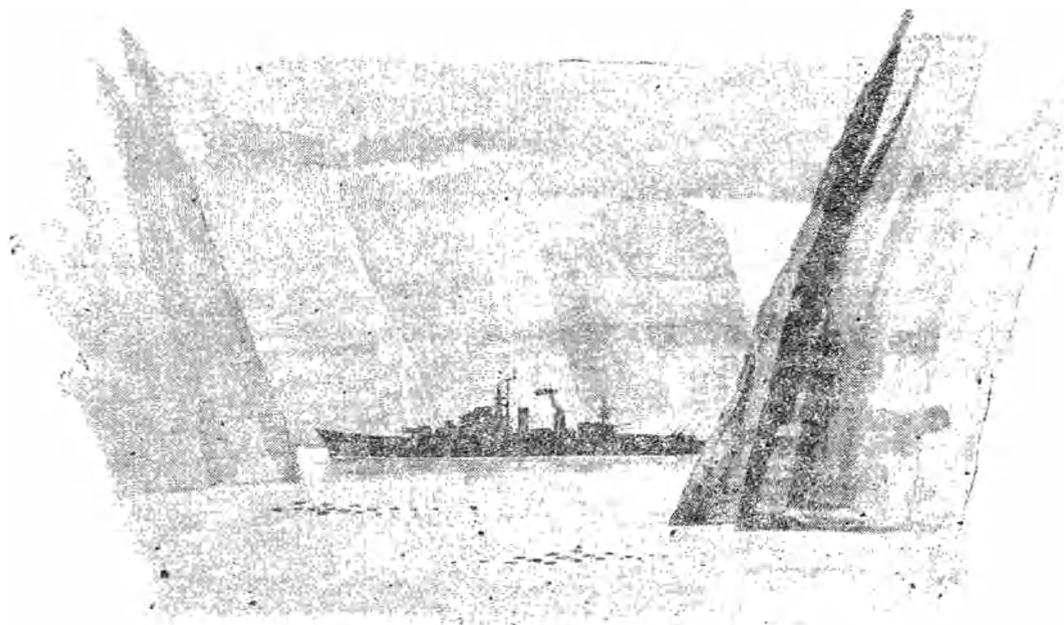


LAS ULTIMAS ACCIONES

DEL SCHARNHORST

Cap de Fragata JORGE E VERA PINEDA



El nombre del Acorazado a que me voy a referir en el presente escrito, viene del General Gerardo Juan David Von Scharnhorst, nacido en Bordenau (Hannóver) en 1756 (donde se le erigió un monumento en 1905) murió en Praga en 1813.

Desde 1773 frecuentó a la Escuela Militar de Wilhelmstein; en 1788 entró de abanderado en el regimiento hannoveriano de dragones al mando del General Von Estorff; en 1783 fue nombrado abanderado de artillería y al cabo de poco tiempo profesor de la

Escuela de Guerra. En 1784 Teniente y en 1792 Capitán. Desde 1793 hasta 1795 luchó en Flandes y en Holanda al frente de una batería volante, habiendo tomado especialmente parte en la liberación de la Guarnición de Menin; en 1794 fue promovido a Comandante. En 1801, en calidad de Teniente Coronel de Artillería, entró en el ejército prusiano y fue Director del Instituto de Instrucción para Oficiales jóvenes de Infantería y Caballería.

En 1802 fundó la Sociedad Militar de Berlín; el mismo año se le concedió nobleza y se le promovió a Coronel. En 1806 fue nombrado Jefe del Estado Mayor del buque de Brunswick. Herido en la acción de Auerstedt, tomó parte en la retirada de Blücher a Lübeck, fue hecho prisionero con éste, pero canjeado muy pronto y como Maestre General de Campo, tomó parte en la Batalla de Eylau. Puesto (1807) al frente de la comisión para la organización militar, dirigió (1807-10) el Departamento de Guerra. Fue luego Jefe del Estado Mayor del Ejército, al que reorganizó, fundamentalmente saneando el cuerpo de Oficiales y empleando el sistema Krumper para la formación de los reclutas, creando reserva fija y procurando elevar el nivel moral y espiritual del soldado. Transformó al ejército popular preparando así la organización de Landwehr y la liberación de Alemania. Hombre de gran agudeza de entendimiento y de nobleza de carácter; genio práctico y dotado, además de grandes conocimientos teóricos irreprochables en su vida y sencii-

lo en sus costumbres, obtuvo en pocos años los más halagüeños éxitos e infundió al ejército un espíritu completamente nuevo.

Al aparecer los rusos (a principios de 1813) en la frontera de Silesia, operó con entusiasmo el levantamiento de Prusia, llevó a efecto (28 de febrero) en Kalisch el tratado con Rusia, incitó al Monarca a la creación de la Cruz de Hierro, y luego al estallar la guerra, fue incorporado al ejército silesiano como Teniente General y Jefe del Estado Mayor y procuró en vano, ejercer una enérgica acción bélica. En la batalla de Grossgoerchen (2 de mayo) recibió una herida de la cual murió en su viaje a Viena; esta batalla se emprendió con el intento de ganar a Austria para la coalición.

