

ALAS SOBRE EL MAR EN LA II GUERRA MUNDIAL

PORTAAVIONES EN ACCIÓN
EL CONVOY PQ 17



EUGENIO L. BEZZOLA

El contraalmirante Eugenio L. Bezzola egresó de la Escuela Naval Militar en 1948 como guardiamarina de Infantería de Marina (Promoción 75).

Posteriormente fue destinado a cursar estudios en la Universidad de Buenos Aires de donde egresó en 1953 con el título de Ingeniero en Telecomunicaciones.

Ejerció la docencia en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires entre 1963 y 1969.

Hasta 1984, prestó servicios en cargos relacionados con su especialidad, en la Dirección de Bienestar de la Armada y la Jefatura de Logística del Estado Mayor General de la Armada, que fue su último destino en actividad antes de pasar a situación de retiro, a su solicitud, en abril de 1984.



BICN

Número 805

Mayo/diciembre de 2002

Recibido: 29.1.2002

(1)

En marzo de 1942, el mariscal Goering había dispuesto que la "5 Luftflotte" colaborara con la "Kriegsmarine" en el control e interceptación de los convoyes aliados en el Ártico. Sus desplazamientos serían vigilados por máquinas "Fw.200 Condor" y "Bv.138", mientras que los aviones de ataque se desplazarían del área finlandesa a los aeródromos de Banak, Bardufoss y Kirkenes.

Los aviones "Condor" del "I/KG 40" (KG = Kampgeschwader, Escuadra de bombardeo), que operaban desde Trondheim Vaernes y aeródromos nórdicos, exploraban el área marítima entre Islandia, la Isla Jan Mayen, la Isla del Oso y el Cabo Norte con la colaboración de los "Bv.138" de la "2./Kü. Fl. Gr. 406" (Kü.Fl = Küstenflieger, Aviación costera).

En abril de 1942, la escuadrilla "2./KG 40" fue destacada a Rechlin y las tareas de reconocimiento desde Vaernes pasaron a estar a cargo de las escuadrillas "1 y 3" y el "III/KG 40" que alternaban sus operaciones entre Burdeos y Trondheim en viajes de uno a otro aeródromo en misiones de exploración.

Durante marzo y abril, la "5 Luftflotte" tuvo oportunidad de operar en misiones aeronavales. Los desplazamientos de los convoyes PQ13, 14 y 15 con destino a Arcángel y Murmansk fueron localizados por los exploradores del "I/KG 40" a lo que siguieron ataques por máquinas del "I/KG 26" y "KG 30" que provocaron el hundimiento de dos cruceros (Edinburgh y Trinidad) y quince naves mercantes.

(2)

Precisamente la experiencia con el convoy PQ16, de 35 buques, era uno de los parámetros a tomar en consideración para las prevenciones en relación al PQ 17, que zarparía en la segunda mitad de junio, época en la cual no habría períodos de oscuridad, circunstancia que favorecería en mayor grado a la aviación alemana. Para el PQ16, adicional a las naves escolta, como protección contra los acorazados de bolsillo en Narvik se asignaron los cruceros Kent, Liverpool, Nigeria y Norfolk con tres destructores, mientras que la "Flota Metropolitana" dio cobertura lejana ante la eventual participación del Tirpitz. A partir de la aparición del primer avión de reconocimiento, la vigilancia germana se mantuvo sin pausas por los siguientes cinco días. La primera baja fue infligida por un submarino. Al finalizar la tarde del 25 comenzaron los ataques aéreos que se prolongarían prácticamente durante el resto de la travesía. El convoy PQ16 incluía un CAM (Cata-pult Armed Merchant, BCN N° 790) cuyo "Hurricane", en su única posible salida destruyó un avión alemán y averió otro. Las escoltas se mostraron eficaces en el fuego AA y en mantener a

raya los submarinos. El día 27, los cruceros abandonaron el convoy y a partir de entonces la actividad aérea fue más intensa con 108 máquinas durante esa jornada. Cuatro mercantes fueron hundidos incluido el CAM y otros dos y el destructor Garland severamente dañados. Más tarde, en la "noche", dos mercantes fueron hundidos e incendiado el Ocean Voice, la nave del comodoro y un mercante ruso. El comandante de la escolta, capitán de fragata Onslow, destacaría el mantenimiento de la formación aun por parte del Ocean Voice y el ruso Stari, que habían dominado parcialmente sus incendios. Para entonces las reservas de munición AA estaban en niveles preocupantes. Sin que se produjeran otras pérdidas el convoy entró en la ría de Kola en la tarde del 30.

Para el almirante Tovey el éxito en la travesía de este convoy estuvo bastante más allá de las expectativas, con alabanza a las tripulaciones de los escoltas y los mercantes. El almirante Doenitz reconoció la falencia de sus submarinos y pagó tributo a la labor de las escoltas británicas. La "Luftwaffe", exageró en su informe, al informar que el convoy había sido destruido, afirmación errónea que llevó a Doenitz a recomendar que aviones y no submarinos deberían ser empleados contra los convoyes árticos en verano.

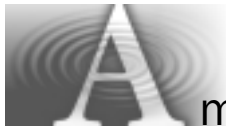
El capitán de fragata Onslow recomendó que más buques CAM o un portaaviones escolta y más buques AA debían ser incluidos en los próximos convoyes.

El poder aéreo alemán establecido en aeródromos cercanos al cabo Norte, sumaba 264 aviones, a saber: 103 bombarderos de largo alcance "Ju.88"; 42 bombarderos torpederos "He.111"; 12 hidroaviones torpederos "He.115"; "30 bombarderos en picado "Ju.87" y 74 aviones de reconocimiento de largo alcance "F.W. 200", "Ju.88" y "Bv.138".

(3)

El teatro de operaciones. "Durante el verano en las proximidades de la costa de Islandia prevalecían condiciones de mar gruesa, frío penetrante, y cielos grises y oscuros. Las condiciones mejoraban al tomar rumbo al NE y pasar cerca de la I. Jan Mayen y luego al E para navegar al N o al S de la I. del Oso. Se entraba en un mundo en el que el sol estaba siempre sobre el horizonte y uno podía tostarse a las 2 de la mañana aunque la temperatura estuviese bajo cero y el enemigo, en misiones de reconocimiento podía avistarnos las 24 horas de cada día".

"El hielo y la niebla estaban presentes. Hacía el N la barrera del primero a 700 millas del Polo Norte. Grandes icebergs se desplazaban majestuosamente. Bancos de niebla se levanta-



mediados de 1942, la situa-

ción en Rusia obligaba a suministrarle abastecimientos vitales para su supervivencia en su lucha con Alemania. El presidente Roosevelt hizo saber a su aliado británico la necesidad de destacar a la URSS los buques mercantes que se habían acumulado en Islandia con materiales provistos por los EE.UU. según la "Ley de Préstamo y Arriendo" (Lend and Lease), mientras que otros aguardaban en puertos británicos. Churchill, después de aceptar el requerimiento, le comunicó a sus jefes de estado mayor que "el fracaso de nuestra parte de intentar el riesgo debilitará nuestra influencia con nuestros principales aliados. Comparto vuestros recelos, pero siento que es una cuestión de deber".

El Primer Lord Naval, almirante Dudley Pound, en precario estado de salud, aceptó la orden sin reparos aunque sus subordinados, incluido el comandante de la "Flota Metropolitana", almirante Sir John Tovey, pusieron de manifiesto los riesgos que implicaba el paso de un convoy, materializados por los 250 aviones de la "Luftwaffe", en el extremo N de Noruega, numerosos submarinos entre Cabo Norte y Spitzbergen y por sobre todo la posible presencia de una poderosa fuerza de ataque germana que podía estar integrada por los acorazados de bolsillo *Lutzow* y *Admiral Scheer*, el crucero pesado *Hipper*, un grupo de destructores y fundamentalmente, el *Tirpitz*, cuya velocidad y armamento superaba a sus equivalentes británicos.

A fines de junio, el acorazado *Tirpitz* y el crucero *Hipper* con cuatro destructores se encontraban en Trondheim, mientras que el *Admiral Scheer* y el *Lutzow* con seis destructores estaban en Narvik (1).

El convoy inmediatamente anterior al PQ17, el PQ16, había zarpado el 21 de mayo desde Islandia al tiempo que el QP12 salía desde Murmansk en viaje de regreso. Los 35 mercantes y sus escoltas del PQ16 fueron avistados por aviones del "KG 40". El 25 de mayo comenzaron los ataques por parte de torpederos del "I/KG 26" y los bombarderos "Ju.88-4" del "KG 30" que lanzaron en altura, y que se prolongaron por cinco días con la colaboración de los "Ju.87 Stuka" del "I/StG 5" (StG = Sturzkampfgeschwader, Escuadra de bombardeo en picado) que ocasionaron el hundimiento de siete buques (2).

Con anterioridad a que se dispusiese la partida del convoy PQ 17,

el almirante Tovey había expresado que la situación estratégica era totalmente favorable a los alemanes, y que no era partidario de enviar cruceros pesados al mar de Barents con los convoyes, porque no se les podía dar protección adecuada contra submarinos y aviones y, en caso de ser averiados, sin facilidades adecuadas en el Norte de Rusia y demasiado lejos para su rescate, pero el Almirantazgo consideró esencial la presencia de cruceros en apoyo de la escolta cercana del convoy aunque con la limitación de no ir más allá del E. de la Isla del Oso, excepto que enfrentaran unidades de superficie que no incluyeran al *Tirpitz* y en todo caso no debían superar los 25° E.

