obligándole a maniobrar para evitar los torpedos, que por fortuna no logran impacto ya que por algún fallo técnico las espoletas magnéticas los hacen estallar al entrar en contacto con el agua.

A 20.00, el portaaviones pone en el aire otros quince *Swordfish*. Los pilotos saben que este último ataque es decisivo, ya que si no logran que el *Bismarck* reduzca la velocidad no podrá ser interceptado por la Home Fleet, que se encuentra en el límite de su autonomía y necesita repostar combustible, por ello están dispuestos a sacrificarse hasta la muerte con tal de conseguir impactos; por otra parte, las espoletas magnéticas de los torpedos son sustituidas por espoletas de contacto.

Esta vez los *Swordfish* sí logran establecer contacto con el *Bismarck*, que los somete a un fuego muy intenso; sin embargo se aproximan con gran arrojo



Hundimiento del acorazado alemán *Bismarck*. (Colección del Museo Naval, Madrid.)

y su audacia es recompensada, ya que logran dos impactos en el acorazado. El primero en el través, que el blindaje soportó perfectamente, pero el segundo alcanza la popa, precisamente en un momento en que el timón estaba metido a una banda para evitar los torpedos. Como consecuencia del impacto el timón queda bloqueado dejando al buque sin gobierno. Ha sido un golpe de mala fortuna para el *Bismarck* pues, si el timón llega a estar a la vía, el acorazado podía haber continuado su rumbo gobernando con las máquinas y es muy probable que hubiera alcanzado su puerto de destino.

Las condiciones se tornan ahora deprimentes para el *Bismarck*: sin gobierno, rodeado de enemigos en pleno Atlántico, sin contar con el apoyo de la Luftwaffe, que atribuye las causas de su inactividad a las condiciones meteorológicas, como si no hubieran sido las mismas para los aviones embarcados británicos que se apuntaron tantos tan brillantes. Y es que la Marina debe contar con su aviación propia y disponer de ella de acuerdo con las necesidades que las circunstancias exijan. De no ser por los aviones del *Ark Royal* el *Bismarck* se hubiera escapado.

En la noche, la escuadrilla de destructores del capitán de navío Vian ataca al torpedo logrando dos impactos, en versión de los propios ingleses, y ninguno según los alemanes. A 09.27, ya con luz del día, los acorazados *King George V* y *Rodney* se acercan y abren el fuego contra el acorazado alemán que, aunque averiado, no tiene dificultad para disparar los cañones; pero los ingleses tienen la suerte de conseguir un impacto en la dirección de tiro del *Bismarck*.

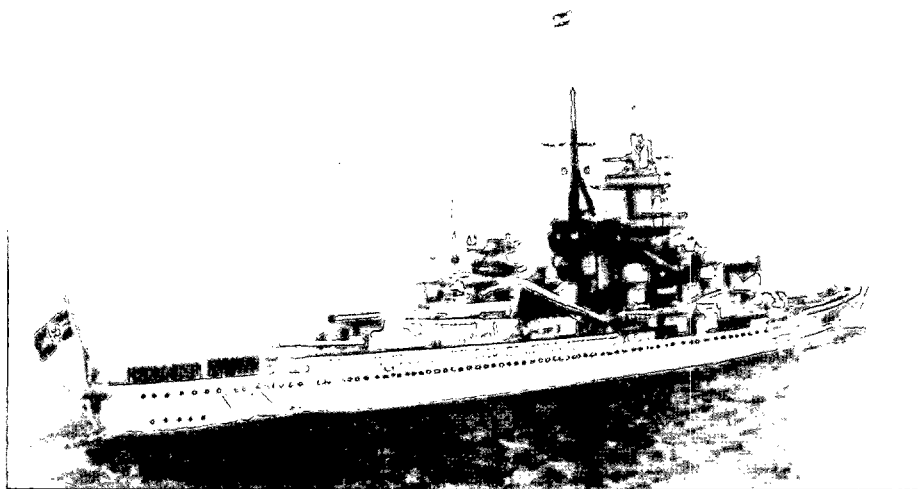
Los enormes proyectiles de 406 mm del *Rodney* herían ahora de muerte al buque alemán que se estaba convirtiendo en una hoguera, pero la bandera permanecía izada en el palo y la dotación combatía con bravura.