Su cuerpo fue inhumado más tarde en el cementerio de los Inválidos de Berlín, donde su sepulcro se halla adornado con un monumento del cincel de Tieck. En 1822, el Rey Federico Guillermo III dedicó al difunto una estatua frente a la **Haupiwache** de Berlín.

Entre los escritos de Scharnhorst mencionanse *Handbunch Für Offiziere inden angewandten Teiler der Kriegwuscebscghften* (Hannóver, 1787-90) *militarische Denkwurdigkeutten* (Hannóver 1797-1805).

Con este nombre, han figurado dos unidades, la primera de ellas fue hundida en las Islas Talcland en 1914.

El II Scharnhorst entra en servicio en 1938, tiene un desplazamiento de 31.000 toneladas, eslora 741 pies,

manga 98.4 pies. Artillería, nueve cañones de 280 mm., en tres torres triples; 12 de 150 mm., en seis torres dobles; tres a cada banda; 14 de 105 mm., antiaéreos, y 16 ametralladoras de 37 mm. Aviación, cuatro aparatos con dos catapultas. Máximo espesor de coraza: 305 mm. Protección, dos cubiertas blindadas con 110 y 50 mm. Sólida protección submarina. Velocidad, 27 nudos, con 150.000 HP, oficialmente; es posible que pudiera alcanzar algo más de 30 nudos. Dotación, 1.460 hombres.

Factores estratégicos germanos.

1. Ubicación o posición del país. Alemania como nación continental y situada en el centro de Europa, solo dispone de dos salidas hacia los mares Norte y Báltico. Si observamos en el mapa de Europa la salida hacia el mar del Norte, está cerrada por la posición periférica de Inglaterra que bloquea toda la Europa del Norte; la salida hacia el Báltico cerrada por los estrechos del Sunde. Esta ausencia de posición geográfica y ausencia de fuerza como más adelante lo veremos, hace que Alemania mantuviera la disputa por el dominio del mar.

2. Contar con una razón energética y emprendedora, apta para afrontar y resolver los duros problemas que exige el predominio marítimo. Indudablemente la raza alemana llena todas estas condiciones, pues, a través de su historia lo ha demostrado, ejemplo de ello las acciones del Bismarck, Scharnhorst I y II, Graf Spee, etc.

3. Disponer en abundancia de materias primas estratégicas, una Marina

Mercante y las industrias que materialicen los dictados de una política marítima. A pesar del aumento cada vez mayor de la industria alemana, materias como petróleo y carbón necesarias para el mantenimiento de este acelerado ritmo en la producción bélica, hacía que Alemania buscara estos elementos en donde los pudiera encontrar, así fuera en el Cáucaso, el Asia Menor o el Africa; este fue el pensamiento de sus gobernantes y su estrategia fundamentada bajo este aspecto.

4. Presencia de un estadista capaz, con mentalidad naval, sus gobernantes reunían la primera característica, y aunque Hitler en un principio pareció entender la segunda de ellas últimamente, como más adelante lo demostraremos, cambió por completo su pensamiento sobre el mar; si el célebre párrafo: "También nuestro porvenir está en nuestra Marina, que no ha de conocer sino una meta; la reconquista de la potencia de Alemania es una paz de igualdad, de honor y de seguridad". Se hubiera mantenido en la mente del Führer, tendríamos a Alemania en la actualidad, mandando los destinos del mundo.

Operaciones en el Artico.

Después de las operaciones en el Atlántico regresan el Scharnhorst y Gneisenau a Brest con el fin de efectuar algunas reparaciones y efectuar el relevo de personal y allí permanecer durante varios meses.

En abril la división naval de Brest compuesta por el Scharnhorst, el



CAPITAN DE FRAGATA
JORGE E. VERA PINEDA

Egresado de la Escuela Naval el 1º de noviembre de 1950. Ha ocupado todos los cargos correspondientes a sus respectivos grados y especialidad, entre otros, Comandante del ARC "Almirante Brión", Comandante ARC "Antioquia", Comandante ARC "Sancho Jimeno", Comandante ARC "Coveñas". Director de la Escuela de Grumetes. Como Oficial navegante ha navegado más de 100,000 millas y cruzado el Canal de Panamá alrededor de 70 veces.

Profesor Militar y Oficial diplomado en Estado Mayor. Actualmente se desempeña en un Departamento del Estado Mayor del Comando General de las Fuerzas Militares.

Gneisenau y el Prinz Eugen, estaba mandada por el Almirante Ciliax, siendo su Jefe de Estado Mayor el antiguo Comandante del Eugen, Capitán de Navío Reinicke. El 1º de enero había aprobado el alto mando germano la operación de dirigir a Alemania los tres buques, como medida inicial, estudiándose la conveniencia de cruzar el Canal o dar la vuelta a las Islas Británicas. Berlín desarrollaba así una estrategia defensiva en el mar, decidiendo no exponer los barcos en nuevos ataques ofensivos, dado el creciente poder aeronaval del adversario, que hacía indudablemente a estas misiones excesivamente peligrosas, si bien

se lograba en todo caso un sensible efecto en el forzoso despliegue de la Flota Británica. Existía, por último, un nuevo teatro estratégico de gran importancia, y éste era la derrota ártica de ayuda a los soviets.

