

*Residencia
de los estudiantes*

EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO DE BATALLA SCHARNHORST

(26 de Diciembre de 1943)

*Residencia
de los estudiantes*

TRADUCCION DEL
SUPPLEMENT TO THE
LONDON GAZETTE

*Residencia
de los estudiantes*

5 de Agosto 1947

*Residencia
de los estudiantes*

00000-----



Jueves, 7 de Agosto de 1947

HUNDIMIENTO DEL CRUCERO DE BATALLA ALEMÁN SCHARNHORST
EL 26 de Diciembre de 1943.

El informe anexo fué entregado el 28 de enero de 1944 a los Lores Comisarios del Almirantazgo por el Almirante Sur Bruce A. Fraser, Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana.

Tengo el honor de ofrecer a los Lores Comisarios del Almirantazgo mi informe de la batalla del 26 de Diciembre de 1943 a la altura del Cabo Norte que culminó con la destrucción del crucero de batalla alemán SCHARNHORST. Todos los datos horarios son los de la zona menos una hora.

Dispositivo preliminar

2.- Después de dirigirme al Golfo de Kola y proveer con la protección de la flota de combate al J.W. 55A (Nota del Almirantazgo: los convoyes J.W. eran los que se dirigían a Rusia y los convoyes R.A. los que regresaban de Rusia), regresé con la fuerza 2 (vease párrafo 17) a Akureyrit (en la costa septentrional de Islandia) para reabastecerme de petróleo en preparación para escoltar al convoy J.W. 55B.

3.- Con la llegada sin novedad del J.W. 55A, me convencí de que el SCHARNHORST intentaría hacer una salida y trataría de atacar al convoy J.W. 55B.

4.- Afortunadamente mi pequeña fuerza venía manteniéndose reunida desde hacia casi dos semanas, nos conocíamos bien y habíamos practicado juntas operaciones nocturnas.

5.- Antes de hacerme a la mar el 23 de diciembre tuve una conferencia final con los Oficiales Comandantes en la que expuse mis intenciones y destaque en esta ocasión que cada oficial y cada tripulante debía estar perfectamente seguro de conocer su deber en un combate nocturno. Tal recomendación podría apenas parecer necesaria, si no fuese porque en la Flota Metropolitana ocurren frecuentes cambios de oficiales y dotaciones y exigiéndose constantemente la misión de escolta se hace muy difícil lograr la adecuada instrucción.

6.- Si llegáramos a encontrarnos con el SCHARNHORST había decidido:

(a) Aproximarme al enemigo, abriendo fuego con bengalas a una distancia de 12.000 yardas.

(b) Formar a los cuatro destructores de mi barrera en subdivisiones y darles tiempo para tomar posiciones para el ataque de torpedos.

(c) Mantener al JAMAICA en apoyo próximo del DUKE OF YORK pero con libertad de acción para evitar tajantemente toda acción y ampliar la distancia en caso de combate.

7.- La capacidad de resistencia de mis destructores no permitía una defensa continua para todo el paso del convoy y mi intención era alcanzar la posición de defensa a una velocidad de 15 nudos cuando el convoy estuviese exactamente al Este de la isla de los Osos. Esto me permitiría permanecer unas 30 horas en la región.

8.- La Fuerza 2 se hizo a la mar a las 23,00 horas del 23 de diciembre y en las primeras horas de la mañana siguiente llevó a cabo un último simulacro de ataque utilizando al JAMAICA como objetivo.

Este escolta había sido rápidamente reforzado por los cuatro destructores. Entretanto el convoy J.W. 55B había sido localizado por la aviación enemiga el día anterior y durante la mañana del 24 de diciembre fué continuamente perseguido.

10.- Aunque las fuerzas de superficie alemanas no habían hecho nunca una salida hacia el Oeste, el convoy que había alcanzado la situación $70^{\circ} 40' N$, $3^{\circ} 10' E$ a las 12,00 horas se hallaba enteramente sin escolta y sentí el temor de que tuviera lugar un ataque por fuerza de superficie.

11.- A las 14,00 horas del 24 de diciembre, interrumpí por consiguiente el silencio de la radio y alteré el rumbo del convoy durante tres horas aumentando la velocidad de la Fuerza 2 a 19 nudos. Si las fuerzas enemigas de superficie hubieran explorado hacia el Oeste esta medida hubiera sido ineficaz en cuanto a tener el convoy más cerca, pero hubiese impedido que se le localizase antes de la actividad.

12.- No hubo otra novedad aquel día y se reasumieron las intenciones de un principio para la fuerza de escolta.

13.- El convoy J.W. no desarrollaba sin embargo la velocidad prevista y resultaba que el convoy R.A. estaba pasando ante la isla de los Osos sin que el enemigo hubiese establecido contacto con él. La persecución aérea del convoy J.W. en unión a este hecho implicaba que los submarinos en el caso de hallarse presentes podrían concentrarse sobre el J.W.

14.- Por lo tanto, pedí al Contraalmirante de Destructores de la Flota Metropolitana que era conveniente desarrollar la siguiente acción:

a) Desviar el convoy R.A. hacia el Norte lejos de la zona.

b) Destacar cuatro destructores de la flota del convoy R.A. 55A para escoltar al convoy J.W. 55B. Esto se llevó a cabo con éxito.