El comandante de la “Flota Metropolitana” consideraba que, con respecto al próximo convoy con destino a Rusia, la época del año era la menos apropiada, prácticamente luz diurna las 24 horas. La escolta cercana demasiado débil y el convoy demasiado grande por lo que sugirió dividirlo en dos, pero el Primer Lord Naval dispuso que la operación se llevase a cabo como estaba planeada (3).

Un tema que parece haber causado honda preocupación en el almirante Tovey, fue la posibilidad que el Almirantazgo, ante determinadas circunstancias, dispusiese la dispersión del convoy. Todas las experiencias previas indicaban la inconveniencia de tal medida, porque en formación, el conjunto estaba más protegido, mientras que dispersos los buques serían presa fácil de los medios del enemigo (4).

El convoy zarpó el 27 de junio con destino a Arcángel porque las facilidades portuarias en Murmansk estaban inoperables por la acción de la “Luftwaffe”. Lo hizo con un tercio de la escolta cercana: un submarino, tres barreminas y cuatro “trawlers” (5).

El mismo día zarpó de Scapa Flow, una “Fuerza X”, con nueve carboneros acompañados por barreminas, dos cruceros y cinco destructores con la misión de desviar la atención alemana del PQ17 (6).

En junio 30 se produjo la reunión con el resto de la escolta cercana que provenía de Seydisfiord, seis destructores, otro submarino, cuatro corbetas y los buques AA, *Palomares* y *Pozarica*, el conjunto bajo el mando del capitán de fragata J.E. Broome (7).

Los cruceros pesados *London*, *Norfolk*, *Tuscaloosa* (USN) y *Wichita* (USN) y tres destructores, dos de ellos americanos, al mando del contraalmirante L.H.K. Hamilton, lo acompañarían hasta la Isla del Oso.

La cobertura lejana, desde una posición al NE de la isla Jan Mayen, estaba dada por la “Flota Metropolitana”, entonces integrada por el portaaviones *Victorious*, los acorazados *Duke of York* y *Washington* (USN), los cruceros *Cumberland* y *Nigeria* y catorce destructores, al mando del almirante Tovey.

Al tiempo de zarpar, Bletchey Park, donde se interceptaban y descifraban los mensajes alemanes (ULTRA) y se elaboraba inteligencia, había informado que el convoy sería atacado por bombarderos y submarinos. No había hasta entonces indicación alguna de la posible presencia de unidades pesadas de superficie.

ban del mar, pero era una niebla menos densa, más amistosa que en el invierno y tan pronto nos encontráramos fuera de ella regresáramos a los cielos y mar azul cobalto”.

(4)

La mayoría de los mercantes estaban concentrados en Hvalfjord, Islandia, donde además de lo inhóspito de la naturaleza se agregaba similar actitud de la población local que, aunque beneficiada económicamente, no estaba feliz con la presencia de tantos extranjeros. 24 buques eran americanos, todos cargados al máximo de su capacidad con acero, placas de blindaje, harina, tanques, aviones, chasis de camiones, TNT, víveres, combustibles y con variadas características, antigüedad y puertos de origen. El Alcoa Ranger, el Washington y el Homomu procedían de Filadelfia; el Daniel Morgan de Baltimore. De San Francisco el Olopama. De Mobile, el Pan Atlantic. El Exford y el Hoosier, tenían más de 20 años; el capitán de este último era Julius Holmgrum, un sueco naturalizado americano que próximo a los 80 años había dejado su retiro en una granja de Maine. El Ironclad era “tan pequeño y oxidado que nadie creía que los alemanes iban a gastar un torpedo en él”. Samuel Chase, John Witherspoon, William Hooper y Benjamín Harrison eran nuevos de la clase “Liberty”. El Capitán enarbolaba bandera panameña. De Portland, Oregon, procedía el Peter Kerr. Veterano del convoy PQ16 era el Carlton que había tenido que volver por efectos de una bomba. El Pranfratt era un carguero de la costa occidental. De los 8 británicos, el River Afton era el buque bandera del comodoro del convoy, John Dowding, de la reserva de la Armada Real, que había prestado servicios en cruceros y destructores durante la 1ª Guerra y por 20 años en la “Orient Line”; le había sido otorgada la condecoración de “Servicios distinguidos” al regreso de Dunquerque con su desmantelada nave. El Earlston llevaba un año de construido y transportaba, artillería de campaña, camiones, “Hurricane” encajonados y toneladas de munición naval. En la cubierta de popa tambores de combustible de alto octanaje y delante del puente, una pinaza a vapor para la base de la Armada Real en Arcángel. Stenwick, un barón noruego, naturalizado británico era su capitán. Estaba armado con dos ametralladoras “Browning”, seis “Oerlikon”, un lanzador de cohetes y un viejo cañón de 4”. El Empire Tide era una nave CAM (BCN N° 790, página 377), que además del “Hurricane”, llevaba un globo cautivo y un precario radar de alerta aérea, también instalado en el flamante Ocean Freedom. El Aldersdale y el Gray Ranger eran

petroleros de flota a los que se les había agregado una chimenea falsa para no ser identificados como tales. El primero, con la misión de reponer combustible a las escoltas, en navegación, mientras que el Gray Ranger, cumpliría igual propósito con base en Arcángel.

Además de mercantes americanos y británicos, el convoy incluía el holandés Paulus Potter y dos buques tanques Rusos, Azerbaijan y Dombass, los únicos con personal femenino a bordo. Rathlin, Zaafaran (Lugar de reinas) y Zamalek (Lugar de reyes), los dos últimos producto de astilleros alemanes, y en particular el Zamalek sólidamente construido; sus nombres asignados por la “Egyptian Mail Line”. Estaban destinados al rescate de naufragos con facilidades y medios para esa tarea, equipados en sanidad, y con reserva de flotabilidad mediante toneles vacíos en sus bodegas.

(5)

Los trawlers eran pesqueros requisados, que quemaban carbón y no superaban los 10 nudos. Uno de ellos, el Northern Gem, 850 toneladas, de origen alemán entregado como reparación de la 1ª Guerra y de mejor calidad que sus equivalentes británicos. Dos tercios de su tripulación eran jovencitos que nunca habían estado en el mar. El Lord Austin, 700 toneladas, estaba armado con un cañón de 4”, un “Oerlikon”, dos ametralladoras “Hotchkiss”, dos lanzadores de cargas de profundidad a ambos lados del puente y dos lanzacohetes que desplegaban metros y metros de alambres que eventualmente podían afectar a aviones atacantes. El Ayrshire y el Lord Middleton completaban el conjunto. Halcyon, Salamander y Britomat, eran los barreminas de 850 toneladas, propulsados por máquinas alternativas, armados con un cañón de 4” el Halcyon y el Salamander y con dos el Britomat y todos con cuatro ametralladoras .50.

(6)

El día 28, el Richard Bland, americano, varó en la costa islandesa y tuvo que retornar. El 29 la formación entró en una niebla espesa, oscura y fría acompañada por lluvia intensa con el consiguiente desamparo en los puentes abiertos y las dificultades inherentes para la formación inicial del convoy. A 0420 en el extremo septentrional de Islandia, el Exford colisionó con un hielo flotante y aunque éste emergía sólo cinco pies, le dobló la roda provocando un rumbo y tuvo que volver. La niebla también ocultó la “Fuerza X” con lo que no se cumplió con el objetivo buscado.

(7)

Las dos naves equipadas para la defensa AA, contaban con una adición

sustancial de blindaje y estaban armadas con seis piezas AA de 4" en tres montajes dobles y ocho "Pom-Pom" (40 mm), ocho de 20 mm y ocho ametralladoras .50 en dos montajes cuádruples, con tal cantidad de munición que parte de ella estaba estibada en cubierta. De las cuatro corbetas, Dianella, Poppy, Lotus y La Malouine que enarbolaba simultáneamente el pabellón tricolor y la enseña blanca, aunque su dotación era británica, dos eran nuevas en su viaje inaugural. Los seis destructores, con excepción del *Offa*, eran pequeños de la clase "Hunt" (destructores escolta) o de los tiempos inmediatamente posteriores a la 1ª Guerra. El *Keppel*, buque bandera del capitán Broome, era uno de estos últimos, y del cual se decía tenía "tantas vías de agua como un colador" y sus tuberías de "vapor atadas con cuerdas". En conjunto incluía uno de los de cuatro chimeneas, el *Leamington*, uno de los cincuenta antiguos cedidos por los EE.UU. en 1940. Completaban la escuadrilla *Wilton*, *Fury* y *Ledbury*.

(8)

El 14 de junio, el comandante naval alemán de las fuerzas en el Norte, almirante Schniewind, emitió una orden que disponía que al tomar conocimiento de que el convoy se encontraba en aproximación, los buques surtos en Narvik, Lutzow y Scheer, debían desplazarse al Altenfiord; mientras que la fuerza en Trondheim, Tirpitz y Hipper, se trasladaría al Vestfiord, el acceso a Narvik. Las dos fuerzas zarparían una vez que el convoy cruzase el meridiano 5° E y se reunirían a unas cien millas al N del Cabo Norte para llevar a cabo el ataque cuando se encontrase entre 20° y 30° E. La información respecto a la posición del convoy sería suministrada por submarinos y aviones.