Por fin el acorazado es reducido al silencio por sus potentes adversarios, y a 10.36 una salva de torpedos del crucero *Dorsetshire* le da el golpe de gracia hundiéndolo para siempre con más de 1.900 hombres de su dotación, entre los que se encontraban el almirante Lütjens y el comandante del buque, capitán de navío Lindeman.

## **Destrucción del crucero de combate *Scharnhorst***

Después de la destrucción del *Bismarck* el *Prinz Eugen*, que había logrado escapar de la encarnizada cacería, se incorporó en Brest a la escuadra constituida por los cruceros de combate *Scharnhorst* y *Gneissenu*, que al finalizar su campaña se concentraron en este puerto francés dada la dificultad de forzar el bloqueo para regresar a Alemania.

Esta fuerza se encontraba a la espera de comenzar nuevas campañas por el Atlántico, dado el éxito de la primera, en que los dos cruceros de combate lograron hundir veintidós barcos. Para iniciar estas campañas se estaba esperando el refuerzo que constituía el *Bismarck*, pero su hundimiento y los continuos ataques de la RAF a los buques estacionados en Brest hicieron necesario sacar de su letargo esta fuerza.



El crucero de combate alemán *Gneissau*. (Colección del Museo Naval, Madrid.)

El almirante Erich Raeder, jefe de Estado Mayor de la Marina alemana, estimaba que lo más oportuno era intentar un nuevo *raid* con estos barcos contra el tráfico marítimo aliado, aprovechándose de la crisis que estaban sufriendo los británicos en buques de línea, pues en el Mediterráneo acababa de ser hundido el acorazado *Barham* y, en el Pacífico, el crucero de combate *Repulse* y el acorazado *Prince of Wales*. Pero Hitler, que temía un desembarco aliado en Noruega, decidió enviar allí a los cruceros de combate *Scharnhorst* y *Gneissau* para colaborar en su defensa y en el ataque a los convoyes aliados con destino a Rusia. En consecuencia, se decidió el traslado de los dos cruceros de combate, y del crucero *Prinz Eugen* al Báltico para su reparación y posterior envío a Noruega.

La operación, que presentaba grandes dificultades, se inició la noche del 11 al 12 de febrero de 1942, y se efectuó a través del canal de la Mancha, siendo designado para el mando de la fuerza el almirante Ciliax, que decidió cruzar el paso de Calais de día, pues de esta forma, aun dando por supuesto que serían avistados, dispondrían del factor sorpresa a su favor, ya que al no suponer los británicos la ejecución de una operación tan arriesgada a plena luz del día era poco probable que reaccionasen con la misma velocidad con que lo hubieran hecho por la noche, en que la fuerza de vigilancia era muy superior y la ocasión más propicia para el ataque de lanchas torpederas y destructores.

La operación constituyó un verdadero éxito y en Inglaterra la opinión pública quedó defraudada, ya que desde el siglo XVII ninguna escuadra enemiga había franqueado impunemente el canal de la Mancha.

Así pues, a finales de 1943 nos encontramos al *Scharnhorst* en Noruega empeñado en la lucha contra los convoyes que abastecen Rusia.

Desde el punto de vista aliado, la protección de los convoyes a Murmansk se consideraba una de las principales prioridades, si se tiene en cuenta la importancia para el frente ruso del cargamento de material de guerra que transportaban. A modo de ejemplo, podemos decir que un convoy de 20 barcos podía perfectamente transportar por término medio 360 bombarderos trimotores, y 4.000 carros de combate de 30 toneladas. Se comprende, por tanto, el esfuerzo empleado por la Flota alemana del Norte en conseguir su destrucción, así como el empeño de la Home Fleet, responsable de su protección, en que alcanzasen su destino.