En los primeros días del mes de mayo de 1942 los ingleses planearon operaciones consistentes en cobertura para los convoyes británicos a Murmansk, dicha cobertura debería regresar otro convoy a la Gran Bretaña. Llegado al conocimiento del alto mando naval alemán, deberían de planearse operaciones con el fin de interceptar los abastecimientos a Rusia; se ordenó el alistamiento del Scharnhorst para su envío al Norte. De gran importancia este capítulo de la Guerra Naval, ya que el Gran Almirante Raeder, se opuso a este envío y es relevado del mando por Hitler; entra a reemplazarlo el Almirante Karl Doenitz, quien comandaba la Flota de Submarinos.

El relevo se hacía con todos los honores para Raeder y se justificaba en los consabidos motivos de salud; pero en el fondo había algo más, sin duda; no eran dos Almirantes los que se relevaban; eran dos doctrinas las que se cambiaban; se arrinconaba una para poner en práctica otra distinta.

El Almirante Raeder, creador de la Flota alemana, dejaba el mando de ésta en plena guerra porque, sin duda, el Führer estaba decidido a poner en práctica nuevos métodos con los cuales el viejo Almirante no estaba conforme.

He aquí la última orden general a sus fuerzas:

"A la Marina de Guerra".

"El Führer ha accedido a que entregue mis cargos y deberes como Jefe Superior de la Marina de Guerra y Jefe de la Dirección de la guerra marítima, debido al estado de mi salud, con efectos desde el 30 de enero de 1943. Al mismo tiempo designó como sucesor al Jefe Superior de los Submarinos, Almirante Doenitz, que asciende a la categoría de "Gran Almirante".

"Tomé la dirección de la Marina en tiempos difíciles. Con todas mis fuerzas me dediqué intensamente largos años en el desempeño de mi cargo a reconstruirla y a convertirla en un poderoso instrumento, como necesitaba el Reich para sostener sus tareas y compromisos en el mundo".

"Protegido por la confianza de nuestro amado Führer y apoyado en la lealtadísima colaboración de toda la Marina de Guerra me ha sido concedido coadyuvar a la resolución de esta gran tarea, efectuada en los más grandes y difíciles tiempos de nuestro pueblo. Las victorias y los triunfos que bajo mi mando ha conseguido la Marina de Guerra, en la guerra por la libertad de la Gran Alemania entrarán en la Historia, y estoy orgulloso de poder decir esto".

"Estos fueron conseguidos gracias al ilimitado sacrificio de cada uno. Oficiales, Suboficiales y dotaciones, funcionarios, empleados y obreros han rivalizado en contribuir con sus esfuerzos a la obtención de la victoria, con un espíritu de la más pura camaradería y con el más noble sentimiento de

comunidad. Es una necesidad de mi corazón y, al mismo tiempo, un deber profundo del que doy gracias a toda la Marina de Guerra por las incontables muestras de tal espíritu".

"Así como dediqué toda mi vida a la Marina de Guerra, así la serviré en el futuro y tomaré parte de todo corazón en su lucha difícil; yo sé que esta lucha bajo el mando de vuestro nuevo Jefe Superior será conducida con la misma resolución y con la misma lealtad que hasta ahora. Yo sé que cada hombre luchará hasta lo último para que, con la fe en Dios y la confianza en nuestro Führer, se obtenga la victoria para nuestro pueblo y nuestra nación".

A pesar del cambio de criterio que debería operarse con el cambio de Comando en la Armada con respecto a los buques de superficie, cambio que ya había sabido el Almirantazgo Británico, no se dieron órdenes de retirar las unidades de Noruega, representando una "Flota en Potencia" de ahí que para los meses de mayo y junio de 1943 los Acorazados "Von Tirpitz", "Scharnhorst" y el resto de la Fuerza Naval, obliga a los ingleses a tener que reforzar los convoyes que se enviaban hacia Murmansk con grandes acorazados como el "King George V", "Duke of York" y sus respectivas fuerzas complementarias, los convoyes pobremente escoltados con la certeza de que caerían en manos del enemigo con las consiguientes consecuencias materiales y morales.

Por otra parte el Mando Alemán con seguridad inusitada efectuaba una

serie de combinaciones para mantener su esfuerzo reunido. Por la sencillez de sus operaciones podemos darnos cuenta de su potencia; no exponían sus acorazados si no había la certeza de éxito para lo cual debían mantener:

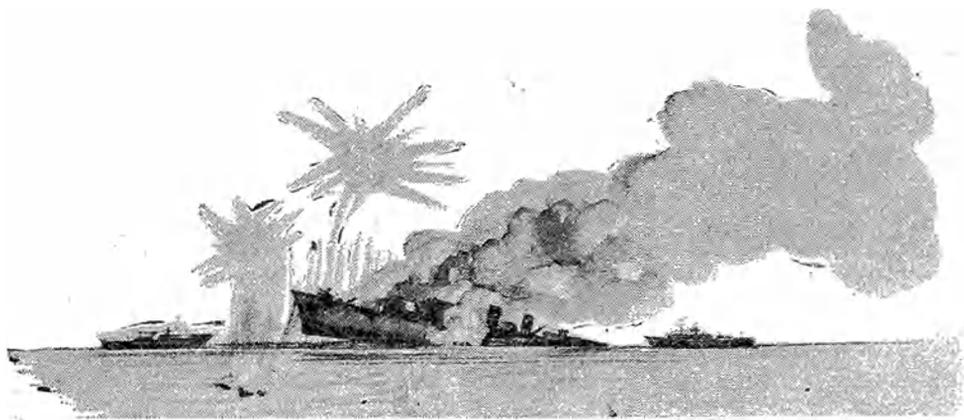
- a. Seguridad de los buques en los fondeaderos.
- b. Exploración permanente aérea y naval.
- c. Escolta de destructores y aviones de caza sobre el mar.

El Almirantazgo estudia cuidadosamente y hace planes alternos, ofensiva pseudo-geográfica, o ataque en sus bases. Hubo varios intentos para hacerles salir al mar y destruirlos con fuerzas superiores (táctica inglesa) pero con resultados negativos; ejemplo de estas tentativas son crucero a la Isla de Osos. La "Home Fleet" se lanza nuevamente al Artico, pero la escuadra alemana no pica el anzuelo y la primera regresa a sus bases sin haber encontrado enemigo alguno. Quedó entonces el plan subsiguiente y era atacar las bases.

Golpe del mando inglés contra el fiord de Alten.

Menciono esta operación no porque tenga gran valor material, pero sí indica que a pesar del poderío Anglo-sajón, Spitzber se encontraba sin defensas y el Almirantazgo debió tomar medidas enérgicas. Si no se dejaban fuera de servicio las unidades germanas, los aprovisionamientos a Rusia cesarían cuando más lo estaban necesitando. La única forma de atacar los dos acorazados alemanes sería por aire, pero ya anteriormente se habría experimentado la nula eficiencia de este procedimiento, cuando los bombardeos a Brest, de manera que se estudió la forma de hacer una incursión contra el "Von Tirpitz" usando los submarinos de la clase X, de características similares a las utilizadas por los japoneses en Pearl Harbor.

La noche del 22 de septiembre es testigo de esta magnífica operación planeada por el Almirantazgo y que deja al "Von Tirpitz" por meses imposibilitado para hacerse a la mar.



No queda entonces como problema para los ingleses sino el Scharnhorst; se inicia un estudio encomendado al Alto Mando Naval Inglés para destruir el peligro para las comunicaciones por las costas de Noruega.

Regreso a Noruega.

El 20 de febrero, solamente unos días después de su recordable destello a través del Canal, el Almirante Ciliax en el "Prinz Eugen" con el "Scheer" y 5 destructores dejaron el Elba dirigiéndose a Noruega. Antes que los buques llegasen a la latitud 70° N fueron avistados por aviones Británicos. Al día siguiente el mal tiempo y pesadas borrascas de nieve impidieron los ataques aéreos británicos, pero el submarino "Trident" lanzó un torpedo al Prinz Eugen, con el resultado de perder el timón y el codaste (marco de hélice). Después de una breve estada en Trondheim para reparaciones de emergencia, el crucero fue devuelto a Alemania, donde 9 meses se necesitaron para repararlo. Hasta que las reparaciones del Scharnhorst se completaran, los buques únicamente disponibles eran el Tirpitz y Scheer apoyados un poco más tarde por Lutzow e Hipper. Entonces fue posible dividir estos cuatro buques en dos grupos de acuerdo a su máxima velocidad; Tirpitz, Hipper y Scherr, Lutzow, cada grupo con su respectiva fuerza de destructores.

El primer grupo permaneció en Trondheim y el segundo en Narvik Fiord.

Raeder ahora decidió que para ganar tiempo estos buques debían mo-

verse cerca a la ruta de los convoyes rusos, los cuales iban entre Cabo Norte y las Islas Bear. Consecuencialmente los buques en Trondheim se movían hacia Vest Fiord, mientras los basados en Narvik fueron enviados más al norte.

Ahora, por varias razones sus operaciones a menudo no dieron resultado. En primer lugar había una escasez de combustible y los buques en sus salidas gastaban gran cantidad. Así, en una simple operación en marzo el Tirpitz y su escolta de destructores consumieron no menos de 8.100 toneladas. Otra causa de carencia fue el inadecuado reconocimiento aéreo (en ese entonces Hitler había ordenado el reaundar los trabajos del portaaviones Graf Zepelin). Y por último Hitler estipuló que el Tirpitz no podía salir al mar sin su permiso especial. Por aquel entonces la situación había cambiado de lo usual, luego ya era muy tarde para sorprender al enemigo.

Sin embargo, en general la presencia de los buques de superficie alemanes en el norte de Noruega fue una fuente constante de ansiedad para aquellos responsables por las operaciones de los convoyes a Murmansk, y efectivamente en forma periódica el tráfico debía suspenderse. Esto dio tiempo para intercambios mordaces entre Churchill y Stalin. Todo esto iba mostrando que el estallido de la campaña rusa habría sido muy diferente si la marina alemana hubiese sido efectivamente capaz de interrumpir esta vital línea de abastecimientos.

