

LA MASACRE DEL CONVOY PQ-17

Antonio BARRO ORDOVÁS



A shameful page in naval history.

Almirante Dan Gallery (USN), Islandia 1942.

Operaciones en el Ártico



ESPUÉS de la invasión alemana de la URSS en junio de 1941, el Reino Unido comenzó a enviar convoyes con ayuda militar a Rusia, utilizando mercantes tanto británicos como americanos. Los convoyes solían agruparse en Islandia o en Escocia, cruzaban el mar de Noruega, pasaban entre la tierra más al norte de este país (North Cape) y el límite de los hielos del Ártico, y se dirigían a los puertos de Archangel o Murmansk. Aunque sufrieron las inclemencias del tiempo de esas latitudes, apenas tuvieron pérdidas causadas por los *U-boote* o aviones de la Luftwaffe hasta la primavera de 1942.

Ya a principios de 1942 Hitler, que suponía que los aliados iban a intentar ocupar Noruega, empezó a mover sus fuerzas navales y aéreas hacia el norte. Además de asignar un determinado número de *U-boote* y aviones a las bases nórdicas, desplazó también el acorazado *Tirpitz*, los acorazados de bolsillo *Lützow* y *Admiral Scheer* y el crucero *Admiral Hipper*. Asimismo, ordenó a los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau*, así como al crucero *Prinz Eugen*, que estaban en Brest, que cruzaran el canal de la Mancha y se dirigieran a Alemania (Operación CERBERUS). Para humillación de los británicos, los tres buques consiguieron llegar a Alemania el 13 de febrero, pasando por los estrechos de

Dover a plena luz del día protegidos por la Luftwaffe. Una vez trasladadas estas fuerzas alemanas al norte de Noruega, los convoyes aliados del Ártico empezaron a tener cada vez más pérdidas. Churchill forzó al Almirantazgo a enviar el PQ-16 en mayo, incluso si eso significaba que *only half the ships got through* (1). Entre marzo y julio de 1942, cuatro convoyes aliados con destino a Rusia perdieron 23 de un total de 84 buques. Sin embargo, Churchill y Roosevelt insistieron en que era necesario seguir enviando destacamentos a Rusia, vía el Ártico, para mantener a la URSS en la guerra. Durante un debate en el Parlamento británico el día 1 de julio, Sir Archibald Southby, diputado conservador, levantó su voz en protesta por los continuos sacrificios de los buques aliados que seguían las rutas del Ártico en dirección a Rusia.

Tres días después de este aviso, el Almirantazgo británico tomó una fatal decisión que iba a resultar uno de los mayores desastres navales de la Segunda Guerra Mundial. Si bien el convoy PQ-17 nunca habría salido a la mar si no hubiera sido por la directiva del primer ministro, también es verdad que hubo algo más que una estrategia equivocada para que el desastre alcanzara las proporciones catastróficas que resultarían finalmente.

Durante el mes de junio los servicios de inteligencia aliados habían llegado a la conclusión de que los alemanes pretendían utilizar sus buques de superficie pesados para atacar al siguiente convoy, PQ-17, al este de la isla del Oso, y el Almirantazgo intentó persuadir al Gobierno británico para que pospusiera la operación hasta que las condiciones fueran menos favorables para los alemanes; pero la presión política fue mayor y se tomó la decisión de que el convoy saliera a la mar, aun cuando el Gobierno sabía que sus fuerzas navales tendrían dificultades para protegerlo en el área en que la flota de combate alemana planeaba atacarlo. Este era el error; pero aparentemente el PQ-17, al igual que su predecesor, se consideraría justificado si solamente la mitad llegaba a su destino. Si el *Tirpitz* iba a atacar al este de la isla del Oso, las circunstancias estarían totalmente a su favor; combatiría cerca de una costa amiga, con protección aérea de los aviones alemanes basados en las proximidades de North Cape.

El convoy iría protegido por tres fuerzas diferentes. En primer lugar, la «fuerza de protección a distancia» del almirante (eventual) John Tovey, Commander-in-Chief Home Fleet, que estaría compuesta por los acorazados HMS *Duke of York* (buque insignia) y USS *Washington*; tres cruceros, el portaaviones HMS *Victorious* y 14 destructores, que permanecerían al NE de la isla Jan Mayen.