Estos convoyes navegaban hasta Murmansk, puerto de descarga, por la ruta del norte de Noruega. Cuanto más se alejasen hacia el norte, más largas eran las travesías y las condiciones meteorológicas empeoraban: mares arboladas, fuertes chubascos de nieve, ventiscas y, sobre todo, una gélida temperatura en un ambiente de siniestra oscuridad. El frío era tan acentuado que hasta los cierres de los cañones se agarrotaban y la grasa de los ascensores de municiones llegaba a congelarse, siendo necesarias precauciones especiales para poder entrar en combate.

Si para evitar estas duras condiciones el convoy navega más al sur el viaje se abrevia, sin embargo es mayor el riesgo de ser atacado por fuerzas de superficie, submarinos y aviones alemanes basados en Noruega, que trataban de impedir a toda costa el abastecimiento del frente ruso.

En líneas generales, la derrota de estos convoyes procedentes de América venía pegada a las costas de Groenlandia, Islandia, Spitzberg y, por último, la denominada ruta del Norte, alrededor de Cabo Norte hasta Murmansk.

La protección de estos convoyes la llevaron a cabo fuerzas inglesas. La escolta directa del convoy la constituían destructores, fragatas, corbetas y buques ligeros antisubmarinos en general.

Además, estos convoyes contaban con grupos de apoyo de protección indirecta, compuestos generalmente por cruceros pesados y ligeros que solían navegar apartados del convoy por el sur, por donde normalmente se esperaban los ataques alemanes. Los convoyes que se dirigían a Rusia se denominaban «JW» y los que regresaban vacíos «RA».

El convoy aliado JW 55B había salido de Loch Ewe en la tarde del 20 de diciembre de 1943. Estaba formado por diecinueve buques de transporte, tres de los cuales eran petroleros, y su escolta de protección inmediata la componían diez destructores, dos corbetas y un dragaminas.

A la vez, otro convoy —el RA 55A—, compuesto por veintidós cargueros en lastre escoltados por diez destructores, tres corbetas, y un dragaminas, aparejaba de Kola hacia el oeste, de modo que ambos convoyes se cruzasen en el meridiano de la isla de los Osos.

El vicealmirante Burnett, con una fuerza compuesta por los cruceros *Belfast* (buque insignia de 11.500 toneladas y 12 cañones de 152 mm), *Sheffield* (10.000 toneladas y 12 cañones de 152 mm) y *Norfolk* (10.000 toneladas y ocho cañones de 203 mm) estaba encargado de la protección inmediata del doble movimiento.

Además, el almirante sir Bruce Austin Fraser, comandante en jefe de la Home Fleet, había salido de Islandia poco antes de la medianoche del día 23 con el acorazado *Duke of York*, de 38.000 toneladas, el crucero *Jamaica* y cuatro destructores.

Era Fraser un marino de los que no cambiaba un puesto de importancia en el Almirantazgo por la satisfacción de dirigir las operaciones desde el puente de un acorazado. Inteligente, de gran valía y amor a la responsabilidad, sus oportunas disposiciones fueron las conducentes al éxito de la operación.

El convoy JW 55B había sido avistado el día 25 por un avión de reconocimiento alemán, y confirmado posteriormente por un submarino, y el mismo día a las 19.00 horas aparejaba del fiordo de Alta el crucero de batalla *Scharnhorst* acompañado de cinco destructores. Las condiciones meteorológicas eran malas, con un viento de SSE de unos 40 nudos, y continuos chubascos de lluvia y aguanieve.

Este grupo de combate lo mandaba el contralmirante Bey, cuya idea era interceptar el convoy a la altura de la isla de los Osos. Este hombre corpulento era un destacado marino muy querido por sus hombres, que lo consideraban de corazón de oro dentro de una tosca envoltura. Jefe nato de los destructores, desde sus tiempos de alférez de fragata no ha pisado la cubierta de un barco grande y, como casi todos los oficiales de barcos pequeños, es de una amplia comprensión y gran corazón hacia sus hombres, que son capaces de hacer cualquier cosa por él. Era un hombre acostumbrado a las decisiones rápidas y animado por un alto espíritu de acometividad.