15.- Ahora me sentía seguro de que si el SCHARNHORST atacaba al convoy, la Fuerza 1 y los destructores de escolta podrían alejarle o causarle averías que me diesen tiempo para acercarme.

16.- Durante la noche del 25 al 26 de diciembre, la flota de batalla se dirigió hacia el Este a 17 nudos. Había un mar desapacible y las condiciones de navegación en el DUKE OF YORK eran sumamente desagradables, siendo pocos tripulantes los que pudieron conciliar el sueño.

17.- A las 03,00 horas se recibió el mensaje del Almirantazgo de las 03,19 horas en el cual el Almirantazgo suponía que el SCHARNHORST se había hecho a la mar. La situación estaba bien establecida, excepto que si el SCHARNHORST atacaba durante el día y se retiraba inmediatamente, no me hallaba lo bastante cerca para cortarle el paso. A las 04,00 horas los dispositivos de las fuerzas en la zona de la isla de los Osos era la siguiente:

(a) J.W. 55B y escoltas.

En la situación $73^{\circ} 31' N$, $18^{\circ} 54' E$ con rumbo de 070 a ocho nudos. Diecinueve buques mercantes escoltados por el ONSLOW (Capitán de Navío J.A. MacCoy), el ONSLAUGHT (Capitán de Fragata W.H. Selby), el HAIDA (Capitán de Fragata H.G. de Wolf), MIRCOURIS (Capitán de Fragata J.C. Hibberd), el ORWELL (Capitán de Corbeta J.A. Hedges), el HURON (Capitán de Corbeta H.S. Rayner) el SCOURGE (Capitán de Corbeta G.L.M. Balfour), el IMPULSIVE (Capitán de Corbeta P. Bekem), y el GLEANOR (Capitán de Corbeta F.J.S. Hewitt) y los siguientes buques pertenecientes al Mando de Aproximaciones Occidentales: WHITEHALL, WRESTLER, HONEYSUCKLE y OXLIFF.

Esta escolta había sido recientemente reforzada por los cuatro destructores siguientes destacados del convoy R.A.55A: MUSKETEER (Capitán de Fragata R.L. Fisher), OPPORTUNE (Capitán de Fragata J. Lee-Barber), VILLAGO (Capitán de Corbeta A.J.R. White) y MATCHLESS (Teniente de Navio W.D. Shaw).

(b) R.A.55A y escoltas

En la situación aproximada de 74° 42' N, 5° 27' E con rumbo 267 a ocho nudos, 22 buques mercantes escoltados por el MILNE (Capitán de Navio I.M.R. Campbell) el METEOR (Capitán de Corbeta D.J.P. Jewitt), el ASHANTI (Capitán de Corbeta J.R. Barnes), el ATHABASKAN (Capitán de Corbeta J.H. Stubbs y SEAGULL (Capitán de Corbeta R.W. Ellis) y los siguientes buques del Mando de Aproximaciones Occidentales: BEAGLE, WEST-COTT, DIANELLA, POPPY y ACANTHUS.

(c) Fuerza 1

En la situación aproximada de 73° 52' N, 27° 12' E con rumbo 235 a 18 nudos, el BELFAST (Capitán de Navio F.R. Parham con la insignia del Vicealmirante R.L. Burnett, Jefe de la 10^a Escuadra de Cruceros) el NORFOLK (Capitán de Navio D.K. Bain) y el SHEFFIELD (Capitán de Navio C.T. Addis).

(d) Fuerza 2

En la situación 71° 7' N, 10° 48' E avanzando con rumbo 080 a 24 nudos el DUKE OF YORK (Capitán de Navio el Honorable G.H.E. Russell, con la insignia del Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana), el JAMAICA (Capitán de Navio J. Hughes-Mallett), el SAVAGE (Capitán de Fragata M.D.G. Meyrick), el SCORPION (Capitán de Corbeta W.S. Clouston), el SAUMAREZ (Capitán de Corbeta E.W. Walmsley) y el STORD (Capitán de Corbeta S. Storeheill).

18.- Como el convoy J.W.55B había sido continuamente seguido y localizado por submarinos y aviación durante su paso y al parecer el R.A. 55A no había sido descubierto, calculé que el SCHARNHORST se dirigiría hacia el primer convoy.

19.- Aunque el interrumpir el silencio de la radio denunciaría el hecho de hallarse en las proximidades fuerzas de escolta decidí que la seguridad del convoy era el objetivo de mayor importancia.

20.- Se dispuso por lo tanto la siguiente acción:

(a) El convoy se desvió hacia el Norte con la esperanza de que el cambio de rumbo haría más difícil para el SCHARNHORST encontrarlo.

(b) Se dio orden al Vicealmirante en Jefe de la 10^a Escuadra de Cruceros para que informase de su posición y al Capitán de Navio (D) de la 17^a Flotilla de Destructores para que informase sobre la del convoy.

(c) Se indicaba mi situación, rumbo y velocidad.