En segundo lugar, la «fuerza de protección de cruceros», al mando del contralmirante L. H. K. Hamilton, compuesta por los cruceros HMS *London* (buque insignia), HMS *Norfolk*, USS *Wichita* y USS *Tuscaloosa*, escoltados por tres destructores, USS *Wainwright*, USS *Rowan* y HMS *Somali*. Tovey

(1) BEEVOR, Antony: *The Second World War*. Weindenfeld & Nicolson, 2012.

ordenó a esta fuerza alcanzar las proximidades del convoy el 2 de julio y permanecer en posición de cobertura hasta el 4.

Por último, se proporcionaría al convoy una «escolta cercana», compuesta por seis destructores, cuatro corbetas, tres minadores, dos buques antiaéreos y cuatro de pesca de arrastre, como medida de protección contra submarinos y aeronaves. Esta fuerza de escoltas estaba bajo el mando del capitán de fragata J. E. Broome (Senior Officer Escort, Royal Navy). La escolta contaría también con dos submarinos que se utilizarían para atacar a la fuerza de superficie alemana en caso de que esta lo hiciese a su vez contra el convoy.

El 27 de junio de 1942, el día previsto para hacerse a la mar, el PQ-17 se encontraba fondeado en Hvalfiord (Islandia). A las 13:00 horas locales, se celebró una conferencia para organizar el convoy en un edificio cerca de Hvalfiord. Esta conferencia estaba presidida por el contralmirante Hamilton, que tranquilizó a los asistentes explicándoles que el convoy iría protegido, además de por la escolta cercana que estaría a la vista, por otras dos fuerzas de cobertura lejana con cruceros y acorazados; además indicó que la RAF bombardearía los aeródromos de la Luftwaffe del norte de Noruega, y que creía que había muchas probabilidades de que el convoy llegara intacto a su destino.



El PQ-17 en Hvalfiord. (Foto: www.wikipedia.org).

El mismo día 27, el Almirantazgo británico había transmitido un mensaje secreto e inmediato al Commander-in-Chief Home Fleet con instrucciones para el control de los movimientos del convoy, en el que un párrafo decía:

(m) Once convoy is to eastwards of meridian of Bear Island circumstances may arise in which best thing would be for convoy to be dispersed with orders to proceed to Russian ports. It is at the discretion of either Commander-in-Chief Home Fleet, Senior Officer of cruiser force or Senior Officer of escort or convoy to give this order (2).

Como puede verse, la idea de la dispersión del convoy ya estaba en la mente del First Sea Lord, almirante Dudley Pound, pero dejaba la decisión al criterio de los almirantes de las fuerzas de protección. No obstante, otro punto de las instrucciones indicaba que las fuerzas de protección defenderían el convoy al oeste de la isla del Oso, pero no más allá. A levante de la isla, este cometido estaría asignado a los submarinos aliados.

Salida a la mar

A las 16:00 horas locales del día 27 de junio, los buques del convoy PQ-17 salían en línea de fila de Hvalfiord para hacerse a la mar. Treinta y seis mercantes (de los que uno era *CAM Ship*) (3) y tres buques de salvamento (*Rathlin*, *Zaafaran* y *Zamalek*), que hacían un total de 39 buques, que posteriormente quedaron reducidos a 37 (4).

El convoy estaba mandado por el Comodoro Dowding, RNR, a bordo del mercante *UK River Afton*. Su carga consistía en 297 aviones, 594 carros de combate, 4.246 camiones y transportes de cañones y más de 156.000 toneladas de carga diversa; todo esto sería suficiente para equipar a un ejército en caso de llegar intacto a Rusia.

En el bando alemán, las fuerzas de la Kriegsmarine en Noruega estaban al mando del almirante general Rolf Carls, bajo la denominación de Gruppe Nord. El comandante en jefe de la fuerza de superficie era el vicealmirante Otto Schniewind, que arbolaba su insignia en el acorazado *Tirpitz*. Las fuerzas submarinas y otras más las mandaba el almirante Hubert Schmundt, Admiral Nordmeer. Este almirante, en previsión de la salida del PQ-17, había ordenado formar una patrulla de submarinos denominada *Eis Teufel* (diablo de hielo) que estaba formada por 11 *U-boote*.

(2) IRVING, David: *The Destruction of Convoy PQ-17*. St. Martin's Press Edition, 1989.

(3) *CAM (Catapult Aircraft Merchant)*: mercantes con catapulta para lanzar un caza *Hurricane*.