Como en Londres se captaron los mensajes de avistamiento del convoy, el almirante Fraser supuso que los alemanes tratarían de interceptarlo con las fuerzas de superficie basadas en Noruega, por lo que ordenó al jefe de la escolta del convoy RA 55A —que aún no había sido descubierto— destacar cuatro destructores para que se incorporasen a la escolta del JW 55B; de este modo, contando este convoy con una escolta de catorce destructores y la protección inmediata de los tres cruceros de Burnett, se le podrían causar daños al *Scharnhorst* tales como para permitir a Fraser interceptarlo con el *Duke of York*.

A raíz de unas comunicaciones inalámbricas sostenidas desde el *Scharnhorst* con su base, la presencia del crucero de combate en la mar fue descubierta por los ingleses, y Fraser ordenó al convoy dirigirse hacia el norte para evitar la interceptación, y a Burnett que se acercase para darle protección inmediata con sus tres cruceros.

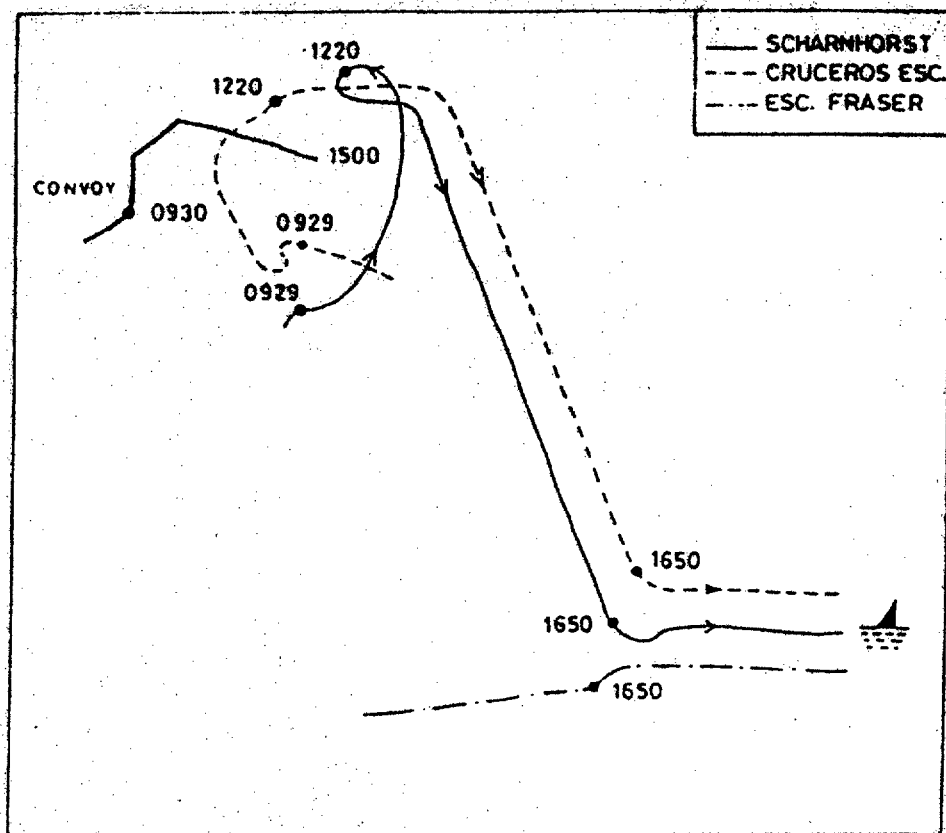
A 07.00 del día 26, el contralmirante Bey había ordenado a los destructores efectuar una barrera de exploración hacia el SW, el crucero de combate siguiéndoles a 10 millas. Probablemente hubiera localizado al convoy de no ser por el oportuno cambio de rumbo hacia el nordeste ordenado por Fraser.