21.- Siguiendo igual rumbo y velocidad que la Fuerza 2 y en sus aguas mis destructores tuvieron grandes dificultades para evitar el encapillamiento del mar y las amuras del DUKE OF YORK se hallaban continuamente bajo el agua.

22.- A las 06,28 horas alteré el rumbo del convoy a 045 y, habiendo recibido el mensaje de la Escuadra de Cruceros 1C enviado a las 05, horas dandonos a conocer su rumbo de 235, ordené a la Fuerza 1 acercarse al convoy para apoyarse mutuamente, ya que deseaba que la 10^a Escuadra de Cruceros dispusiese de destructores. La 10^a Escuadra de Cruceros

modificó su rumbo a 270 a las 07,12 horas, a fin de aproximarse al convoy desde el Sur y evitar, en el caso de combate, navegar con un fuerte viento suroeste y mar grueso. A las 08,15 horas después de recibida la situación, rumbo y velocidad del convoy de la 17^a Flotilla de Destructores, se ajustó el rumbo de la Fuerza 1 a 305 y se aumentó la velocidad a 24 nudos.

PRIMER CONTACTO CON EL ENEMIGO POR LA FUERZA 1.

23.- A las 08,40 horas el radar del BELFAST detectó al enemigo a 35.000 yardas con rumbo 295, cuando se hallaba en una situación calculada de 73° 35' N, 23° 21' S; en este momento, la 10^a Escuadra de Cruceros esperaba que el convoy tuviese un rumbo de 287, a 48 millas. Al mismo tiempo, la 17^a Flotilla de Destructores calculaba que la situación del enemigo era de 36 millas en dirección 125 del convoy.

24.- En el BELFAST la distancia del eco principal se reducía rápidamente y a las 09,00 horas se obtuvo un segundo eco en dirección de 299 a 24.500 yardas. Este segundo eco permaneció fijamente y se mantuvo hasta las 09,30 horas cuando, dada su velocidad calculada de 8 a 10 nudos, el Vicealmirante en Jefe de la 10^a Escuadra de Cruceros calculó que era probablemente un buque mercante del convoy y no le prestó atención. Sin embargo, puede haber sido uno de los destructores enemigos, destacado para vigilar el convoy, como se menciona en el párrafo 30.

25.- A las 09,15 horas, cuando la Fuerza 1 estaba formada en línea en dirección 180 el eco principal señalaba la dirección 250 a 13.000 yardas, con velocidad aproximada de 18 nudos. La Fuerza 1 viró a una línea de dirección 160 y a las 09,21 horas el SHEFFIELD informó hallarse a la vista del enemigo en dirección 222, distancia 13.000 yardas.

26.- A las 09,24 horas el BELFAST abrió fuego con bengala y cinco minutos más tarde la Fuerza 1 recibió la orden de entrar en combate con el armamento principal. A las 09,30 horas la Fuerza 1 viró a 265 y el NORFOLK abrió fuego a una distancia de 9.800 yardas pero hubo de retirarse para dejar libre el alcance del BELFAST. A las 09,38 horas la Fuerza 1 viró a 105 y a las 09,46 horas, a 170, cuando la distancia llegaba a 24.000 yardas y el enemigo había modificado el rumbo a 150 avanzando a unos 30 nudos.

27.- El NORFOLK de la Fuerza 1 continuó disparando por si solo hasta aproximadamente las 09,40 horas. Anunció un blanco en su segunda o tercera salva, lo que fue confirmado posteriormente por los prisioneros como habiendo alcanzado al al puente de la banda de babor que produjo varias bajas. Otros observadores consideraron que había alcanzado un blanco más en el castillo de proa sin causar grandes daños, pero los prisioneros no lo han confirmado todavía. Los cruceros de seis pulgadas no abrieron fuego durante esta fase de la acción y el enemigo puede haberse equivocado en cuanto al número de cruceros en la Fuerza 1 y haberse decidido así a intentar un segundo ataque contra el convoy. De las declaraciones de los prisioneros, sin embargo, parece deducirse que el SCHARNHORST había esperado tener que combatir con dos o tres cruceros.

28.- Después que el NORFOLK cesó de disparar, la Fuerza 1 persiguió al enemigo hacia el Sur pero la distancia continuó aumentando por la velocidad de 30 nudos del enemigo. A las 09,55 horas, el enemigo modificó el rumbo al Noroeste y el Vicealmirante de la 10^a Escuadra de Cruceros supuso que trataba de hacer un rodeo al Norte del convoy para atacar de nuevo. Posiblemente esto fué resultado de una alocución

del Almirante Doenitz que parece haber sido recibida y leída a la dotación del buque aproximadamente a aquella hora. En las circunstancias meteorológicas dominantes, con un viento de Fuerza 7-8 del Suroeste, la velocidad máxima de la Fuerza 1 era de 24 nudos y como la del enemigo se calculaba ser de 28 a 30 nudos el Vicealmirante de la 10^a Escuadra de Cruceros decidió que la Fuerza 1 debería colocarse entre el SCHARNHORST y el convoy. Por consiguiente, la Fuerza 1 alteró el rumbo a 305 a las 10,00 horas y a 325 a las 10,14 horas. Seis minutos más tarde se perdió el contacto con el enemigo cuando se hallaba en dirección 078 a 36.000 yardas y con rumbo al Noroeste y velocidad de unos 28 nudos.