(4) Los mercantes americanos *Exford* y *Richard Bland* tuvieron que regresar a puerto.

En relación a la Luftwaffe, su cometido era localizar y efectuar el seguimiento del PQ-17, de la escolta cercana del convoy y de su fuerza de protección; de esta última especialmente mientras navegaba por el área comprendida entre 15° y 30° de longitud este. También informaría sobre posibles submarinos o aviones de caza entre sus defensas. Finalmente llevaría a cabo un ataque masivo al convoy antes de que llegara la fuerza de superficie alemana.

El día 1 de julio, poco después de las 14:30, un avión alemán *Focke-Wulf 200* (FW-200) descubrió el convoy y transmitió el correspondiente informe a su base en Noruega. A partir de ese momento, los escoltas rompieron el silencio radio y el C. F. Broome informó a Whitehall del avistamiento del avión. El primer *U-boot* que avistó el convoy fue el *U-456* —Kptlt. (5) Max-



Schmundt en 1940, cuando era vicealmirante.
(Foto: www.wikipedia.org).

Martin Teichert—, pero debido a que fue atacado por los escoltas no pudo transmitir el avistamiento hasta después de medianoche. Fue el *U-255* —Kptlt. Reinhart Reche— el primero que informó a Narvik de la posición del convoy 60 millas al este de la isla de Jan Mayen. El almirante Schmudt ordenó a los *U-456*, *U-255* y *U-408* que siguieran al PQ-17, mientras que al resto de la *Eis Teufel* le asignó una línea de patrulla para interceptarlo, ordenándoles que dejaran pasar al convoy PQ-13 que volvía de Rusia sin carga, dejando claro que «la víctima es PQ-17».

El mismo día 1, otro avión *FW-200* descubrió asimismo a la fuerza del almirante Tovey al noroeste de Islandia, comunicando el avistamiento al Mando Aéreo de Trondheim, que lo retransmitió a la Kriegsmarine. El día 2 el

(5) Kptlt.: Kapitänleutnant (teniente de navío).

almirante Raeder, comandante en jefe de la Marina alemana, autorizó al Gruppe Nord a mover los buques de Trondheim (*Tirpitz* y *Admiral Hipper*) y los de Narvik (*Admiral Sheer* y *Lützow*) a Altenfiord, más al norte.

El 3 de julio comenzaron las ofensivas. El mercante US *Christopher Newport* fue alcanzado por un torpedo lanzado por un *Heinkel 115*, abandonado y hundido posteriormente por el *U-457* —KrvKpt. (6) Brandenburg—. El día 4 la Luftwaffe llevó a cabo otro ataque, esta vez con 23 aviones torpederos *Heinkel III* y varios bombarderos *Junkers 88* (*Ju-88*), que resultó en el hundimiento del UK *Navarino* y produjo averías al petrolero soviético *Azerbaijan*. El *U-334* —Kptlt. Siemon— hundió el US *William Hooper*.

El proceso de la decisión

En el Almirantazgo en Londres se había asumido en principio que las fuerzas de superficie alemanas atacarían el convoy al este de la isla del Oso. Este la había sobrepasado en la medianoche del 3 al 4 de julio, y todo lo que se sabía de los buques alemanes era que la tarde anterior los reconocimientos aéreos de Trondheim indicaban que el *Tirpitz* y el *Admiral Hipper* habían salido a la mar. En otras palabras, podrían atacar al PQ-17 antes de la medianoche, o algo más tarde si los acompañaban los más lentos *Admiral Sheer* y *Lützow* saliendo de Narvik.

Por otra parte, el 3 de julio, un mensaje radio interceptado por *Ultra* (7) revelaba que el acorazado *Tirpitz* había abandonado el fondeadero, confirmando los resultados del reconocimiento aéreo. Además, el Almirantazgo tenía un informe de inteligencia de una fuente de confianza de Estocolmo, que decía que se esperaba que los buques alemanes atacasen el convoy PQ-17 entre 15° y 30° E. Otro mensaje interceptado confirmaba que el grupo del *Admiral Sheer* había fondeado en Altenfiord. Desde entonces había habido una especie de «apagón» en relación con la información de inteligencia.