Había una razón más, y era que las

autoridades de Berlín querían mantener una poderosa fuerza naval en Noruega. Correcta o erradamente la C.K.W. temía grandemente la posibilidad de desembarcos aliados. En esta inmensa línea costanera con sus incontables mallas de concepción de una "Pared Atlántica" podía tener solamente una aplicación simbólica, porque era imposible el colocar cañones en cada parte. Si la Artillería era efectiva para repeler ataques, debía ser móvil. Pero debido a que todos los movimientos costaneros en Noruega se efectuaban por agua, solamente la artillería transportada en buques podría suplir las necesidades de defensa. Este punto fue recabado en un reporte del Comandante Naval Alemán en Noruega. "La defensa de este país se encuentra en estado precario, y un gran esfuerzo será necesario para sobrepoderarlo". Esta fue la propia opinión de Raeder, y su sucesor no tenía razón para pensar en otra forma. Por consiguiente esto salvó al Scharnhorst de un desastre. Al comienzo de marzo de 1943, el buque estaba en su última reparación y más o menos había completado su período de alistamiento. Estaba casi listo para proseguir al norte y juntarse al escuadrón del Almirante Kümmeitz en el Artico.

Antes de salir para Noruega el Capitán de Navío Hüffmeier obtuvo aprobación para el regreso del Comandante Dominik como el Segundo Comandante del Scharnhorst. Este oficial había sido asignado recientemente como miembro del Estado Mayor del Almirante Scheniewind. Hüffmeier también

solicitó para que el Comandante Lanz, su antiguo oficial navegante en el crucero Köln, fuera destinado al mismo puesto en el Scharnhorst.

El acorazado dejó a Gdynia el 8 de marzo de 1943, para un entrenamiento de crucero de 5 días en el Báltico, pero en la noche del 11 se dirigió a través del Great Belt, circundando al amanecer el Skaw. Allí dos destructores más reforzaron a los 4 que habían actuado como escolta desde que zarparon de Gdynia. La formación seguía a 25 nudos para Kristiansand, donde el Scharnhorst tuvo que embarcar al práctico noruego para atravesar los canales del Inner Leads. Pero al llegar a Kristiansand se cerró la navegación por caídas de nieve, y Hüffmeier decidió el no valerse de los servicios del práctico y usar uno de sus destructores como guía en la navegación del escuadrón. Mientras tanto la escolta había sido reforzada, con 10 destructores y 8 botes torpederos. Después de bordear el Cabo Lindesnes la velocidad se aumentó a 27 nudos; esto era mucho para los viejos botes torpederos de la clase Mowe, los cuales pronto viraron y regresaron a su base. Ahora, el tiempo malo arreció en forma tal que los buques encontraron dificultades. Varios hombres cayeron fuera de borda y maretadas entraban al salón de máquinas, de los botes torpederos modernos teniendo que ir a buscar abrigo en tierra. Ya entonces el Scharnhorst había pasado a Bergen reduciendo gradualmente su velocidad hasta 17 nudos, y hasta cierto punto el mal tiempo fue una protec-

ción para él. Huffmeier decidió renunciar a la seguridad relativa de Inner Leads. La tempestad siguió y la escolta quedó reducida a dos destructores. Cuando llegó el acorazado a las Islas Lofoten, el último destructor tuvo que salir en busca de abrigo a toda máquina. Entonces el mal tiempo empezó a moderarse y puso su velocidad a 28 nudos. La tormenta libertó a Huffmeier de toda posibilidad de ser interferido por el enemigo, pero el buque sufrió daños en los cañones de babor. El 14 de marzo en las horas de la tarde, el Scharnhorst fondeó en la Bahía de Bogen opuesta a Narvik, acompañado por el destructor Z-29 quien había salido a su encuentro.

Al día siguiente el acorazado de bolsillo Lutzow y el crucero Nuremberg llegaron de Alten Fiord bajo el Comando del Contralmirante Thiele, quien entregó el Comando al Almirante Kummentz cuando posteriormente llegó de Trondheim en el Tirpitz. El Nuremberg fue regresado a Alemania el 22 de marzo, el Tirpitz, el Scharnhorst y el Lutzow zarparon para Alten Fiord con tan mal tiempo y niebla que casi hay colisión. Nevaba fuertemente cuando el Scharnhorst llegó al Lange Fiord para fondear cerca a una red de defensas especialmente preparada. Cuando amainó el tiempo, la tripulación del buque pudo apreciar el magnífico panorama de montañas de nieve a la caída del sol.

La tripulación descansó un poco y comenzaron los trabajos de reparación de daños, hacia pocos días que se encontraban fondeados, cuando ocurrió

una explosión en el compartimento de la maquinaria auxiliar matando a 14 hombres e hiriendo a 20. Con la ayuda de un buque taller de reparación, se reparó la maquinaria en 15 días. No se podía excluir el sabotaje de los trabajadores extranjeros del astillero de Gdynia.