29.- Durante el combate el convoy se dirigió al Norte por el Capitán de Navio (D) de la 17^a Flotilla de Destructores siguiendo mis instrucciones a las 09,30 horas; permaneció con ese rumbo hacia las 10,30 horas, cuando, comprendiendo que la 10^a Escuadra de Cruceros había perdido contacto con el enemigo y se acercaba al convoy, ordené a la 17^a Flotilla de Destructores que lo modificase a 045. El Vicealmirante de la 10^a Escuadra de Cruceros había preguntado anteriormente si convenía que seis destructores fueran destacados a la Fuerza 1, pero el Capitán de Navio (D) de la 17^a Flotilla de Destructores recibió mensaje de las 09,37 horas (ordenando que solo cuatro se uniesen a la Fuerza 1) antes de que fueran destacados y así el MUSKETEER, el MATCHLESS, el OPPORTUNE y el VIRAGO (36^a División) dejaron el convoy para unirse a la 10^a Escuadra de Cruceros a las 09,51 horas).

30.- Durante este primer encuentro había calculado que los destructores enemigos podían ser la escolta del SCHARNHORST. En realidad, no hubo ningún informe de contacto visual por ninguna de nuestras fuerzas durante toda la operación, aunque durante todo el día persistieron numerosos ecos de radar de destructores sin identificar. Por las declaraciones de los prisioneros, sin embargo, parece ser que el SCHARNHORST llevaba tres destructores de escolta y que antes de que la Fuerza 1 estableciese contacto estos destructores habían sido enviados de exploración para localizar y, si fuese posible, atacar al convoy J.W. 55B. Los prisioneros declaraban también que los destructores establecieron contacto con el convoy y que lo hicieron así mediante señales luminosas antes de que la Fuerza 1 entablase combate. Si es así ni los destructores ni las bengalas fueron vistas por la escolta del convoy que no informaron sobre nada digno de mención hasta haber visto la bengala del BELFAST a las 09,25 horas. Puede ser que cuando el SCHARNHORST entró en combate estos destructores se retiraran del convoy para ayudarle o facilitar su retirada.

SEGUNDO ENCUENTRO CON EL ENEMIGO POR LA FUERZA 1.

31.- La Fuerza 1 se acercó al convoy y a las 10,24 horas se reunió con ella la 36^a División. A las 10,45 horas la Fuerza 1 pasó por la situación 73° 49' N, 21° 58' E y cinco minutos más tarde estableció contacto por radar con el convoy en dirección 324 a 28.000 yardas. Los cruceros comenzaron a navegar en zig-zag a diez millas por su proa con

*Nota del Almirantazgo: Se sabe que los tres destructores que acompañaban al SCHARNHORST fueron destacados a primera hora del día de la acción para hundir y atacar al convoy J.W. y que después no se le unieron de nuevo.

la 36^a División navegando en cabeza de la Fuerza 1 como barrera.

32.- En aquel momento supuse que la Fuerza 2 tendría pocas probabilidades de encontrar al enemigo excepto si alguna unidad establecía de nuevo contacto con él y le perseguía. Informé al Vicealmirante de la 10^a Escuadra de Cruceros de ello a las 10,58 horas pero como las condiciones meteorológicas daban al enemigo una ventaja de cuatro a seis nudos de velocidad consideré con razón como poco deseable dispersar su fuerza destacando uno o más buques para explorar, estando seguro de que el enemigo volvería a atacar al convoy desde el Norte o el Noreste.

33.- Hacia el mediodía me encontré en una difícil situación a causa del estado de la reserva de petróleo de los destructores. Tenía que regresar o dirigirme a la bahía de Kola (en la entrada de Murmansk) y si para entonces el enemigo emprendía su regreso no habría evidentemente ninguna posibilidad de alcanzarle.

34.- El convoy permaneció con un rumbo de 045 pero a las 11,22 horas ordené al Capitán de Navio (D) de la 17^a Flotilla de Destructores que dejaba a su discreción lo referente a su rumbo y a las 11,55 horas le modificó a 125 para mantener a la Fuerza 1 entre el convoy y el enemigo.

35.- La Fuerza 1 continuaba todavía el zigzag a proa del convoy. NORFOLK había informado un contacto radar a 27.000 yardas a las 11,37 horas pero lo había perdido unos minutos después y a las 12,00 horas cuando el convoy viraba a 125, la Fuerza 1 se encontraba en 74° 11' N, 22° 18' E en dirección 045 a 18 nudos. Entonces, a las 12,05 horas con el convoy a unas nueve millas por la banda de babor de la Fuerza 1, el BELFAST estableció contacto con el enemigo por radar a 30.500 yardas, con rumbo 075 y comprendía ahora que existían todas las posibilidades de alcanzarle.

36.- La 10^a Escuadra de Cruceros concentró a la 36^a División en su banda de estribor y a las 12,19 horas modificó el rumbo a 100; el rumbo y velocidad enemiga se calculaba en 240, y 20 nudos. Un minuto más tarde el SCHARNHORST pareció modificar ligeramente su rumbo hacia el Oeste y a las 12,21 horas el SHEFFIELD informó tener el enemigo a la vista y la Fuerza 1 recibió orden de abrir fuego a una distancia de 11.000 yardas.