Fue a la vista de estos informes y de la incertidumbre reinante en torno a los buques alemanes por lo que el First Sea Lord, Sir Dudley Pound, convocó una conferencia de su Estado Mayor que iba a durar, con interrupciones, durante todo el día 4 de julio, hasta llegar a su desesperada conclusión esa tarde-noche. A media mañana el almirante llamó al capitán de navío Allen (USN), encargado de la organización de los convoyes PQ, y le preguntó si los buques del convoy estaban equipados con sistemas de cifrado y descifrado, de forma que si se dispersaran fuera posible comunicarse con ellos de forma

(6) KrvKpt.: Korvettenkapitän (capitán de corbeta).

(7) *Ultra*: información relativa al descifrado de la clave «Enigma» (Schlüsselmaschinen), de la Kriegsmarine.

independiente, a lo que Allen contestó que sí.

A las 10:30 del día 4, a la misma hora en que el *Tirpitz* estaba fondeando en Altenfiord, el Alto Estado Mayor alemán (OKW) y el cuartel general del Führer habían sido informados de la presencia de una fuerza de superficie aliada en las inmediaciones del convoy, que podría interponerse entre él y la fuerza de superficie alemana. Esto hizo que se pospusiera la salida a la mar de los buques, que quedaron listos para tres horas. Poco después, el personal de *Ultra* descifró un mensaje alemán que confirmaba que el *Tirpitz* y el *Hipper* habían entrado en Altenfiord. A las 20:30, Sir Dudley Pound bajó al centro de operaciones de Inteligencia en Whitehall y preguntó al oficial que llevaba la información de las unidades de superficie alemanas —Pymstr.-Cdr. (8) Denning— si el *Tirpitz* había zarpado ya o estaba todavía en Altenfiord.

Este contestó con una evasiva, diciendo que sus fuentes eran tales que él no podría afirmar que el buque estuviera fondeado, sino solamente si había salido a la mar, y que no había evidencia de que los acorazados se estuvieran preparando para zarpar en las próximas horas, ya que no se habían interceptado mensajes radio. Es decir «no se mojó», y tuvo algo de responsabilidad al no transmitir al almirante su confianza en que los buques alemanes estaban todavía fondeados.

Poco después de esta conversación llegó un mensaje al *London*, insignia de Hamilton, así como al *Duke of York*, insignia de Tovey, situado varios cientos de millas al oeste:



Almirante Sir Dudley Pound (First Sea Lord).
(Foto: www.wikipedia.org).

(8) Pymstr.-Cdr.: Paymaster-Commander, equivalente a teniente coronel de Intendencia.

2111: Secret. Most Immediate. Cruiser force to withdraw to westward at high speed... (9).

Después de haber enviado este mensaje, Pound preguntó uno a uno a los oficiales de su Estado Mayor qué línea de acción tomarían para evitar que el convoy fuese destruido por la fuerza alemana. Él mismo era favorable a la dispersión, pero el resto de los oficiales, a excepción del almirante Moore, segundo jefe del Estado Mayor, dijeron que no se debería dispersar todavía. Pound contestó que en cinco horas los buques alemanes podrían estar atacando al convoy y que no se podía esperar a que el enemigo apareciera en el horizonte para dar la orden, y que si tenía que dispersarse debería hacerlo ya.

Unos minutos más tarde llegó un nuevo mensaje al contralmirante Hamilton, dirigido también al almirante Tovey y al comandante de la cortina:

2123: Secret. Immediate. Owing to threat from surface ships convoy is to disperse and proceed to Russian ports.

Poco después de haber transmitido el mensaje el almirante Moore comentó a Pound que *disperse* significaba romper la formación pero continuar en grupo hacia Archangel, mientras que *scatter* significaba dispersarse y alejarse a rumbos divergentes. A los pocos minutos se transmitió otra orden más urgente aún:

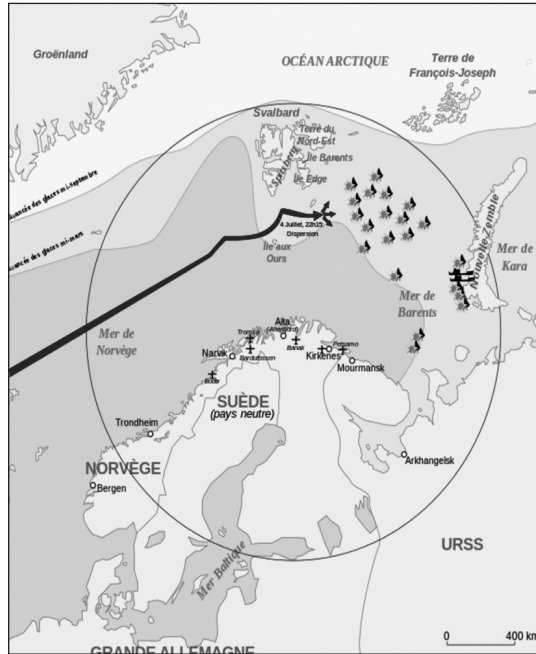
2136: Secret. Most Immediate. My 2123 B of the 4.th Convoy is to scatter.