A 08.34 el *Norfolk* detecta al *Scharnhorst* por radar. Poco después es detectado también por los otros dos cruceros, ordenándose al convoy rumbo norte. Los destructores de escolta se dirigen a interponerse entre el *Scharnhorst* y el convoy.

A 09.30, aún de noche, el *Norfolk* lanza una salva de proyectiles iluminantes que le permiten ver la silueta del crucero de combate, logrando sobre él a continuación un impacto de 203 mm que destruyó la antena del radiotelémetro. Los alemanes, que fueron sorprendidos por el enemigo, pudieron comprobar la eficacia del tiro con radar del crucero británico.

El contralmirante Bey supone que le acaba de agredir el buque más fuerte del convoy, y que éste se encuentra más al norte —en realidad los transportes estaban más al oeste—, por lo que el crucero de combate rompe el contacto dirigiéndose hacia el norte. Bey no es un hombre que ceda al primer contra-tiempo, y pese a que se ha quedado sin radiotelémetro y conoce las posibilidades del adversario para tirar con radar, no se resigna a dar por perdida la partida. Esto ocurría a 140 millas al NNW de Cabo Norte.

El almirante Fraser, informado por el *Norfolk* de la presencia del enemigo, hace forzar las máquinas del *Duke of York*, dirigiéndose a la máxima velocidad al encuentro del crucero de combate.



Combate del Cabo Norte (26 de diciembre 1943).

Los cruceros de Burnett, al perder el contacto con el *Scharnhorst*, se habían dirigido hacia el convoy colocándose a 10 millas por su proa.

Hacia el mediodía el crucero de combate vuelve a establecer contacto balístico con los tres cruceros pesados enemigos, pero esta vez el *Scharnhorst* no es sorprendido y los mantiene a raya, así como a cuatro destructores que habían sido destacados del convoy. El *Norfolk* recibe dos impactos de 280 mm, uno de los cuales le inutiliza una torre de 203 mm y el otro le deja sin radar.

Ante la presencia de tantos buques de guerra Bey tiene la sospecha de que pueda tratarse de la descubierta de una fuerza mayor, por lo que, ante el temor de una emboscada, a 12.41 ordena cesar el cañoneo y romper el contacto, dirigiéndose el *Scharnhorst* al sur con la proa a Cabo Norte. El contralmirante Bey ordena también a sus destructores —de los que se había mantenido separado desde antes de establecer el primer contacto con el enemigo— que se dirijan a su base.

Poco después se recibe en el *Scharnhorst* un mensaje en el que se informa que un avión había detectado a una formación enemiga al noroeste de Cabo Norte, pero no se señala la presencia del acorazado. El almirante alemán no toma ninguna medida especial y se limita a informar de la hora de llegada a su base.

Los cruceros británicos se sitúan por la aleta del *Scharnhorst*, manteniendo el contacto radar e informando de sus movimientos al almirante Fraser, que se aproxima por el oeste a gran velocidad.

A 16.17 el *Duke of York* obtiene contacto radar con el *Scharnhorst* a 41.600 metros y a 16.47 la artillería del acorazado abre fuego, alcanzando la primera salva al crucero de combate e inutilizando una torre de 280 mm.