(9)

Mientras tanto un explorador describía monótonamente círculos. Desde un destructor le enviaron un mensaje por lámpara: "Podría cambiar el sentido de giro. Nos está causando vértigo". Respuesta "Cualquier cosa para complacer a un inglés", e invirtió el sentido del vuelo. A media noche comenzaron a aparecer icebergs. En esta jornada se produjo el cruce con otro convoy procedente de Rusia en 73° N y 3° E.

(10)

A 0300 del 3 de julio, el petrolero *Gray Ranger*, tuvo un rumbo a proa al embestir un témpano pequeño. La dimensión de la avería no posibilitaba una reparación temporal de manera que, previa entrega de las cartas hidrográficas al *Aldersdale*, emprendió el viaje de retorno. Según

Sin embargo, el almirante Raeder había elaborado el plan "Rösselsprung" que involucraba a sus buques capitales en un ataque al PQ17, una vez que hubiese sido localizado, verificado la presencia de portaaviones en las fuerzas británicas en la zona y, por sobre todo, después de haber obtenido la autorización de Hitler. Como esa autorización estaba bastante condicionada y podía llegar demasiado tarde para intervenir, se dispuso el desplazamiento hacia el N de Noruega de las naves en Narvik y Trondheim (8).

Cuando el comando de la "Luftwaffe" tomó conocimiento de la partida del PQ17 los medios de la "5 Luftflotte" fueron reforzados con el arribo de la totalidad del "KG 30" y el "I/StG 5" hasta un total de 264 máquinas de combate y exploración. Con 24 horas de luz diurna el convoy sería objeto de continuo seguimiento.

El 1° de julio, desde el convoy, se avistaron submarinos en superficie que fueron alejados por los destructores. Después de mediodía apareció el primer avión de reconocimiento, un "Bv138", bote volador trimotor. Posteriormente una alarma submarina con el lanzamiento de cargas de profundidad. La neblina de la mañana se levantó en la tarde y la totalidad del convoy pasó a ser visible. Al explorador mencionado se unieron nueve torpederos "Heinkel", que se acercaron por la retaguardia, provocaron reacción AA y lanzaron desde lejos sin lograr impactos. Durante la jornada el *Aldersdale* inició el reabastecimiento de las escoltas. A 2100 aparecieron bancos de niebla. Tres atacantes fueron alejados por la AA. Más tarde el patrón del *Lord Austin*, teniente Leslie Wathen, avistó a proa un submarino en superficie junto a uno de los hidros torpederos. Cuando un destructor abrió fuego, uno se sumergió y el otro despegó.

El 2 de julio amaneció luminoso. Los submarinos se hicieron presente obligando al lanzamiento de cargas. El destructor *Offa* abrió fuego, a distancia extrema, a uno que se encontraba en superficie. A medio día el convoy era observado por seis exploradores. A 1630 atacaron diez "Heinkel 115C" de la 1./Kü.Fl. GR 406, que fueron rechazados. Uno fue derribado por el *Fury*, su tripulación a bordo del bote inflable, fue rescatada, con una de las escoltas en aproximación, por otro hidro que amarizó con gran riesgo y coraje. Luego se hizo presente un "Walrus", del crucero *London* con un mensaje lumínico de cambio de rumbo. Al repeler un súbito ataque de tres aviones, el hidro británico se encontró en la línea de tiro sin consecuencias (9).

Para entonces la fuerza de cruceros del contraalmirante Hamilton había sobrepasado el convoy y se mantenía fuera de la vista unas 40 millas al N.

Desde el anochecer del día 2 hasta la mañana de la jornada siguiente el convoy fue protegido por la niebla (10).

A 0700 se alteró el curso al E., para sobrepasar la isla del Oso y entrar en el Mar de Barents. Por la tarde las escoltas alejaron submarinos. Cinco "Heinkels", lanzaron a gran distancia sin consecuencias. El *Offa* rechazó a otro en ataque solitario (11).

A 2215 el convoy se encontraba 30 millas al N de la Isla del Oso. El almirante Hamilton decidió que sus cruceros permanecerían en las cercanías aun cuando el convoy sobrepasase la citada isla y por su parte el almirante Tovey con las unidades pesadas se aproximaba al punto para dar cobertura lejana. Todo parecía marchar bastante bien pero en esa jornada comenzaron a darse los acontecimientos que conducirían a una catástrofe.

Aviones de reconocimiento británicos comprobaron que la fuerza alemana en Trondheim había zarpado.

Tal como había sido previsto en las directivas del almirante Schniewind, la fuerza apostada en Narvik (*Lutzow* y *Scheer*) inició su desplazamiento hacia el Altenfiord, mientras que la de Trondheim (*Tirpitz* y *Hipper*) procedió al Vestfiord (12).

Para el 3 de julio, "ULTRA" informaba del desplazamiento de unidades alemanas hacia el N a lo largo de la costa Noruega, con concentración en el Altenfiord, desde el cual podrían partir para atacar el convoy, de manera que en el Almirantazgo británico, la duda era si el *Tirpitz* había zarpado del mismo. Hubo demoras en Bletchey Park que a 1900 del día 4 informó que las señales interceptadas en las últimas 24 horas pronto estarían disponibles. La información hacía presumir que efectivamente el acorazado había arribado al Altenfiord y que su escolta de destructores recibido órdenes de reabastecerse de combustible.

Al despuntar el día 4, la visibilidad permitía ver la totalidad del convoy pero una neblina en altura no permitía al señalero Barron Taylor, del *Palomares*, avistar al avión cuyo sonido oía. A 0230 apareció de improviso, lanzó un torpedo y desapareció. El buque tomó acción evasiva pero el *Christopher Newport* fue alcanzado (13).

Cercano el medio día, el Almirantazgo dejó a la discreción del almirante Hamilton sobrepasar el límite de los 25° E establecido en sus órdenes, si la situación lo demandase. Por su parte, Tovey que no tenía información que avalase tal cambio condicionó el mensaje de Londres ordenándole abandonar el Mar de Barents una vez que el convoy alcanzase los 25° E o antes, a su discreción, a menos que el Almirantazgo asegurase que no se encontraría con el *Tirpitz*. En un día muy luminoso esta fuerza era visible desde el convoy, adelante y a estribor del mismo, con un "Walrus" volando sobre ella. Dos submarinos fueron vistos a popa de la formación de cuatro columnas de los mercantes, mientras que hacia adelante y hacia atrás mantenían el contacto dos aviones exploradores a los que se unieron bombarderos "Ju.88" circunstancia que obligó a un rápido amarizaje del "Walrus".

Al comenzar la tarde, los "Ju.88" llevaron ataques esporádicos con bombas, sin éxito, y con una profusión de fuego AA. Hicieron su aparición algunos "Heinkel" y uno o dos "Focke Wulff 200", pero no se intentaron ataques concentrados. Avanzada la tarde atacaron doce "Heinkel", pero sus torpedos no alcanzaron a buque alguno, obligados a lanzar a gran distancia por el intenso fuego AA, de manera que los buques no habían sufrido más que daños superficiales en la mayoría de los casos provocados por excesivamente entusiastas artilleros (14).

A 1800, Hamilton informó de su intención de retirarse a 2200, pero previamente, a 1930, el Almirantazgo dispuso permaneciese con el convoy pendiente de futuras informaciones.

Más tarde se recibió un mensaje del Almirantazgo informando que un número no especificado de aviones había partido de Noruega y se encontraría sobre el convoy en una hora. El radar de los buques AA detectó a los atacantes y se dio la alerta. En el trawler *Lord Austin* se recibió un despacho: 25 aviones a una distancia de 30 millas. Desde el *River Afton*, el comodoro, izó "JG": "Listos para acción inmediata". El *Wainwright* debió suspender el reaprovisionamiento y realizar una maniobra para eludir bombas. El viejo *Keppel* también pudo hacer lo propio, en ambos casos salvados por escasas 100 yardas.

El radar del *Palomares*, detectó, primero diez, luego veinte y más tarde 30 aviones en aproximación. Desde el puente, el teniente Leslie Clements contó 42. En el *Leamington* se dieron circunstancias similares: "12 torpederos en aproximación, marcación....; 20 en aproximación....marcación; 35 en aproximación, marcación....". Un hidroavión, en llamas, afrontó la barrera de fuego AA, tan cerca que desde el *Aldersdale*, con binoculares, se pudo apreciar que sólo parecía vivo el piloto, que pudo lanzar para luego de varios rebotes desaparecer bajo el mar. Tal acto de coraje suicida, aparentemente tuvo compensación cuando un torpedo alcanzó al británico *Navarino* con un gran estallido. El *Wainwright* hacía fuego con todos sus cañones, abatiendo dos aviones (15).

Tres aviones atacaron al flamante "Liberty", *William Hooper*, que respondió con sus piezas de 4 y 3 pulgadas y ametralladoras. El motor de un avión se incendió, una granada de 3" hizo impacto en el ala de otro, pero el tercero, fríamente, se acercó para lanzar dos

el plan original, el Aldersdale debía regresar después de alcanzar la longitud del Cabo Norte; ahora debía seguir hasta Arcángel.

(11)
El Aldersdale proseguía con sus tareas de reabastecimiento de las escoltas a las que se agregó el Rowan, uno de los dos destructores americanos de la fuerza de cruceros del almirante Hamilton, que arribó al área del convoy cuando tenía lugar otro ataque aéreo, a cuya defensa contribuyó, averiando a dos máquinas mientras que un tercero, incendiado debió amarizar a proa del convoy seguido de otro que rescató a la dotación.