La seguridad del fondeadero era otra posibilidad de peligros y de sorpresas. A menudo Lange Fiord era visitado diariamente por un avión de reconocimiento que seguramente venía de Murmansk. Huffmeier hizo los arreglos en el fondeadero poniéndole una protección de cañones del acorazado ex-Noruego Tordenskjold y también baterías montadas en tierra. El quiso hacer frecuentes cambios de fondeadero del buque pero no fue permitido por el S.K.L. Se le ordenó eventualmente el proseguir a Kaa Fiord, no lejos de donde estaba el Tirpitz, pudiendo fortalecer su defensa combinada de dos buques contra ataques aéreos. Mientras tanto Lutzow se pasó al fondeadero Lange Fiord que había dejado el Scharnhorst.

Durante la primera mitad del año de 1943 los dos acorazados tuvieron poco que hacer. Su sola presencia en esas aguas perturbaban al Almirantazgo Británico lo suficiente para trastornar el ciclo de los convoyes rusos, los cuales temporalmente fueron suspendidos. Hasta julio nada interfirió con la pacífica rutina, en los buques alemanes. Ocasionalmente llevaban anclas para ejercicios de entrenamiento. Muchas veces el Thetis sirvió como blanco para que la tripulación del

Scharnhorst hiciera prácticas de tiro.

Llegó el día en que la Luftwaffe reportó una considerable fuerza de aliados a unos cientos de millas al noroeste de Stadlandet. El S.K.L. fue inquietado acerca de las intenciones del enemigo. A los pocos días, julio 24, un terrible ataque de la RAF. fue lanzado sobre el importante Astillero de reparaciones que la Armada Alemana había establecido en Trondheim para las reparaciones del Escuadrón Norte.

Nuevamente volvió la calma; el convoy aliado no se volvió a ver, y los alemanes pudieron dar crédito de su retirada.

Su último combate.

Una fuerza naval alemana, compuesta por el crucero de batalla Scharnhorst y una flotilla de 3 destructores, al mando del Contralmirante Bey, recientemente nombrado, recibió orden de atacar, con la misión de destruir el convoy si la escolta era más débil o de retirarse sobre la costa en caso contrario. El grupo salió del Fiord de Alten a las 19:25 horas, siendo descubierto por la aviación de reconocimiento inglés.

El día 24 el convoy JW-55 B había sido perfectamente localizado por los alemanes, y ante el peligro que corría sin protección, estando la fuerza número 2 muy lejos, Frasser le ordenó que invirtiera el rumbo durante tres horas. Entre tanto, el RA-55 B llegaba a la altura de las Islas de los Osos sin ser descubierto, ordenándose que navegara lo más al Norte posible, y que 4 destructores de su escolta pasasen a

reforzar la del JW-55 B, con lo cual, entre su protección directa y la próxima de la fuerza número 1 podría mantenerse a raya temporalmente al grupo alemán. (Las dos fuerzas, 1 y 2, navegaban entre tanto a elevada velocidad para aproximarse al área donde se encontraban ambos convoyes). A las 04:00 horas del 26 recibió Frasser la información de que el Scharnhorst había salido a la mar, y como suponía que el objetivo de los alemanes sería el JW-55 B, ordenó a éste dirigirse más hacia el Norte para dificultar la búsqueda, y a la fuerza número 1 acercarse al convoy.

A las 08:40 horas detectó el Scheffield por su radar un barco a 3.500 yardas. Seguido éste por marcación y distancia acusó la presencia de un buque que navegaba lentamente a 8 nudos, considerando el Comandante que sería un mercante, por lo que dejó de prestarle atención. En aquel momento los 3 destructores alemanes eran destacados del Grupo de Tarea. A las 09:20 horas, el Scheffield, tras otro breve contacto por radar, avista al Scharnhorst a 11.000 metros, abriendo minutos después el fuego, los cruceros ingleses, tras cambiar su rumbo. El grupo alemán estimó que el enemigo era un débil grupo de protección, cuya misión sería distraer su actuación para salvar el convoy, se dirigió entonces con 30 nudos, la fuerza número 1 lo siguió en su maniobra. Poco después el Scharnhorst variaba de nuevo su rumbo poniendo Noroeste y Burnett, considerando que trataba de dar un rodeo para caer sobre el convoy por

el Norte, siendo que no podía perseguirlo por su inferior velocidad debido al mal tiempo, se dirigió a ocupar una posición entre éste y el probable rumbo del grupo enemigo.

Entre tanto el convoy navegaba al Norte, destacándose por orden de Frasser 4 destructores de su grupo para unirse a la fuerza número 1. A las 10:30 horas, el "Belfast" avista al "Scharnhorst", abriendo el fuego, enviando, además sus destructores al ataque, maniobra el acorazado alemán y hace fuego haciendo primero impacto en el "Norfolk" y luego en el "Belfast" quienes sufren graves averías. A las 12.40 horas, el Almirante Bey, al ver que no conseguía deshacerse de los cruceros y no encontraba al convoy, decide irse al Sur, dirigiéndose a la Costa Noruega, movimiento seguido por Burnett, que emprende la persecución ayudado por el radar, navegando con todos sus cruceros y destructores reunidos, ya que el Scheffield se quedó retrasado momentáneamente por averías en su máquina y el Norfolk por averías en el combate. La retirada germana se debió a que el Almirante que combatía con buques pesados, suponía una fuerza superior, perdiendo con ello una buena oportunidad, porque todavía la fuerza número 2 de Frasser estaba muy lejos.