Para los dos almirantes que mandaban las fuerzas de protección, esta asombrosa secuencia de mensajes solamente podía significar una cosa: la flota de combate alemana estaba en las inmediaciones del convoy y a punto de comenzar su ataque. Nada más lejos de la realidad; los buques alemanes estaban todavía fondeados en Altenfiord y con pocas probabilidades de hacerse a la mar, por el momento.

Al poco rato de haberse transmitido el último mensaje, llegó a la sala del oficial de inteligencia, Pymstr.-Cdr. Denning, un mensaje interceptado por *Ultra* con instrucciones del Admiral Nordmeer —Schmundt— a los *U-boote* de la patrulla *Eis Teufel*. Eran las 11:30 y su descifrado decía, entre otras cosas, que «no había fuerzas propias en el área de operaciones», y que no se conocía la posición de los buques pesados enemigos, pero que dichos buques eran el blanco prioritario de los submarinos que los avistasen.

(9) Este mensaje y los siguientes, en IRVING, David: *The Destruction of Convoy PQ-17*. St. Martin's Press Edition, 1989.

Denning, horrorizado a la vista del mensaje, informó a su jefe inmediato, capitán de navío Clayton, el cual se lo comunicó enseguida a Pound, que contestó que «ya se había decidido dispersar el convoy, y que las cosas debían continuar así». Parece ser que Pound había telefoneado a Churchill, a quien tenía un cierto temor reverencial, informándole de sus intenciones. Tovey, que ya había tenido sus diferencias con el First Sea Lord a causa de las instrucciones del Almirantazgo transmitidas el 27 de junio, consideró inaceptables los últimos mensajes de Pound y posteriormente escribió que la orden de dispersión había sido prematura. La suerte estaba echada.



Dispersión del convoy PQ-17. Mapa 1942-fr.
(Autor: Historicaïr). (Foto: www.wikipedia.org).

Dispersión y desastre

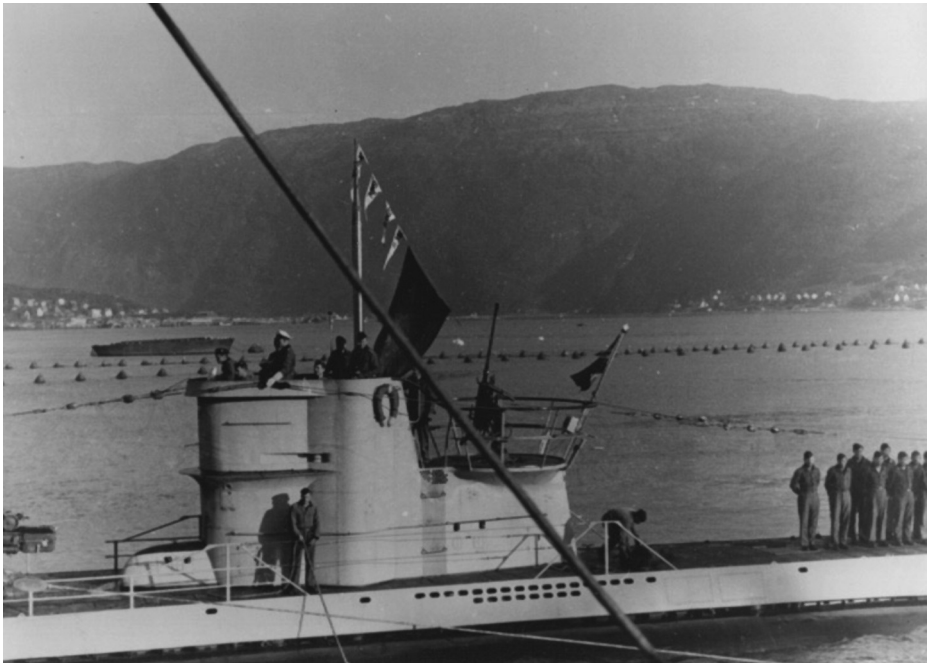
Una vez recibida la orden de dispersión, el comandante de los escoltas, capitán de fragata Broome, ordenó a los destructores que se unieran a él (HMS *Keppel*) para incorporarse a la fuerza de Hamilton, y que los demás escoltas se dirigieran a Archangel.