(12)
El Tirpitz y el Hipper arribaron a las islas Lofoten y el Scheer llegó al Altenfiord. Pero el Lutzow y tres destructores encallaron cerca de Narvik y no tomaron parte en las operaciones. El acorazado de bolsillo, sufrió daños severos que obligaron a su traslado a Alemania. Zarpó rumbo a Kiel el 9 de agosto, entró en dique seco el 21, de donde salió el 5 de noviembre. El 18 de diciembre se unirá a los cruceros Hipper y el Koln en el Altenfiord.

(13)
Previamente, "al divisar la estela, en el Newport, algunos huyeron de sus puestos de combate, excepto el marinero artillero Hugh Wright que abrió intructuosamente fuego de ametralladora .30 por delante de la trayectoria, hasta que quedó fuera de su campo tiro. El impacto, que alcanzó el cuarto de máquinas, desmayó a Wright que además resultó herido". Los buques de rescate, Zamalek y Zaafaran acudieron y rescataron a la tripulación. El Newport fue más tarde torpedeado por un submarino propio porque se mantenía a flote. Los vigías de los buques británicos quedaron sorprendidos cuando al unísono, los ráidos pabellones que habían cruzado el Atlántico, fueron arriados de los buques americanos, para luego ser reemplazados por otros más grandes y flamantes. Era el Día de la Independencia. Análogamente en la fuerza de cruceros, el Tuscaloosa, el Wichita y los dos destructores hicieron lo propio con intercambio de mensajes con las naves británicas.

(14)
A 1800 el destructor americano Wainwright pudo tomar combustible del Aldersdale, demorado por las acciones mencionadas en las que participó.

(15)
Parecía que avión alguno podría sobrevivir a tal respuesta masiva de fuego AA. Algunos de ellos mostraban resolución mientras que otros vacilaban

cayendo a derecha o izquierda. Volaban a lo largo de las columnas de buques, tan cerca que los pilotos y navegantes eran visibles en sus habitáculos. Los marineros debían mirar hacia abajo porque se desplazaban cerca de la superficie. Los numerosos torpedos provocaban mensajes de advertencia entre naves y fue inevitable que alguno hiciera blanco.

(16)

Cuando el buque parecía perdido, desde el Ledbury observaron como las mujeres combatían el fuego. El comisario y 4 tripulantes habían abandonado la nave en un bote y fueron recogidos por el Zamalek. Un segundo bote repleto de hombres remolcó a otro, al tiempo que el Zaafaran recogió hombres que estaban en el mar, ya sea porque habían saltado o expulsados por la explosión. Un último bote que abandonó el Alzerbaijan, fue "convencido" de regresar con ráfagas de ametralladora. La carga era aceite de lino y no petróleo, una circunstancia que contribuyó a la salvación del buque con la colaboración de los "voluntarios" y pronto navegaba en procura del convoy, al decir del capitán Broome "parecía agujereado pero feliz, capaz de hacer 9 nudos".

(17)

Los aviones torpederos alemanes pertenecían a la I/KG26 del comandante Werner Klümper que atacaron en conjunto con "Ju 88" de la KG30. Después del pasaje del convoy PQ16 los germanos habían adquirido experiencia, que aplicaron cuando dispusieron de un mayor número de aviones torpederos. Habían comprobado que se podía provocar gran confusión en las cortinas defensivas enemigas mediante el ataque combinado con torpederos y bombarderos. El momento más favorable era al comenzar la "noche" con los aviones torpederos procediendo desde el lado de la oscuridad mientras los buques realizaban maniobras para eludir las bombas lanzadas en picado y en altura por parte de los "Ju.88" de la KG 30, acción que facilitaba la sorpresa por parte de los "Heinkel" aproximándose en vuelo bajo.

La táctica llamada "Golden Zange" (Peine Dorado) consistía en un ataque con torpederos en masa llevado a cabo por una docena de "He.III H-6" que volaban en una amplia línea de frente, con el lanzamiento simultáneo para conseguir la máxima dispersión, al tiempo que se dividía el fuego AA de los buques.

Los "He.111 H-6" podían llevar dos torpedos adosados a la panza. Los torpedos eran del modelo LFT5 y

LFT5W, ambos de 450 mm. El último estaba basado en el modelo italiano producido por Silurificio Whitehead di Fiume.

(18)

Resultaba sorprendente que el ataque masivo con torpedos no hubiese producido más bajas, hecho que se adjudicó no sólo a la suerte sino también a la pericia para eludirlos, como ejemplo el destructor Offa lo logró con tres. La intensidad del fuego AA se ponía en evidencia en la cubierta superior del Pozaña, en la que casi era imposible caminar, alfombrada con vainas servidas. Muchas de las averías en superestructuras e incluso algunos heridos, se debieron al fuego de buques propios con las armas deprimidas para enfrentar máquinas que volaban muy bajo. Un único avión de reconocimiento terminó por alejarse con lo que la calma se hizo total. Se tenía la sensación que con 4 o 5 días más de navegación por delante, el convoy arribaría a destino con pérdidas tolerables, aunque la mayor preocupación era si la disponibilidad remanente de munición AA sería suficiente para enfrentar otros ataques como el soportado. Fue entonces cuando la calma fue abruptamente rota, no por los alemanes sino por los mensajes originados en Londres.

(19)

El razonamiento para presumir que no estaba próximo a zarpar era la indicación que no lo habían hecho sus destructores que debían partir anticipadamente para el patrullaje previo antisubmarino.

Por otra parte, un confiable agente noruego ubicado en la entrada del Altenfiord habría informado de inmediato de la zarpada del acorazado alemán. Sin embargo tal elemento de juicio debía tomarse con prevención atento que las transmisiones del citado agente se daban en intervalos irregulares. De manera que su silencio, en esa situación particular, no era una evidencia firme.

torpedos casi a quemarropa. Sin embargo, con una brusca maniobra pudo eludir uno, pero el otro penetró y estalló en el cuarto de máquinas. Otro torpedo pasó a escasos 20 pies de la popa del *Altdersdale*, para alcanzar al tanquero ruso *Alzerbaijan*, a proa del cuarto de máquinas, causando un enorme rumbo por el cual la carga comenzó a caer al mar al tiempo que se levantaban enormes columnas de humo, mientras se veía a una de las tripulantes disparar con una ametralladora sobre el avión en retirada que finalmente fue abatido (16).

El *Navarino* y el *William Hooper* estaban detenidos, escorados y echando humo, mientras el *Rathlin* se desplazaba lentamente rescatando unos 60 naufragos del segundo mientras que algunos del *Navarino* fueron recogidos por el *Zaafaran*.

La formación naval mostró eficiencia y disciplina para repeler el ataque y prevalecía el convencimiento que "mientras la munición durase el PQ17 podía llegar a cualquier parte" (17).

Tan repentinamente como se había iniciado el ataque terminó y volvió a reinar la quietud sólo interrumpida por esporádicos disparos a aviones de reconocimiento que permanecían volando en círculos. El convoy siguió navegando en su prevista formación; detrás quedaba una escena de devastación, el mar calmo cubierto de manchas de fuel oil ardiendo, algún bote salvavidas abandonado y restos de aviones derribados. A popa un pequeño grupo de pilotos alemanes en un bote inflable, otros en las alas de sus aviones abatidos esperando los arriesgados hidros de rescate. Doce aviones habían sido derribados y probablemente otros averiados no habrían podido alcanzar sus bases (18).

Mientras tanto el comando naval alemán, al no poder dar cuenta de la presencia de los temidos portaaviones británicos, se encontraba pendiente de la autorización de Hitler para la intervención de unidades pesadas. El almirante Raeder dispuso que el *Tirpitz* se reuniese con el *Scheer* en el Altenfiord, de manera de estar listo, una vez que la autorización se concretase. Las naves permanecerían en ese fondeadero hasta la tarde del día 5.

Por su parte los británicos, entre el 1º y el 4 de julio, habían dispuesto el reconocimiento aéreo de las costas septentrionales de Noruega por parte de "Catalina" que volaron al N de Rusia. Los vuelos de exploración se incrementaron en relación al avance a la zona crítica del PQ17. Se produjo, sin embargo, un vacío entre 1100 y 1700 del 4 de julio debido al accidente de un avión; fue un hecho que aportó una dosis a la incertidumbre que imperaba en el Almirantazgo.

Ese día el almirante Dudley Pound se hizo presente en el Centro Operativo de Inteligencia del Almirantazgo donde se encontraba el vicealmirante Sir Norman Denning a quien preguntó "si podía asegurarle que el *Tirpitz* se encontraba aún fondeado en el Altenfiord y si así era, si estaba listo a zarpar". Denning respondió que él podría saber si había zarpado después que lo hubiese hecho (19).

La afirmación de Denning, en cuanto conocer la presencia del

acorazado en el mar después que hubiese zarpado se basaba en los antecedentes de incursiones anteriores, cuando la interceptación del tráfico de mensajes “Enigma” (la máquina de cifrar alemana) indicaba que si una unidad capital era destacada, ésta permanecía en silencio RT, pero se producía un notable incremento en el flujo de las comunicaciones emanadas desde su comando en tierra, en este caso el “Gruppe Nord”, en Noruega. En esas circunstancias la alteración del tráfico había sido indudable tal como había ocurrido el pasado marzo cuando el *Tirpitz* había salido para una misión sin éxito contra el convoy PQ12.

Por otra parte ninguno de los submarinos destacados en aguas del Cabo Norte, había informado de la presencia de unidades alemanas en el mar (20).