Simultáneamente el Comandante en Jefe Británico, informado de los movimientos del buque alemán, ordenaba que los 4 destructores destacados de su fuerza, que ya habían entrado en contacto con la número 1, se situaran al Oeste, para proteger el convoy con-

tra un nuevo y posible intento del Scharnhorst. La fuerza número 2 navegaba a rumbo de colisión con el buque enemigo, el cual fue detectado por el radar del "Duke of York" a las 16:15 horas, localizándose también la posición del crucero perseguidor "Belfast".

Frasser proyectaba entablar combate con su acorazado y su crucero, enviando a sus destructores para que atacasen con torpedos y ordenando a los cruceros del grupo número 1 que abriesen el fuego. Con ello, en el peor caso, si el "Scharnhorst" recibía un impacto sufriría una pérdida en velocidad que permitiría fuese alcanzado por el buque insignia inglés. En esta situación el "Jamaica" comienza a disparar, y poco después lo hace el "Duke of York", con gran sorpresa para el "Scharnhorst", que todavía no le había descubierto.

Acosado por las dos bandas, el crucero de batalla alemán combatía alternativamente, evolucionando varias veces al Este y al Sur para conseguir romper el contacto con los cruceros perseguidores británicos e ir aumentando la distancia con el acorazado.

A veces parece que va a lograr escapar, el combate dura hasta las 18:20 horas. En tanto, los destructores "Scorpión", "Stard", "Savaje" y "Saumarez", tras un gran esfuerzo en velocidad, conseguían ir alcanzando la posición avanzada para el ataque en dos secciones una por cada banda, gracias a que el "Scharnhorst", averiado por un proyectil del "Duke of York", tuvo que reducir su marcha. El buque alemán desarrollaba un violento fuego sobre

el "Savaje" y "Saumarez", aproximándose entre tanto el "Stard" y el "Scorpion", quienes llegaron a lanzar sus torpedos sin sufrir contra-ataque, el "Scharuks" maniobró oportunamente colocándose en inmejorable posición para atacar a unos 3.000 metros lanzando todos sus torpedos, el enemigo fue alcanzado por tres de ellos.

A las 19:00 horas, el Scharnhorst, disparaba ineficazmente sobre los destructores en retirada, que habían luchado con gran valor, cuando de nuevo empieza a disparar el "Duke of York". En el combate recibe nueve impactos, enfrentándose con el Acorazado con una sola torre. Frasser quería usar todavía más fuerza, y ordena entonces al grupo número 1 a abrir el fuego en cuanto pudiera. A las 19:30 horas la velocidad del buque alemán era de unos 4 nudos y casi nula su resistencia. El Almirante inglés manda al "Belfast" y al "Jamaica" hundirlo con torpedos, fracasando ambos en su tenaz ataque. En estas circunstancias, el grupo de destructores que había sido anteriormente destacado al Oeste, llegaba al lugar de la acción y se empeñaba en un nuevo asalto de torpedos, efectuándolo también por secciones, una por cada banda. El "Musketeer" y el "Mathless" consiguieron, al parecer, dos impactos. El "Opotune" y el "Vivaje", otro. El "Scharnhorst", a pesar de todo, con sus cañones pequeños aún continuaba disparando, ahora sobre el "Jamaica", que en un segundo ataque logra dos impactos de torpedo. A las 19:35 había alrededor del bravo buque alemán

una nutrida colección de barcos, que presencian a la luz de los iluminantes su hundimiento.

En relación con este encuentro, Doenitz informó al Führer lo siguiente: Es necesario para utilizar los buques de superficie, que éstos cuenten con un radar eficiente, pues luchan en condiciones de gran inferioridad. No obstante las pérdidas, debe continuarse manteniendo la amenaza estratégica del grupo naval de Noruega, con la misión principal de atacar el tráfico, no ya de defender la costa, pues, esto es ahora imposible ante la superioridad adversaria.

Dos cazatorpederos británicos recogieron a treinta y seis marineros alemanes, pero más de 1.900 se hundieron con su buque.

El Almirante Sir Bruce Frasser llamó a los Oficiales de su Estado Mayor y su Insignia, el "Duke of York".

"Caballeros, dijo, hemos hundido al "Scharnhorst", lo que no es solo un combate victorioso, sino éxito estratégico de gran importancia; ha dejado de existir la "Flota viva" de nuestro enemigo, la amenaza que se cernía sobre nuestra ruta de convoyes. El próximo año nos esperan nuevas misiones. El Almirante miró silenciosamente a la línea de sus Oficiales antes de levantar la voz; hay algo más que quisiera decir, señores, si alguna vez se encuentran al mando de un barco que se enfrente a un enemigo muchas veces superior, espero que se porten como ellos lo hicieron, que hagan maniobrar su buque con la misma habilidad y que luchen con sus hombres como lo

han hecho en este día los Oficiales del "Scharnhorst".