37.- Al mismo tiempo la 36^a División recibió la orden de atacar con torpedos. Desgraciadamente las condiciones meteorológicas, que reducían la velocidad de los destructores, así como la rápida retirada del enemigo, les impidieron ponerse a su alcance. El MUSKETEER abrió fuego contra el enemigo a una distancia de 7.000 yardas a las 12,22 horas y continuó disparando hasta las 12,36 horas. Durante este tiempo el alcance nunca fué menor de 4.100 yardas y no se consideró como posible blanco para torpedos al SCHARNHORST que se retiraba a gran velocidad.

38.- Esta segunda acción, librada por los cruceros a distancias de 4½ a 8 millas, duró unos 20 minutos y por segunda vez el SCHARNHORST fué eficazmente alejado del convoy por el ataque decidido de la Fuerza 1. El enemigo se retiró rápidamente; su rumbo se modificó de Oeste a Sureste y la distancia empezó a aumentar al pasar su velocidad de 18 a 28 nudos. Los cruceros informaron sobre varios blancos durante las salvas iniciales. Solo un proyectil, que alcanzó acostado de babor por popa y no hizo explosión al parecer, ha sido confirmado por los prisioneros, pero el MUSKETEER desde una distancia de 4.500 yardas consideró que se habían producido más. Los prisioneros se muestran de acuerdo en que el fuego del crucero era desagradablemente preciso y llenaba el aire de metralla.

39.- A las 12,45 horas el SCHARNHORST abrió fuego a una distancia de 12.000 yardas. El BELFAST abrió fuego a una distancia de 6.000 yardas y pronto volvió a disparar y cuando ya había hecho

39.- A las 12,33 horas el NORFOLK recibió un blanco a traves de la barbeta de la torre X, que puso a esta torre fuera de acción inundándola como precaución el pañol del municiones; un segundo proyectil alcanzó el centro del barco. Todo el radar quedó inutilizado excepto el de tipo 284 y un oficial y seis marineros murieron mientras otros cinco marineros quedaron gravemente heridos. Al mismo tiempo una salva de proyectiles de once pulgadas cayó a ambos lados del SHEFFIELD y varias piezas de metralla descritas por el Vicealmirante de la 10^a Escuadra de Cruceros como "del tamaño de un balón de fútbol" cayeron sobre el buque; otros fragmentos penetraron en el buque por varios puntos.

40.- A las 12,41 horas el enemigo seguía un rumbo de 110 a 28 nudos y la distancia se había empleado a 12.400 yardas. El Vicealmirante de la 10^a Escuadra de Cruceros decidió suspender el fuego y perseguir al enemigo con toda la Fuerza 1 hasta que el SCHAENHORST quedase combatido por la Fuerza 2. La Fuerza 1 aumentó por lo tanto la velocidad a 28 nudos y a las 12,50 horas la distancia era de 13.400 yardas y el enemigo seguía un rumbo de 138°.

41.- La 36^a División al oeste de los cruceros continuó la persecución del enemigo en cabeza de linea, ampliándose la distancia a 20.000 yardas y permaneciendo después inalterable.

42.- PERSECUCIÓN DEL ENEMIGO POR LA FUERZA 1.

41.- Durante las tres horas siguientes el rumbo del SCHAENHORST fué del Sureste y Sur. Los prisioneros declaran que para entonces había abandonado toda idea de atacar el convoy. La Fuerza 1 persiguió al SCHAENHORST y le localizó a una distancia de 7½ millas y ligeramente al este del enemigo. Como se retiraba con rumbo tan ventajoso para la intercepción por la Fuerza 2, los cruceros permanecieron en formación unida y no intentaron entablar combate, siguiéndole con el radar desde el alcance de visibilidad máxima.

42.- La 36^a División al oeste del SCHAENHORST y bastante mas a popa acortó la distancia ligeramente, pero a causa de la mar gruesa no pudieron aproximarse para el ataque y se hallaban posteriormente situados al Oeste (de acuerdo con mi mensaje de las 15,59 horas) para evitar que el SCHAENHORST virase en aquella dirección y se abriese paso hasta el convoy o hasta Altenfjord. Si así hubiera ocurrido ni el DUKE OF YORK ni mis destructores hubieran podido mantenerse contra el mar de proa.

43.- A pesar de sus averías el NORFOLK se mantuvo con la Fuerza 1 a las 16,03 horas se vió obligado a reducir la velocidad para combatir un incendio en uno de los compartimentos de las aletas. Se reunió a la Fuerza a las 17,00 horas.

44.- A las 16,10 horas el SHEFFIELD retrocedió e informó que su arbol interior de babor no funcionaba y que su velocidad quedaba reducida a diez nudos por medidahora, pero a las 16,21 horas recuperó los 23 nudos. Sin embargo, el retraso y su reducción en velocidad le impidieron reunirse a la Fuerza 1 hasta las 21,00 horas y durante el resto de la acción quedó a una diez millas a popa, siguiendo el movimiento general del combate.