Del lado alemán se daban circunstancias que naturalmente los británicos ignoraban. Los exploradores de la “Luftwaffe” no habían logrado ubicar las unidades de la “Flota Metropolitana”, de manera que no se podía satisfacer el prerrequisito de Hitler para llevar a cabo la Operación Rösselsprung, en el sentido que los portaaviones británicos debían ser localizados y atacados con aviones. La experiencia del *Bismarck* y el riesgo corrido posteriormente por el *Tirpitz*, como consecuencia de la participación de los aviones embarcados del “Arma Aérea de la Flota”, habían influido en las prevenciones acerca de la seguridad de las naves capitales de la “Kriegsmarine” (21).

El almirante Dudley Pound no confió en las evaluaciones de sus subordinados y consideró que el *Tirpitz* había zarpado y que atacaría el convoy antes que las unidades de la “Flota Metropolitana” pudiesen intervenir.

La apreciación indicaba que a partir de 0200 del día 5 podía concretarse el ataque alemán con unidades de superficie, *Tirpitz*, *Scheer* y *Lutzow*, porque aparentemente los británicos ignoraban el percance de este último. Como consecuencia del mismo podía resultar que los cruceros de Hamilton y el convoy con las escoltas de Broome serían superados y hundidos.

Por otro lado, el convoy tenía 800 millas aún por cubrir; la tarea de submarinos y aviones se vería facilitada por los buques mercantes dispersos si se daba la orden de desperdigarse. Al parecer se consideró mucho más grave la primera posibilidad y se actuó en consecuencia.

Poco después de 2100 del 4 de julio, el Almirantazgo ordenó que los cruceros que acompañaban al PQ17 se retiraran hacia el W. Apenas luego un despacho escrito personalmente por el Primer Lord Naval dispuso la dispersión del convoy (22).

Ante esta decisión poco y nada podía hacer la escolta inmediata para la protección del ahora esparcido y no existente convoy, por lo que el capitán Broome destinó los seis destructores a reforzar los cruceros del almirante Hamilton. Los dos submarinos permanecerían con los mercantes para atacar unidades enemigas, mientras que los buques AA, barreminas, corbetas y *trawlers* procederían directamente a Arcángel (23).

La orden de desperdigarse llegó a un sorprendido comodoro Dowding, a tal punto, que requirió la repetición del mensaje, y para el comandante de la escolta de destructores, capitán Broome, adoptar “la más dura decisión de su vida”: abandonar el convoy. Mediante un posterior mensaje al almirante Hamilton a cuya fuerza de cruceros se incorporaba, le hizo saber que “estaba siempre dispuesto a retornar”. Hamilton, atento el contenido del mensaje recibido del Almirantazgo, apreció, como una posibilidad, que su desplazamiento hacia el W conduciría a llevar las unidades de superficie alemanas a un encuentro con la “Flota Metropolitana” y ante esa eventualidad, consideró que los destructores serían más útiles operando con la fuerza principal británica, que se encontraba patrullando las aguas al NW de la Isla del Oso. Los destructores emprendieron su desplazamiento hacia el W cubriendo puestos de combate listos a reaccionar ante

(20)
Además de los submarinos rusos, se encontraban en esas aguas los británicos Ursula, Tribune, Seawolf, Trident, Sahib, Unrivalled, Unshaken, Sturgeon y el francés Minerva.

(21)
Es de destacar que para julio de 1942 la aplicación de la información proveniente de ULTRA, además de la obtenida de otras fuentes, había sido, y en ocasiones, dramáticamente exitosa, circunstancia que indicaba un grado de confiabilidad que el Primer Lord Naval no podía ignorar; sin embargo no fue así.

(22)
2111 “En extremo inmediato. La fuerza de cruceros retirarse hacia el W a alta velocidad”.
2123 “Inmediato. Debido a la amenaza de unidades de superficie el convoy debe dispersarse (‘is to disperse’) y proceder a puertos rusos”.
2136 “En extremo inmediato. Mi 2123, el convoy debe desperdigarse (‘is to scatter’).
Cabe aclarar que de acuerdo con las instrucciones para los convoyes, “disperse” significaba que los buques rompían la formación y procedían a sus destinos. Podían por lo tanto permanecer juntos por algún tiempo. En cambio “scatter” disponía partir en distintas direcciones según un esquema preestablecido.

(23)
El sentido del humor del capitán Broome, se manifestó cuando al recibir el despacho de un submarino informando que intentaba permanecer en superficie tanto cuanto le fuera posible, le contestó desde el Keppel: “yo también”.
A bordo del trawler Fort Austin, cuando el señalero informó al patrón que las banderas daban la orden de desperdigarse, su respuesta fue: “No sea un maldito tonto. Pida la señal correcta con lámpara”. Tan increíble resultaba para todos los escalones subordinados la decisión adoptada.
En el puente del destructor Offa, según el primer teniente W.D. O’Brien, “después que se enviara el mensaje “Que Dios esté con ustedes” a uno de los dos buques AA, el comandante, capitán de corbeta Alastair Ewing, el oficial de navegación, teniente David Unwin, yo mismo, y varios otros nos expresamos en distintos tonos acerca del horror que sentíamos en relación a la orden recibida. “No podemos hacer esto, no podemos abandonar el convoy”....Algunos argumentaron razonablemente que el *Tirpitz* podría estar más allá del horizonte, sin aparecer todavía. Llegamos a considerar la simulación de una avería (breakdown), deteniendo el buque y después que los otros destructores se hubiesen alejado, retornar al convoy. Estuvimos muy, pero muy cerca, de hacerlo”.

escuadra queríamos uniros al combate y ayudarlos. Pero nuestra misión estaba claramente especificada y si nos lanzábamos a la pelea como buques AA, quedábamos expuestos a un impacto de torpedo o bomba y de ese modo afectar nuestra capacidad para un encuentro de superficie a escala total".

"Hubiera sido un gesto valiente pero estratégicamente temerario. Después de todo, el convoy estaba bien provisto con escoltas cercanas equipadas contra ataques aéreos o por torpedos (submarinos). Otra consideración materialista era que el daño a un crucero es más serio que la pérdida de una docena de doce mercantes totalmente cargados. Los buques y sus cargas pueden ser construidos en unos pocos meses. Las complejidades de una unidad naval demandan no menos de dos años y una fortuna para construirla. La reciente pérdida en los convoyes a Rusia de los cruceros Edinburgh y Trinidad, debido a su ansiedad por inmiscuirse en oportunidad equivocada, definitivamente ha hecho decidir al Alto Comando no poner otras fuerzas en similar trance, sin protección de cazas, a ser víctimas de los bombarderos enemigos". Después de describir brevemente los eventos del 4 de julio, incluyendo los ataques de aviones torpederos, el documento del Wichita continuaba:

(25)

"A la Escuadra de cruceros uno, consistente del USS Wichita, USS Tuscaloosa, HMS Norfolk y HMS London bajo el inmediato comando del almirante Hamilton le fue ordenado patrullar un área adyacente al PQ17 y actuar como fuerza de cobertura en la eventualidad de un ataque por sorpresa de unidades de superficie enemigas. Nuestras instrucciones fueron explícitas. No debíamos ir más allá de la I. del Oso a menos que una amenaza enemiga fuera inminente y entonces con la condición de no superar los 25°E de longitud. El convoy había sido avistado tempranamente por una patrulla aérea nazi y subsecuente inteligencia sobre sus comandos navales dio lugar a la sospecha que el enemigo había, indudablemente, desplazado aviones y buques hacia el N. Después de todo, los últimos y pocos convoyes habían sido bastante exitosos para su gusto y no era de esperar que los alemanes permanecieran ociosos y dejaran que las cosas siguieran transcurriendo de igual manera. El reconocimiento sobre las bases alemanas no había tenido éxito a causa del tiempo, pero hace unos tres días, la RAF informó que todas las unidades navales principales nazis habían dejado sus apostaderos y presumiblemente se estaban desplazando hacia el N a lo largo de la costa noruega con fuerte protección aérea".

"El almirante Hamilton, en la esperanza de que podríamos enfrentar uno de los acorazados de bolsillo nazi, se mantuvo cubriendo el PQ17 algunos grados más de la última línea especificada en nuestras instrucciones. Al convoy le fue dicho de tomar ventaja de la espesa neblina tomando un curso más al N que el esperado. Para su sorpresa todavía lo estábamos cubriendo en una posición cercana a los 30° de longitud E".

"Cuando comenzaron los ataques por aviones enemigos, todos en la

unidades de superficie alemanas cuya aparición apreciaron como inminente (24).

La partida rumbo al W de la fuerza de cruceros fue tan súbita que un "Walrus" que había sido destacado, al retornar no encontró a su buque madre y escaso de combustible tuvo que amarizar para ser luego remolcado por el buque AA *Palomares*.

"La reacción a bordo de los cruceros y los destructores americanos fue la de sentirnos aturdidos por un "shock". Consideramos que debía haber un error en la trasmisión del mensaje....estaban profundamente amargados, execrando a los británicos en lo que creyeron una huída ante la posibilidad de una buena batalla en la que teníamos la posibilidad de sobrevivir. Nosotros estábamos resentidos por abandonar los dispersos e indefensos buques mercantes navegando a nueve o diez nudos, en aguas heladas en las que sabíamos, por experiencia, no era posible sobrevivir sino durante escaso tiempo. Dos de nuestros pilotos de observación del *Wichita*, murieron antes que pudiéramos rescatarlos. Nuestra ira se hizo aun más intensa por el buen espíritu y filosófica resignación con que la orden fue recibida por los mercantes, mientras observaban como nosotros nos íbamos. Solamente cuando ya estábamos alejados de la posible batalla y navegando rumbo a Scapa Flow, tuvimos la posibilidad de intercambiar mensajes con los británicos y comprobar que estaban tan furiosos y amargados como nosotros". Capitán de navío (R) Douglas Fairbanks de la reserva naval, entonces teniente del estado mayor del contraalmirante Robert C. Giffen, a bordo del *Washington* y que había sido asignado temporalmente al crucero *Wichita*.