Cuando al día siguiente el "Duke of York" zarpó de Murmansk con rumbo a Inglaterra, el Almirante Frasser ordenó que arrojaran por la borda una corona de flores en el punto donde se hundió el "Scharnhorst", durante largo rato, con sus Oficiales y la guardia de honor, saludó militarmente mientras la última ofrenda se hundía lentamente en aquella tumba de los marinos alemanes.

Conclusiones:

Con la ocupación de Noruega, Alemania cumplió los siguientes objetivos estratégicos:

1. Restringir la libertad de acción de la marina británica.
2. Abrir el Mar del Norte y el Atlántico a la marina alemana.
3. Cortar las comunicaciones marítimas entre Gran Bretaña y la costa norte de Rusia.
4. Asegurar las propias líneas de comunicaciones marítimas con Noruega, de donde obtenían hierro.

En el orden político, esta operación tuvo hondas repercusiones para Gran Bretaña provocando la caída del gabinete que presidía Chamberlain; este renunció el día 10 de mayo sucediéndole como Primer Ministro Winston Churchill, que desde el 3 de abril ocupaba la Cartera de Defensa. Con la ocupación de Noruega, Dinamarca, Holanda, Bélgica y la costa Atlántica de Francia, Alemania había cerrado alrededor de Gran Bretaña en solo 75 días de lucha, un importante segmento

de círculo operando desde el cual esperaba cortar las comunicaciones marítimas de su vulnerable enemigo y reducirlo por hambre.

Hasta este momento la conducción estratégica por parte de Alemania respondía a la norma de Clausewitz según la cual "debemos establecer como un principio, que si podemos conquistar a todos nuestros enemigos con la conquista de uno de ellos, la derrota de éste debe ser el objetivo de la guerra porque en ese golpeamos el centro de gravedad común".

Para Hitler ese enemigo era indudablemente, Gran Bretaña.

El 16 de julio Hitler ordenó al Mariscal Keitel, Jefe del Estado Mayor General, y al General Jodl, Jefe de su Estado Mayor, que se iniciaran los preparativos para la invasión del territorio metropolitano inglés. El plazo era perentorio ya que dichos preparativos debían hallarse listos para mediados de agosto, pretensión realmente absurda y que constituye una de las tantas muestras de la falta de conciencia marítima del Führer.

Este plazo sufrió una serie sucesiva de postergaciones y si bien la operación "Seelowe" nunca se realizó se llevó a cabo en cambio la etapa preparatoria consistente en ataques aéreos contra los centros vitales del territorio inglés, lo que dió lugar a la "batalla de la Gran Bretaña".

Esta batalla, puramente aérea, dejó una importante enseñanza, opuesta a las teorías de Douhet y Seversky, y que puede expresarse transcribiendo las palabras del Mariscal Sir Hugh

Dowling, Jefe del Comando de Cazas de la R.A.F. durante la acción que comentamos. "El hecho es, por supuesto, que la defensa, tiene una ventaja fundamental que aumenta con la distancia entre los atacantes y el blanco, y no parece irrazonable suponer que en una lucha exclusivamente aérea, entre dos adversarios distantes y que se basten así mismos, se llegaría a un jaque mate inocuo".

Paralelamente con los ataques aéreos a Gran Bretaña, en el mar la "Batalla del Atlántico" iba adquiriendo creciente intensidad y si bien al promediar el año de 1940 ya la R.A.F. había sustituido las bombas por cargas de profundidad y contaba con aviones provistos de un radar capaz de detectar buques pequeños a 30 millas de distancia, el número de aviones anti-submarinos y buques escolta era tan reducido que en ocasiones se llegó a no contar con más de dos buques escolta para un convoy de 40 buques.

Ante situación tan crítica, Gran Bretaña firmó con los EE. UU., el 2 de septiembre, el acuerdo por el cual cedía a este último bases en el Caribe a cambio de 50 destructores de la Primera Guerra.

Llegamos así a la época en que se produce en la estratégica alemana un cambio cuyas consecuencias fueron nefastas.

Hitler, ante la dificultad de vencer a Gran Bretaña por asalto anfibio o por ataque a sus centros vitales, decide volverse contra Rusia, extendiendo también operaciones al Mediterráneo y África del Norte.

Estas últimas, además de desgastar a los británicos, creaban una diversión pues, la concentración de tropas germanas en el este de Europa podía ser interpretada por los rusos como preparatoria de un ataque de Egipto a través de los Balcanes y Turquía.

Piensa posiblemente el Führer con su mentalidad terrestre que cambiando su frente para efectuar operaciones con su ejército invencible y sin tener en cuenta para nada el mar, iba a conquistar a Rusia y a someter a los Aliados; la historia como siempre en los casos similares le demostraría lo contrario y con el hundimiento del "Scharnhorst" comenzó a decaer la Flota Alemana y con ésta el derrumbe de la Alemania de Hitler.

La espina dorsal y poder real de cualquier marina son los buques que, por la adecuada proporción de poderes defensivos y ofensivos, son capaces de dar y tomar fuertes golpes.

Mahan.