45.- A las 16,40 horas la Fuerza 1 estableció contacto por radar con la Fuerza 2 a 40.000 yardas en dirección 176 y la Escuadra de Cruceros nº 10 recibió mi orden de abrir fuego contra el enemigo con señales luminosas al mismo tiempo. La distancia del SCHAENHORST desde el BELFAST era entonces de 19.300 yardas. El BELFAST abrió fuego a las 16,47 horas con proyectiles luminosos y cuatro minutos mas tarde

la Fuerza 1 observó como entablaba combate con el enemigo la Fuerza 2.

MOVIMIENTOS DE LA FUERZA 2.

46.- Basándose en los informes sobre el enemigo de la Fuerza 1, la Fuerza 2 había estado maniobrando durante el día para interceptarlo.

47.- El modo ejemplar como la 10^a Escuadra de Cruceros con la Fuerza 1 persiguió al enemigo hasta que la Fuerza 2 estableció contacto, me había dado toda la información que necesitaba. Por un momento, temí que nuestras posiciones respectivas fuesen equivocadas pero los cálculos de la Flotilla de Destructores indicaba que la aproximación se estaba llevando a cabo con rumbo constante.

48.- Poco después de las 10,00 horas tres aviones enemigos que vigilaban por la banda de estribor a unas 8^½ millas habían sido fijados por el radar y la Flotilla de Destructores. Se escuchó a uno dando informes sobre la posición del enemigo y se mantuvo el contacto por radar durante casi tres horas después de lo cual fué escuchado intermitentemente por la Flotilla de Destructores hasta cerca de las 14,00 horas; entonces, perdió el contacto o regresó a su base.

49.- Durante los dos primeros encuentros por los cruceros la composición de las fuerzas enemigas no resultaba clara ya que los primeros informes radar de la Fuerza 1 habían indicado que el SCHARNOHORST podía ir escoltado por destructores. Cuando la 10^a Escuadra de Cruceros había informado que solo se hallaba presente una unidad pesada enemiga decidí seguir un rumbo similar con el apoyo del JAMAICA, abriendo fuego a unas 13.000 yardas, destacando a los destructores de la barrera de protección para llevar a cabo un ataque con torpedos.

50.- A las 14,00 horas supuse que si el enemigo mantenía su rumbo y velocidad, la Fuerza 2 entablaría combate con él hacia las 17,15 horas. En realidad, modificó su rumbo al Sur poco después y fué localizado por el DUKE OF YORK mediante el radar a 45.500 yardas a las 16,17 horas en dirección 020. Un informe radar fué enviado dando mi posición a las 16,17 horas.

A las 16,37 horas se ordenó a los destructores que tomasen las posiciones más ventajosas para el lanzamiento de torpedos, habiendose formado la barrera de la Fuerza 2 en subdivisiones a ambas bandas poco después de haber obtenido el primer contacto por radar el DUKE OF YORK.

51.- La distancia disminuyó rápidamente y el BELFAST fué localizado a popa del objetivo. El mando de fuego radar del DUKE OF YORK situó el blanco a las 16,32 horas a 29.700 yardas cuando el enemigo parecía zigzaguear a un rumbo medio de 160. A las 16,42 horas el enemigo parecía modificar el rumbo ligeramente a babor. Dos minutos más tarde la Fuerza 2 alteró su rumbo a 080 para establecer los "arcos A"^{*} y a las 16,47 horas el BELFAST abrió fuego con proyectiles luminosos, seguido a las 16,48 horas por el DUKE OF YORK. A las 16,50 horas los proyectiles luminosos del DUKE OF YORK iluminaron al enemigo, la Fuerza 2 abrió fuego con el armamento principal y mi primer informe sobre el enemigo se envió a las 16,50 horas.

*Nota del Almirantazgo: "Arcos A" es la posición en que todos los cañones del armamento principal pueden apuntarse de modo que les permita disparar simultáneamente contra el enemigo.

PRIMER COMBATE CON EL ENEMIGO POR LA FUERZA 2.

52.- Cuando el DUKE OF YORK y el JAMAICA abrieron fuego a 12.000 yardas todo indicaba que el SCHARNHORST desconocía por completo nuestra presencia. Aunque supuse que los informes de la aviación que había perseguido a la Fuerza 2 horas antes en la tarde habían llegado hasta él, el SCHARNHORST seguía un rumbo fijo y los prisioneros confirmaron que no había establecido contacto por radar. Cuando se le vió por primera vez las piezas de sus cañones estaban en situación normal y no combatía inmediatamente a la Fuerza 2, resultando imprecisos sus primeros disparos. Los prisioneros declaran que se les había dicho no tendrían que combatir ninguna unidad mayor que un crucero y se vieron penosamente impresionados cuando se les informó que un buque de línea les combatía desde el Sur.