La situación a bordo de este crucero determinó que el día 5 de julio a pocas horas del repliegue de las fuerzas de cobertura, el comando dispusiese que un informe aclaratorio fuese insertado en el diario del buque para conocimiento de la dotación (25).

Cabe recordar que ya, en la 1ª Guerra Mundial y con respecto a la conducción de fuerzas navales destacadas, una diferencia entre el Almirantazgo y el Comando Naval Imperial alemán estaba dada por el hecho que desde Londres se impartían continuamente una serie de órdenes y directivas, mientras que los germanos se limitaban a suministrarle información dejando, a criterio del almirante en el lugar de los acontecimientos, las decisiones a adoptar (26).

No se puede determinar cuál habría sido la decisión del almirante Tovey, si en lugar de recibir órdenes perentorias que deben haber hecho suponer una amenaza inminente, el Almirantazgo le hubiese suministrado la información y la inteligencia disponibles (27)

Mientras tanto en el Almirantazgo, dos horas después que la orden de dispersión había sido emitida, el capitán de navío Jock Clayton, subordinado de Denning, trató de persuadir a Dudley Pound que la cancelara porque se había fortalecido la impresión de que el *Tirpitz* se encontraba en puerto, al recibirse un nuevo descriptamiento "ULTRA" procedente de un mensaje irradiado a submarinos alemanes en el área del Cabo Norte informando que no había en la vecindad, unidades de superficie propias (28).



La flota latente: *Tirpitz, Hipper y Scheer* en un fiordo noruego.

y al mismo tiempo estar lo suficientemente cerca para tener un paraguas de cazas sobre los mismos por todo el tiempo. Una de las primeras lecciones de la estrategia militar es: 'siempre que se pueda enfrente a su enemigo en el terreno de su elección y sea capaz de concentrar fuerzas superiores sobre punto más débil'. Si esto es imposible, entonces la primera lección, es retirarse antes de ser atrapado...', pero fuimos afortunados de evitar esa desastrosa alternativa". Finalmente, después de reiterar la señal del almirante Hamilton: ".....Estoy seguro que pronto tendremos la oportunidad de arreglar cuentas....", el documento del Wichita terminaba: "Nosotros también estamos seguros. Ninguno de nosotros gusta de la sensación de haber huido. Pero debe recordarse que estamos en posesión de una limitada información. Nadie puede acusarnos de no tener ánimo. El Wainwright y el Rowan mostraron eso, y lo que ellos dieron es sólo una muestra de lo que vendrá. Ni tampoco nadie puede decir que los británicos carecen de agallas. Después de

todo, han estado combatiendo en esta guerra por casi tres años y por un año entero pelearon solos, sin aliados, sin un ejército adiestrado y sin equipamiento; su flota magramente esparcida alrededor de los siete mares. Cualquiera que haya visto la gente de Londres, de Liverpool, Bristol, Portsmouth, Coventry o Southampton puede testificar sobre su valor. Cualquiera que haya observado los "Comandos" en acción o haya estado en Dunquerque o Malta sería un buen testigo. No, nosotros somos pueblos emparentados y aliados en más de una manera. Ciertamente triunfarán nuestros propósitos y nuestros espíritus combinados. Nuestra fuerza yendo más allá del punto de retorno previsto para tentar la flota enemiga hacia nosotros, hizo su aporte. Habría deseado hacer más. Pero la guerra requiere una buena dosis de paciencia y amplitud de criterio tanto como coraje y ansias de combatir. Hemos estado en este juego por siete meses. Somos inexpertos novatos y todo lo que necesitamos es la oportunidad y nos sorprenderemos de cuan pronto vendrá. El buque se dirige ahora rumbo a Hvalfiord, Islandia".

(26) Un ejemplo, fueron las continuas órdenes al almirante Craddock, en aguas sudamericanas, sin darle los medios para afrontar una situación previsible, mientras que su oponente, el vicealmirante Graf Spee actuaba por decisión propia en base a las informaciones disponibles, situación que condujo a la primera derrota naval británica en cien años, en la batalla de Coronel. En la IIª Guerra, fue patrimonio de la "Supermarina", condicionar desde Roma las iniciativas de sus comandos en el mar, mientras que sus contrapartes, en especial el almirante Cunningham, y el almirante Somerville, ya sea por sus personalidades o por las características del teatro de operaciones, gozaban de libertad en sus decisiones y en ocasiones Cunningham solía hacer notar, en términos con algo de dureza, los errores de apreciación de los que estaban sentados en sus escritorios en Londres, alejados de las realidades de lo que ocurría en el Mediterráneo.

(27) Precisamente, a fines de los sesenta, el primer teniente del destructor Offa, era el vicealmirante W. D. O'Brien que expresó: "...Para mi el PQ17 provee una clásica lección, y benévolutamente se sabe que no fue una nueva, de los peligros que acompañan un emprendimiento militar cuando una autoridad central, en este caso el Almirantazgo, toma el control de los movimientos tácticos de los buques de los comandos en el sitio de la acción. En el PQ17 ese error fue compuesto al no suministrar el Almirantazgo a esos comandantes ya sea, la inteligencia o el razonamiento que llevó a emitir tan dramáticos mensajes". "No tengo, ni nunca he tenido, duda alguna que esos tres mensajes fueron erróneos en principios y erróneos en las realidades. El Comandante en Jefe de la "Flota Metropolitana" era responsable de la planificación y el pasaje del PQ17; el almirante Hamilton, con una fuerza de cruceros británico-americana de considerable poderío, tenía la responsabilidad de cubrir el convoy contra un ataque por unidades de

superficie; el capitán de fragata Broome tenía la tarea de dar escolta cercana. El procedimiento apropiado era dar a esos oficiales toda la inteligencia disponible y dejarles las decisiones tácticas. Fueron totalmente privados de este derecho y colocados en la humillante posición de serles ordenado desertar un convoy sin tener la información que les hubiese permitido juzgar si se justificaba o no este horrible sacrificio... No podría haber duda que la suerte de los buques del convoy sería el de solitarios e indefensos blancos en un mar chato y calmado en una eterna luz diurna. Ordenar esto fue totalmente contrario, firme en mi mente entonces, a que la mejor postura defensiva contra todas las formas de ataque, submarino, aéreo o superficial, era para un convoy, permanecer concentrado y ser solamente desperdigado ante la eventualidad inmediata de un ataque por abrumadoras fuerzas de superficie".

(28) Distintos autores coinciden en que Dudley Pound había conducido la flota en el mar de manera autorita-

ria. Para el Primer Lord Naval, "el control centralizado desde el Almirantazgo era instintivo y automático". La posterior muerte de Pound como consecuencia de un tumor cerebral y los síntomas significativos precedentes, como la frecuente tendencia a quedarse dormido en el transcurso de una reunión, han llevado a contemplar la posibilidad que sus facultades de análisis y evaluación estaban deterioradas en la noche del 4 de julio de 1942.

"4 de julio. Tarde en la noche, el Almirantazgo ordenó dispersarse al convoy PQ 17, y a la primera escuadra de cruceros retirarse hacia el W. La primera orden parece algo prematura. Durante la última parte del día hemos permanecido al SW pero a 2200 pasamos otra vez al NW, de manera de dar cobertura a los cruceros, en caso de que al retirarse se vieran comprometidos por fuerzas superiores".
5 de julio. Tirpitz y Hipper han sido vistos al NW del Cabo Norte". (Extractos del diario del capitán de navío Cecil Harcourt, comandante del Duke of York, buque insignia del almirante Tovey).

(29)

A 1700, el submarino ruso Red Star informó del primer avistaje. A 1816 un avión envió su mensaje y a 2029 lo indicaba el submarino Unshaken.

(30)

Como ejemplo: A 1440 del día 5, Bletchey Park suministró el texto de un mensaje del capitán de corbeta, Bielefeld, comandante del U 703. "Hemos hundido el Empire Byron de 9.000 toneladas....Puerto de destino Arcángel, su capitán John Rimington a bordo como prisionero....Convoy totalmente disperso, curso 120", me encuentro en persecución". En realidad John Rimington no era el capitán del Empire Byron, un flamante buque mercante que transportaba tanques. El capitán era John Warton, que estaba dormitando en el puente cuando estalló el primer torpedo en el cuarto de máquinas. Una de las medidas que había dispuesto fue que los oficiales se despojaron de sus uniformes para no ser identificados. Rimington era un técnico del Ejército enviado para asesorar a los rusos acerca de los tanques. Al conservar su "Duffel Coat" les pareció a los alemanes la figura más relevante.

El 6 de julio, Bletchey Park dio a conocer un mensaje del cuartel operativo de la "Luftflotte 5". "Operaciones de reconocimiento contra el convoy PQ17 desde 1400 a 1800. Convoy disuelto....El total de buques en el área no puede ser establecido por la magnitud de la dispersión".

(31)

Los alemanes emplearon un total de 202 aviones de ataque, de los cuales, 130 eran "Ju.88" y 43 "He.111", "He.29", y "He. 115". Nueve naves fueron hundidas por submarinos.