El día 5 a las 07:45, el *U-456* (Kptlt. Teichert) informó a Narvik de que el convoy estaba disperso y con rumbo sureste; acto seguido Schmundt ordenó a los submarinos del grupo *Eis Teufel* que atacaran a los mercantes. A las 08:27, el *U-703* (Kptlt. Bielfeld) lanzó un torpedo al UK *Empire Byron*, hundiéndolo. A 10:15, el *U-88* (Kptlt. Bohmann) disparó dos torpedos al US *Carlton*; uno alcanzó al buque, que se hundió de proa.

El mismo día 5 a 06:55, un avión alemán volvió a localizar a la fuerza de Tovey al 292 de la isla del Oso y 220 millas con rumbo W, es decir, a 800 millas del lugar de ataque previsto por los buques alemanes al convoy, por lo que, una vez autorizado por Berlín, el almirante Carls dio la orden de salir a la mar a la fuerza de superficie (*Tirpitz*, *Admiral Hipper*, *Admiral Sheer* y siete

destructoros), que abandonó Altenfiord a las 11:00. Por la tarde la Luftwaffe comenzó a efectuar salidas de aviones en dirección a la zona de dispersión. Sobre las 15:00 un grupo de *Ju-88* atacó a los mercantes US *Fairfield City* y US *Daniel Morgan*, hundiendo al primero y averiando al segundo, que fue posteriormente hundido por el *U-88* (Kptlt. Bohmann). Algo más tarde, el US *Honomu* fue alcanzado por dos torpedos del *U-456* (Kptlt. Teichert), que lo enviaron al fondo.

Tras cinco horas de navegación, la flota alemana fue avistada por el submarino soviético *K-21* (C. F. Lunin), que informó por radio. Más tarde fue asimismo descubierta por un avión británico y por el submarino HMS *Unshaken*. Dado que los alemanes habían descifrado estas transmisiones, el almirante Raeder sopesó los pros y los contras de continuar con la salida a la mar de la fuerza alemana después de haber sido descubierta por el enemigo, y llegó a la conclusión de que no merecía la pena arriesgar sus valiosos buques para justificar unos pocos hundimientos de mercantes dispersos, de los que podían dar buena cuenta los aviones y los *U-boote*, por lo que a las 21:15 del día 5 el Gruppe Nord transmitió al *Tirpitz* la palabra clave, *abbrechen* (romper). Los buques alemanes invirtieron el rumbo, llegando al fondeadero el día 6.



El *U-255* (Kptlt. Reinhart Reche) muestra cuatro banderines de victoria y una bandera del mercante holandés *Paulus Potter*. (Foto: www.wikipedia.org).

A las 17:30 del día 5, bombarderos *Ju-88* alcanzaron al US *Peter Kerr*, provocándole un incendio que terminó con una enorme explosión que hundió el barco. Más tarde, otro grupo de *Ju-88* hundió el US *Washington* y UK *Bolton Castle*, averiando al holandés *Paulus Potter* y al UK *Aldersale*, que fueron abandonados por sus dotaciones. También fue hundido el buque de salvamento UK *Zaafaran*. Poco después los *Ju-88* averiaron el mercante US *Earlston*; cuando la dotación lo había abandonado, emergió el *U-334* (Kptlt. Siemon) en sus proximidades, enviándolo al fondo con dos torpedos. El mismo día 5 el US *Pankraft*, cargado con TNT, fue atacado por *Ju-88*, que lo dejó en llamas. El barco quedó abandonado y ardiendo hasta que hizo explosión el día 7. El UK *River Afton* (Commodore Dowding) fue hundido por torpedos del *U-703* (Kptlt. Bielfeld).