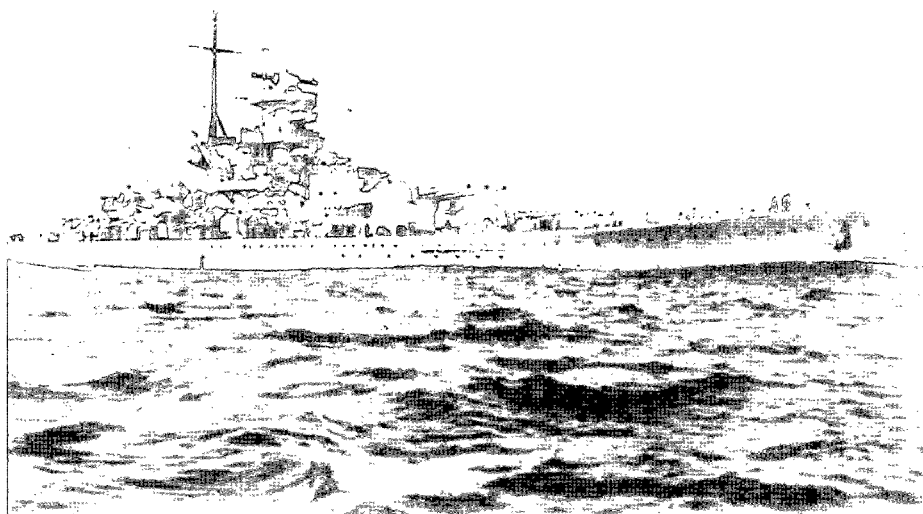
El sorprendido *Scharnhorst* cae rápidamente al norte, llevándose otra desagradable sorpresa al encontrarse ahora con el fuego de los cruceros de Burnett, que no habían perdido el contacto radar desde el último combate.

Machacado por poniente y por el norte, el *Scharnhorst* pone rumbo al este para escabullirse de aquella jauría, a la vez que responde con su artillería de 280 mm y 150 mm.

Como el crucero de combate tenía más potencia que el acorazado, las distancias empezaron a aumentar, y tal vez hubiera conseguido evadirse de no ser porque a 18.20 un proyectil del *Duke of York* le alcanzó destrozándole una cámara de calderas y seccionando la tubería de vapor principal, obligando a reducir velocidad a 22 nudos: era el fin.

Los destructores *Savage*, *Saumarez*, *Scorpion* y *Stord*, que habían sido destacados por Fraser para intentar detener al buque alemán, logran por fin alcanzar la posición de lanzamiento y envían entre todos ellos 28 torpedos sobre el desgraciado *Scharnhorst*, consiguiendo varios impactos que dañan de muerte al crucero de combate, que ahora ve reducida su velocidad a 10 nudos.

Poco después, el *Duke of York* y el *Jamaica* vuelven a abrir fuego desde 9.600 metros, multiplicándose a partir de entonces los impactos en el buque alemán que, pese a todo, continúa disparando con toda la artillería disponible. A 19.12 se suman a la acción los cruceros de Burnett, que habían



El crucero de combate alemán *Scharnhorst*. (Colección del Museo Naval, Madrid.)

quedado atrás, y un auténtico infierno se desborda sobre el *Scharnhorst*, que lanza todos sus torpedos sobre el enemigo.

Poco a poco se va quedando sin velocidad, y la escora es tan pronunciada que los ascensores dejan de funcionar, quedando los cañones sin municiones. El hundimiento es inevitable y el comandante del barco, capitán de navío Hintze, da la orden de abandono del buque, entregando tanto él como el almirante Bey sus salvavidas a marineros que no los llevaban.

A 19.45, después de una gran explosión, el crucero de combate alemán desaparece bajo las aguas. Solamente 36 hombres pudieron ser salvados, quedando 1.803 en las heladas aguas del Ártico.

### Bibliografía

- BUSH, Fritz Otto: *La tragedia de cabo norte*. Madrid. Ed. Naval, 1959.  
CARRERO BLANCO, Luis: *España y el mar*. Madrid. Ed. Naval, 1941.  
DE BELOT, R.: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico*. Madrid. Ed. Naval, 1962.  
SIERRA de la, Luis: *La guerra naval en el Atlántico*. Barcelona. Ed. Juventud, 1974.  
GRENFELL, Russel: *The Bismarck episode. The hunting of the Bismarck*. Londres. Faber and Faber, 1949.  
PICCOLO, Máximo: *Los corsarios del Tercer Reich*. Barcelona. Ed. de Vecchi, 1973.



CRUCEROS DE COMBATE EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *Cruceros de batalla. Medio siglo de Historia Naval*. Madrid. Ed. Naval, 1916.

ROSKILL, S.W.: *La insignia blanca*. México. Ed. Herrero, 1964.

WARNER, Oliver: *Grandes batallas navales*. Barcelona. Plaza & Janés, 1964.