(32)

Este desastre llevaría a un oficial británico a expresar que "el Tirpitz con un simple cambio de fondeadero había provocado más daño que los submarinos y los aviones en la historia de los convoyes a Rusia". Aunque en realidad no había sido un simple cambio de fondeadero.

(33)

En cada uno de estos episodios, las actitudes de las tripulaciones, las distintas suertes corridas por los sobrevivientes y otros detalles, requerirían un espacio no compatible con este trabajo. En general, los mercantes aislados o en grupos, escoltados o no, presentaron seria resistencia a los ataques aéreos para, en la mayoría de los casos, finalmente sucumbir abrumados por el número o la determinación de los atacantes. La acción de los submarinos siempre fue por sorpresa y sin previo aviso. Como referencia se da cuenta en forma breve de las circunstancias de algunos hundimientos:

Carlton, torpedeado a 0510 del 5 de mayo.

Empire Byron, torpedeado a 0610. El submarino emergió, entregó al 3er maquinista que había recogido de las aguas, indicó el rumbo a seguir para llegar a tierra, entregó salchichas, pan negro y cognac y filmó a los sobrevivientes y el mercante hundiéndose.

Peter Kerr. Atacado por tres "Ju.88" que lo alcanzaron con tres bombas. Honomú. Alcanzado por dos torpedos. Dos submarinos emergieron en cercanías de los botes y otro a 1/4 de milla. Se llevaron prisionero al capitán. Entregaron carne enlatada y pan y preguntaron si tenían suficiente agua.

Fairfield City. Atacado por "Ju.88" y alcanzado por dos impactos directos y varios cercanos.

Daniel Morgan. Rechazó ataques aéreos por espacio de dos horas, obligando a dos "Ju.88" dañados a acuatizar. Le lanzaron 80 bombas, de las cuales 30 fueron impactos cercanos y 3 directos, al tiempo que fue alcanzado por un torpedo en la banda de estribor. Un submarino emergió y dio la orden a los sobrevivientes de seguirlo, cosa que hicieron por espacio de una hora cuando la nave aumentó velocidad y se alejó. El desplazamiento condujo a los sobrevivientes al buque ruso Donbass.

En el anochecer del 5, cuando navegaba rumbo a Scapa Flow, el almirante Tovey tuvo noticias de la presencia de naves alemanas en aguas del Cabo Norte navegando hacia el E y a unas 300 millas del punto donde el convoy se había dispersado. Los informes provenían de dos submarinos, uno británico y otro ruso y de uno de los aviones de reconocimiento (29).

La salida a mar abierto de las unidades germanas fue muy breve. Hitler había permitido la zarpada en la mañana del 5 de julio. El Tirpitz con el Scheer, el Hipper, siete destructores y dos torpederos zarparon del Altenfiord entre 1100 y 1130. Cuando fueron interceptados los mensajes británicos y ruso de avistaje y ya se tenía noticia que el disperso convoy era víctima de submarinos y aviones, el almirante Raeder canceló la operación y a 2130 la fuerza revirtió su rumbo y llegó a Narvik sin problemas, mientras que la "Flota Metropolitana" hacía lo propio en Scapa Flow el día 8.

La dispersión del convoy permitió que submarinos y aviones alemanes fueran hundiendo una a una, 21 de las indefensas naves abandonadas a su suerte sin protección alguna.

Los operadores "ULTRA" comenzaron a captar las señales que daban cuenta de la situación. Mensajes descifrados originados en el comando de la "Luftwaffe" en las Lofoten daban cuenta de avistajes y hundimientos al igual que los provenientes de diferentes submarinos (30).

Diez de los mercantes, un petrolero y un buque de rescate hundidos, lo fueron por obra de bien adiestradas tripulaciones de aviones alemanes. Naturalmente ante la ausencia de escoltas su tarea se vio enormemente facilitada sobre buques inermes, de escasa velocidad, y prácticamente incapacitados de realizar maniobra evasiva alguna con posibilidad de éxito. Como contrapartida la "5 Luftflotte" perdió cinco aviones (31).

Solamente once mercantes y dos de las tres naves de rescate lograron arribar a Arcángel con 87 aviones, 164 tanques, 896 vehículos y 57.176 toneladas de repuestos y otros abastecimientos. Los 22 hundidos llevaban 210 aviones, 430 tanques, 3.350 vehículos y 99.316 toneladas de repuestos y otros abastecimientos (32).

Una información de detalle indica que a partir de 2215 del 4 de julio de 1942, la orden de desperdigarse no se cumplió exactamente de acuerdo con lo previsto porque algunos lo hicieron individualmente y otros en pequeños grupos tal como la corbeta *Dianella* que con dos submarinos puso proa al Mar Blanco. Otras naves, protegidas por los buques AA *Palomares* y *Pozarica*, con la escolta de unidades menores, pusieron rumbo a la isla de Novaya Zemlya en cuya costa occidental, en el estrecho Matochkin; allí se refugiaron entre el 11 y el 20 de julio los mercantes *Ben Harrison*, *Silver Sword*, *Troubador*, *Ironclad*, *Azerbaijan* y *Ocean Freedom*, al que fue izado el "Walrus" que el *Palomares* había remolcado hasta allí. A un fondeadero más al S arribó el *Empire Tide*, mientras que el *Winston Salem* permaneció encallado entre el 8 y el 24 de julio. Otros como el trawler *Ayrshire*, al comando del teniente de la reser-

va naval voluntaria L. J. Gradwell, con 3 barreminas, condujeron a los mercantes *Silver Sword*, *Ironclad* y *Troubador* rumbo al hielo, en el que penetraron unas veinte millas, donde permanecieron entre el 5 y 7 de julio apelando al pintado de blanco y el cubrimiento con sábanas como enmascaramiento, para posteriormente dirigirse al Estrecho Matochkin en Novaya Zemlya. Según palabras del almirante Tovey la conducta del pequeño *Ayrshire* fue “un espléndido ejemplo de imaginación e iniciativa”. Su comandante había sido previamente un letrado (barrister) mientras que su segundo, teniente Richard Elsdon, un abogado (solicitor). A pesar de su profesiones en la vida civil, actuaron como si hubiesen pasado sus vidas aprendiendo técnicas y tradiciones navales.

En el Mar de Barents central sucumbieron: Por acción de submarinos: el 5 de julio, *Empire Byron*, *River Afton* (buque del comodoro Dowding), *Carlton*, *Daniel Morgan* y *Honomu*. Por acción aérea: el 5 de julio, *Earlstone*, *Washington*, *Bolton Castle*, *Paulus Potter*, *Pankraft*, *Peter Kerr*, *Fairfield City*, el petrolero *Aldersdale* y la nave rescate *Zaafaran*; el 6 de julio, el *Pan Atlantic*. En aguas al SW de la isla Novaya Zemlya, entre el 6 y el 8 de julio los submarinos hundieron los mercantes *Hartlebury*, *Olopana*, *John Witherspoon* y *Alcoa Ranger*.

Al S del Mar de Barents, próximo al acceso del Mar Blanco, los aviones hundieron el 10 de julio, los mercantes *Hoosier* y *El Capitán* (33).

En esa jornada del 5 de julio de 1942, catorce mercantes del PQ17 fueron hundidos. Pero el drama no había terminado (34).

El 7 de julio, la primera nave en arribar a Arcángel, fue la corbeta *Dianella*, que volvió a zarpar en búsqueda de sobrevivientes en el Mar de Barents. Dos días más tarde llegaron, un buque de rescate y dos mercantes. El comodoro Dowding, fue rescatado después de permanecer por tres horas en una balsa en aguas heladas y llegó a Arcángel el día 11 con otros tres buques. El imperturbable comodoro, después de sentenciar “que no había sido un convoy exitoso”, partió de Arcángel el 16 en una de las tres corbetas para tratar de traer a salvo naves que se encontraban refugiadas en Novaya Zemlya. Tan pronto llegó al área procedió a integrar un convoy que puso rumbo a Arcángel la noche del 20 encabezado por el rompehielos ruso *Murmansk* a cuyo bordo se encontraba Dowding. El mercante americano *Winston Salem* que había encallado, fue reflozado el 24 y pudo llegar a destino.