53.- El enemigo viró inmediatamente hacia el Norte y el DUKE OF YORK a 060 para seguirle y evitar los torpedos que el enemigo, si hubiera estado alertado, pudiera haber disparado. Cuando el SCHARNHORST viraba al Norte el BELFAST se dispuso a lanzar torpedos y después con el NORFOLK entabló combate con el armamento principal al virar a un rumbo Este, probablemente para evitar a la Fuerza 1 y disponer sus "arcos A". A las 17,08 horas el SCHARNHORST se mantenía en rumbo Este y combatía con el DUKE OF YORK y el JAMAICA haciendo uso de su principal armamento. Su táctica era virar al Sur, disparar una andanada y después dirigirse al Este hasta hallarse dispuesto para disparar la siguiente, convirtiendo en un difícil problema el empleo de la artillería del DUKE OF YORK.

54.- La situación, cuando comenzó la persecución hacia el Este, mostraba al DUKE OF YORK y al JAMAICA al sur del SCHARNHORST persiguiéndole y adoptando una táctica similar. A popa del SCHARNHORST, la barra defensiva de la Fuerza 2, con el SAVAGE y el SAUMAREZ por su banda de babor y el SCORPION y el STORD por su banda de estribo, avanzaba lentamente para lanzar sus torpedos, adoptando un rumbo de evitación de modo esporádico cuando eran atacados por el enemigo, aunque, por razones que se dan posteriormente, no era frecuente, hasta haberse acercado a 10.000 yardas.

55.- Al Norte el BELFAST y el NORFOLK entablaron combate con el enemigo que se alejaba hacia el Este hasta las 17,12 horas, permaneciendo a distancia de fuego; el SCHARNHORST contestó al fuego de los cruceros con dos salvas. Estos dos cruceros siguieron entonces al enemigo hacia el Este manteniéndose al norte de él. El SHEFFIELD se hallaba todavía a popa de la Fuerza 1 y continuaba retrocediendo a causa de su velocidad reducida.

56.- La 36^a División al noroeste del enemigo modificó el rumbo a las 17,00 horas para seguir al SCHARNHORST hasta el Este y desplizarse mas al Norte a fin de lanzar sus torpedos. El MUSKETEER esperaba sincronizar estos ataques con los de la barrera de la Fuerza 2 pero a causa de fallos técnicos en el equipo de radio del MUSKETEER nunca pudo establecer contacto por radio con el SAVAGE y la barrera de la Fuerza 2 desarrolló su ataque cerca de 40 minutos antes de que la 36^a División alcanzase la zona de disparo.

57.- El DUKE OF YORK obtuvo probablemente blancos en su primera y tercera salva que los prisioneros declararon eran bajos (un impacto pudo haber puesto fuera de acción a la torre A ya que no volvió a disparar) y sobre la cubierta próxima a la torre C. Poco se sabe de otros impactos sobre el enemigo durante el primer encuentro pero parece seguro que el DUKE OF YORK obtuvo por lo menos tres, el último de los cuales causó daños bajo la línea de flotación y llegó a reducir la velocidad

del enemigo. El fuego artillero del SCHARNHORST fué inseguro en un principio pero mejorado en velocidad y precisión a medida que la distancia aumentaba hasta que, entre las 17.000 y las 20.000 yardas, el DUKE OF YORK recibió 1 piques próximos a ambos lados y algunos de ellos estuvieron a punto de dar en el blanco.

58.- El JAMAICA, manteniéndose a seis cables a popa y ligeramente desviado a uno u otro costado del DUKE OF YORK, siguió siempre los movimientos del buque insignia. Abrió fuego a las 16,52 horas a una distancia de 13.000 yardas y continuó disparando según le presentaba la oportunidad hasta las 17,42 cuando la distancia se había hecho de 18.000 yardas. A esta distancia consideró su fuego como de valor muy dudoso y que, posiblemente, llegase a confundir a la localización por radar del DUKE OF YORK. El JAMAICA anunció un blanco durante estos combates.

59.- Para cuando el JAMAICA dejó de disparar, todos los cruceros se hallaban a excesiva distancia y los destructores no habían podido establecer combate serio con el enemigo. El duelo de cañón entre el DUKE OF YORK y el SCHARNHORST continuó hasta las 18,20 horas cuando el SCHARNHORST dejó de disparar a 20.000 yardas de distancia probablemente a causa de algún blanco obtenido por el DUKE OF YORK que redujo su velocidad aunque esto no se hizo notar de momento. El DUKE OF YORK cesó de combatir a las 18,44 cuando la distancia había aumentado hasta 21.400 yardas.

PRIMER ATAQUE DE TORPEDOS POR LOS DESTRUCTORES DE LA BARRERA DEFENSIVA DE LA FUERZA 2.

60.- En este momento parecía muy probable que el SCHARNHORST consiguiese escapar y en gran parte dependía de los cuatro destructores de la clase S. A las 17,13 horas habían recibido la orden de atacar con torpedos y podía seguirles con mi radar aproximándose muy lentamente al SCHARNHORST y esperando que hubiese un cambio apreciable en su rumbo para poder atacar. A las 18,20 horas se habían aproximado hasta 12.000 yardas pero ganaban ya poco terreno. En este momento comenzaron a progresar y esto debió ser debido al blanco obtenido por el DUKE OF YORK que redujo la velocidad del SCHARNHORST como ya se ha referido. Esto quedó registrado en la pantalla del radar y comprobado por el hecho de que cesara de disparar en aquel momento.