El día 6 por la tarde, el *U-255* (Kptlt. Reche) tuvo que disparar cinco torpedos al US *John Witherspoon*, que se partió en dos y se hundió. A las 18:10, un solitario *Ju-88* avistó el mercante US *Pan Atlantic*, sobre el que efectuó un picado alcanzándolo con dos bombas en una bodega llena de cordita. El buque tardó tres minutos en sumergirse. El *U-255* volvió a hundir otro buque, el US *Alcoa Ranger*, esta vez con un solo torpedo.

El día 7 el *U-355* (Kptlt. La Baume) hundió el UK *Hartlebury*. Sobre las 16:00, el *U-457* (KrvKpt. Brandenburg) avistó al petrolero UK *Aldersale*, que se encontraba averiado por las bombas de los *Ju-88*, y al garette. Brandenburg acabó con él con un torpedo. El día 8 a la 01:05, el *U-255* volvió a anotarse otro tanto hundiendo el US *Olapana*. En las primeras horas del día 9, un grupo de *Ju-88* hundió el US *Hoosier* y averió el panameño *El Capitán*, que fue hundido posteriormente por el *U-251* (Kptlt. Timm).

El día 13, el *U-255* (Kptlt. Reche) avistó al holandés *Paulus Potter*, que seguía a flote y al garette desde el día 5, hundiéndolo con su último torpedo. Era su cuarta víctima.

Conclusiones

Has the British Navy no sense of glory?
(Stalin, en privado a Churchill, 16-VIII-1942).

- El convoy no habría salido a la mar si no hubiera sido por el empecinamiento personal de Churchill, que no hizo caso a los avisos en relación con las pérdidas de los anteriores convoyes del Ártico, pero la responsabilidad de la controvertida y precipitada orden de dispersión fue del First Sea Lord, sobre el que llovieron las peores críticas.
- El Almirantazgo debería haber dejado la decisión de dispersar el convoy al este de la isla del Oso a los almirantes Tovey o Hamilton, tal y como decían sus instrucciones del 27 de junio, en caso de que se

- tuviera la certeza absoluta de que la fuerza de superficie alemana había salido a la mar y de que el convoy iba a ser atacado por dicha fuerza.
- A causa de la citada orden, el convoy PQ-17 perdió 24 buques (23 mercantes y un buque de salvamento) de un total de 37 (incluyendo tres buques de salvamento), es decir, un 64,86 por 100 del convoy (o un 67,64 por 100 si solamente se cuentan los 34 mercantes), resultando el mayor desastre de la Royal Navy en la Segunda Guerra Mundial.
 - A la pérdida de los buques hay que añadir 210 aviones, 430 carros de combate, 3.350 vehículos, así como suministros diversos, hasta totalizar 99.316 toneladas, superando lo enviado a la URSS en 1941. Las pérdidas humanas fueron de 153 marinos aliados.
 - Como consecuencia del desastre, en especial por la mala utilización del *Washington* y sus escoltas, el almirante *King* (Commander in Chief US Fleet and CNO), contrariado y furioso con la ineptitud del mando británico, ordenó transferir esos buques al Pacífico, como ya había hecho con los *Wasp* y *North Carolina*. Los británicos suspendieron los convoyes por el Ártico hasta la finalización del período estival de luz perpetua, continuando el suministro a la URSS por las rutas del Pacífico y del golfo Pérsico.
 - La masacre del PQ-17 fue una mancha en el honor y la reputación de la Royal Navy, y la controversia sobre la derrota ha continuado hasta nuestros días.

BIBLIOGRAFÍA

- SEA POWER, a Naval History*. Edited by E. B. Potter, Naval Institute Press, 1981.
- The Encyclopedia of Sea Warfare from the first ironclads to the present day*. Salamander Book, 1975.
- REGAN, Geoffrey: *El libro Guinness de los desastros navales*. Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, República Argentina, 2000).
- GALLAND, Adolf: *The First and the Last*. Bantam Edition, 1991.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Convoy_PQ_17
- http://es.wikipedia.org/wiki/Convoy_PQ_17
- <http://www.uboat.net/men/commanders/t.htm>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Convoy_PQ_17#mediaviewer/Archivo:Convoy_PQ_17_sailing_in_Hvalfjord.jpg
- http://en.wikipedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_146-1971-078-74_Hubert_Schmundt.jpg
- <http://en.wikipedia.org/wiki/File:SirDudleyPound.jpg>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Convoy_PQ_17#mediaviewer/Archivo:Convoy_PQ-17_map_1942-fr.svg
- http://commons.wikimedia.org/wiki/File:PQ17_U255_back.jpg