Como consecuencia de ésta y otras experiencias, los británicos llegaron a la conclusión que los convoyes debían contar con la cobertura cercana de portaaviones escolta si se deseaba mantener la magnitud de las pérdidas dentro de valores razonables. (una conclusión tan obvia que casi podría calificarse como “una verdad de Perogrullo”). Para algunos autores, los submarinos en el Ártico no significaban una amenaza del grado puesto en evidencia en el Atlántico Norte. Las condiciones ambientales extremas imponían condiciones tan severas para los submarinos como para las naves escolta, aseveración que parecería correcta en época invernal, por cuanto las imperantes durante las operaciones contra el PQ17,

Aldersdale. Alcanzado por las bombas de tres “JU.88”. La tripulación recogida por el barreminas *Salamander*, que intentó el remolque, tarea que abandonó al recibir la orden de retirarse. El *Aldersdale* fue hundido con cargas de profundidad. *Zaafaran*. Alcanzado por las tres bombas lanzadas por un único avión. Dotación rescatada por el *Zamalek*. *Earlston*. A 1200 rechazó el ataque de cinco torpederos. Averió un avión y esquivó un torpedo. Posteriormente atacado por ocho “Ju.88”. Uno lanzó dos bombas que cayeron a babor y estribor para luego estrellarse en el mar por no poder salir de la picada. La bomba de otro cayó a proa y un tercero lanzó dos más. A 1510 una bomba causó averías que lo dejaron sin propulsión. Emergieron cuatro submarinos, dos a 200 yardas, un tercero a 1/2 milla y el cuarto a una milla. Los tres más cercanos formaron un triángulo con los botes en el centro. Trasladaron a bordo de uno de ellos al capitán *Stenwick* y no aceptaron sus pedidos de ayuda. Cuando se pidió al comandante de otro el rumbo a seguir su respuesta fue: “estamos en guerra, búsquense-lo ustedes”. *Panfrat*. Atacado por siete “Ju.88”. Tres de ellos lanzaron nueve bombas. Una resultó en impacto directo y dos cercanas tuvieron efecto mina. La tripulación fue rescatada por la corbeta *Lotus*. El *Washington* se unió al *Paulus Potter* y el *Bolton Castle*. A media tarde un avión lanzó sus bombas, una con caída cercana al *Washington*. Más tarde atacaron siete con un impacto en el *Bolton Castle* que marcó su fin. El *Paulus Potter* resultó afectado por el efecto mina de una bomba cercana. Más tarde el *Washington* fue alcanzado por bombas al tiempo que se incendiaba por efectos de ametrallamiento. Las tres dotaciones rechazaron ser recogidos por el *Olopana*, porque se consideraban más seguros en los botes; después de entregarles cigarrillos y pan el *Olopana* se alejó. *River Afton*, el buque del comodoro. A 2015 recibió el impacto de un torpedo, seguido de otro y luego un tercero. El submarino salió a superficie y se llevó un hombre para identificar la carga. Dejó vino, y pan; después de tomar fotografías recomendaron tomar rumbo a *Novaya Zemlya* a 200 millas.

(34)
Pan Atlantic. El 6 de julio sufrió al menos un impacto directo de bomba que lo incendió.
Hartlebury. A 0200 del 7 de julio fue alcanzado por un torpedo, seguido de dos más. El submarino emergió y en inglés preguntó: ¿Qué buque? ¿Destino? ¿Por qué van a Rusia-ustedes no son bolcheviques- o lo son? Pregun-

taron si tenían compás, lamentaron no tomar a nadie a bordo por falta de espacio y entregaron dos botellas de “Schnapps” (licor parecido a la ginebra holandesa) y siete panes. *Alcoa Ranger*. Observado por avión de reconocimiento. A 0830 un torpedo hizo impacto en la banda de estribor. El submarino emergió y abrió fuego sobre la nave abandonada, efectuando no menos de sesenta disparos. Los sobrevivientes llegaron a la conclusión que lo tomaron como una práctica de artillería. Luego hizo las preguntas habituales y si tenían suficientes provisiones; tomó fotografías e indicó el rumbo a tierra. *John Witherspoon*. A 1615 del 7 de julio alcanzado por un torpedo seguido de otro poco más tarde. El submarino salió a superficie, preguntando si había alguien herido, si necesitaban víveres o agua. ¿Cuántas toneladas de carga? Indicó el rumbo a tierra. La tripulación posteriormente rescatada por la corbeta *La Malouine*. *Olopana*. Si se producía un ataque aéreo, planificaron provocar un fuego mientras dos botes se alejaban para engañar al adversario haciéndole creer que lo habían alcanzado. El sistema operó por primera vez la tarde del 7 de julio, cuando atacó un *Heinkel*, que luego se alejó, para pasar la información a un submarino. El torpedo hizo impacto a 2255. Más tarde el sumergible hizo uso de su cañón. Se acercó a balsas y botes y formuló una pregunta aparentemente estereotipada: ¿Son ustedes bolcheviques? ¿No? Entonces ¿Por qué están ayudando a Rusia? Les informó que todos los buques del convoy estaba en el fondo del mar, les señaló la dirección de la tierra más próxima y les preguntó si tenían suficiente comida. *Hossier*. A 2115 del 9 de julio atacado por aviones. Tres bombas estallaron debajo del casco, dejando fuera de servicio su propulsión. La corbeta *Poppy* disparó 30 granadas para hundirlo, evento que se dio a 0100 del 10 de julio. El Capitán. Tres bombas que estallaron a menos de veinte yardas marcaron su fin. El trawler *Lord Austin* rescató a su tripulación, un conjunto de americanos, argentinos, polacos, ingleses y chinos. *Samuel Chase*. Alcanzado por tres impactos directos y tres cercanos de bombas que afectaron la tubería principal de vapor y lo dejaron inmóvil. Fue tomado a remolque por el barreminas *Halcyon*.

(35)

Entre fines de 1969 y principios de 1970, encontrándome en la Comisión Naval en Europa, a diario, el matutino "The Times" daba cuenta del desarrollo de un juicio iniciado por el comandante de la escolta del PQ 17.

En un libro escrito por uno de esos advenedizos y profanadores de la historia, que también conocemos en nuestro medio, había afirmado que la incompetencia y la falta de decisión del citado comandante había dado lugar al desastre. Durante el juicio prestaron declaración varios miembros de la dotación en particular los que se encontraban en el puente, el oficial de guardia, el de navegación y otros, y hasta el propio timonel.

Con un colega solíamos discutir cuál sería el veredicto final y mi interlocutor, razonando según ciertos parámetros, llegó a la conclusión que fallarían en contra de "El viejo", porque el gran responsable había sido el Almirantazgo y no iban a poner en evidencia. Nada más lejos de la realidad; en el breve tiempo que caracteriza a la justicia británica, el tribunal condenó al autor del libro y al editor a pagar la suma de 70.000 libras esterlinas, suma que a valor actual debe superar el millón de dólares y que el involucrado había anticipadamente dispuesto donar a una institución naval de ayuda social.

permitieron a los submarinos emerger sin problemas, o al *Palomares* remolcar por muchas millas un "Walrus" en un mar completamente calmo (35).

Un aspecto que no ha sido considerado en las publicaciones consultadas es el de comparar estas acciones en el Norte de Noruega, en aguas al alcance de aviones y submarinos y bajo la amenaza de la presencia de unidades de superficie, con el desplazamiento de convoyes en el Mediterráneo donde, tanto Somerville, desde Gibraltar, y en especial Cunningham, desde Alejandría, operaban con sus fuerzas de antiguos acorazados y en general, un único portaaviones con escasas y obsoletas máquinas como el caso del *Eagle* y sus "Sea Gladiator" (BCN N° 794, página 282), al alcance de medios del enemigo tanto o más poderosos en número que los que se debían afrontar en el Ártico. Para los que han seguido el relato de esta serie de artículos, cabe el interrogante de por qué la "Flota Metropolitana" no se desplazaba hacia el E como protección de los convoyes, dispuesta a enfrentar el *Tirpitz* y neutralizar o al menos atenuar las incursiones aéreas alemanas con cazas del *Victorious* u otro portaaviones, tal como lo habían hecho en el Mediterráneo las máquinas del *Eagle*, el *Ark Royal* o el *Illustrious*.

Como contraparte cabe mencionar, en primer lugar, las condiciones ambientales y la extensión y lejanía del teatro de operaciones y como factor contribuyente la carencia de medios suficientes y tecnologías adecuadas para el reabastecimiento en el mar. En el Mediterráneo, los británicos contaban con Malta, la asediada isla en el centro de ese mar, y desde ella contar con protección aérea adicional y donde buscó refugio el *Illustrious* cuando resultó seriamente averiado por los "Stuka". En el Ártico, además de no contar con ese punto intermedio, en el otro extremo, en Murmansk o Arcángel, no sólo no existían facilidades para afrontar reparaciones y reabastecimientos, sino que las actitudes de los soviéticos estaban lejos de ser receptivas para la presencia de extranjeros, incluso para aquellos que fueron a protegerlos como las escuadrillas de la RAF destacadas en Murmansk. Además cabe recordar que la "Regia Aeronautica" estaba lejos de estar capacitada para atacar unidades navales y recién cuando la "Luftwaffe" se hizo presente con dotaciones adiestradas y medios adecuados, y los italianos comenzaron a hacer buen uso de su torpederos "SM79", los británicos sufrieron pérdidas importantes. También debe considerarse el contenido del informativo dado a conocer en el *Wichita*, que aunque elaborado el día 5 de julio sin otros elementos de juicio que los disponibles en ese momento y destinado a preservar la moral de la dotación, los argumentos expuestos son atendibles para la situación puntual que se presumió.

Después de evaluar las operaciones en ambos teatros de operaciones, se tiene la impresión de que el Almirantazgo parecería que no tomaba tanta injerencia en el Mediterráneo como lo hacía en el N de Europa y el Atlántico y por lo tanto Cunningham y Somerville gozaban de mayor libertad de acción, incluso para correr riesgos, aunque en ocasiones el último nombrado fue objeto de críticas e intento de corte marcial por parte del Almirantazgo, materializado no sólo por Dudley Pound sino también por su segundo el contraalmirante Phillips que pereció en el *Prince of Wales* el 10 de diciembre de 1941.

Por otra parte correspondería recordar que en diciembre de 1943, el *Scharnhorst* fue hundido en el N de Noruega por unidades de la "Flota Metropolitana", cuando intentó atacar el convoy JW 55B con destino a Rusia (BCN N° 803, página 520). A diferencia de la época del año, verano en el caso del convoy PQ17, la duración de la luz diurna era mínima, y con ello también la posibilidad de apoyo aéreo; el convoy virtualmente sirvió de cebo para atraer la nave alemana y el Primer Lord Naval era el almirante Sir Andrew Cunningham. **BCN**