61.- Como el efecto no se hizo sentir por algún tiempo ya había decidido volver hacia la costa noruega, esperando que el enemigo retrocedería también y daria así a mis destructores una posibilidad de atacar. Sin embargo, cuando vi la reducción de velocidad me dirigi directamente hacia el SCHARNHORST.

62.- A las 18,40 horas la primera subdivisión (SAVAGE y SAUMAREZ) a proa del enemigo y la segunda subdivisión (SCORPION y STORD) a su estribo se habían acercado hasta 10.000 yardas. En este momento el SCHARNHORST abrió un fuego intenso aunque ineficaz contra el SAVAGE y el SAUMAREZ que los dos destructores devolvieron con la distancia reducida a 7.000 yardas. Que ambas subdivisiones no recibieran fuego más intenso y antes de que lo hicieran parece deberse, según las declaraciones de los prisioneros, a las dificultades creadas en el empleo de la artillería antiaérea y armamento secundario del SCHARNHORST. Cuando el DUKE OF YORK combatió por primera vez al enemigo las dotaciones del armamento antiaéreo del SCHARNHORST de 4,1 pulgadas recibieron orden de refugiarse, dejando solo una dotación reducida en los cañones y esta orden no parece haber sido modificada. El armamento secundario, por otra parte, parece haber sido causa de un desacuerdo considerable entre los oficiales artilleros del buque, que se tradujo en una serie de órdenes contradictorias.

63.- Mientras la 1^a Subdivisión al Noroeste, todavía acercándose con rapidez, atraía el fuego enemigo, la segunda subdivisión se acercó al parecer sin ser vista y, desde luego sin ser combatida, desde el Sureste. A las 18,49 minutos el enemigo, cuya velocidad se hallaba ahora claramente reducida, quedó iluminado por los proyectiles luminosos de la primera subdivisión y el SCORPION creyó que trataba de alterar su rumbo hacia el Sur. Esta modificación puede haberse debido al propósito de evitar los torpedos disparados por el STORD que en este momento viraba para disparar. El SCORPION viró inmediatamente y lanzó ocho torpedos a 2.100 yardas y el STORD otros ocho a 1.800 yardas. El SCORPION proclamó haber hecho un blanco, el STORD ninguno, probablemente a causa de que el SCHARNHORST llegó a atravesar las estelas. El SCHARNHORST continuó virando en redondo por estribor después de este ataque colocando así a la primera subdivisión, que atacó unos minutos más tarde, en una excelente posición sobre su banda de estribor. La segunda subdivisión fué combatida por el armamento secundario y ligero del enemigo mientras se retiraba pero los disparos eran precipitados y no se produjo ningún daño. Ambos destructores contestaron al fuego enemigo y lograron varios blancos en su superestructura.

64.- A las 18,51 horas el SCHARNHORST fué claramente visto por la primera subdivisión merced a los propios proyectiles luminosos cuando modificaba su rumbo al Sur y entonces, después del ataque de la segunda subdivisión, adoptaba el rumbo Oeste. El SAVAGE con el SAUMAREZ a su banda de estribor dirigieron rápidamente sus tubos hacia estribor y atacaron a las 18,55 horas contra la banda de estribor del SCHARNHORST; el SAVAGE lanzó ocho torpedos a una distancia de 3.500 yardas y el SAUMAREZ, bajo fuego pesado y que solo pudo dirigir un grupo de tubos a causa de haber sufrido bajas y averías, que le permitieron lanzar cuatro torpedos a unas 1.800 yardas. Ambos destructores sufrieron un intenso fuego de todo el armamento enemigo cuando atacaban y los dos replicaron mientras se retiraban al Norte. El SAVAGE salió indemne pero el SAUMAREZ sufrió averías, afortunadamente por encima de la línea de flotación, así como bajas. Algunos proyectiles atravesaron su puesto de dirección y algunos se introdujeron bajo el puesto de dirección de localización y distancia sin hacer explosión pero sufrió considerables daños por la metralla reduciendo su velocidad a diez nudos en una de las máquinas. Un oficial y diez marineros murieron, quedando otros once marineros heridos. Se observaron tres blancos del SAVAGE y uno del SAUMALE. De las investigaciones posteriores parece probable que la primera subdivisión consiguió tres blancos en total aunque no es posible decir de qué destructores habían sido lanzados los torpedos.

65.- Este atrevido ataque se hizo prácticamente sin otro apoyo y se llevó a cabo, particularmente en el caso de la primera subdivisión, frente a un intenso fuego del enemigo. Durante este tiempo se oyeron tres grandes explosiones bajo el agua en el DUKE OF YORK y seis en el BELFAST. Los prisioneros declaran que por lo menos se lograron tres blancos y que la dotación del buque se sintió aterrorizada por el ataque incesante de lo que solo resultaron ser cuatro destructores. Atribuyeron el éxito del ataque principalmente al mando ineficaz del armamento secundario y anti-aéreo del SCHARNHORST. Un torpedo parece haber alcanzado a la sala de calderas y haber averiado un arbol reduciendo inmediatamente la velocidad del enemigo a 22 nudos; dijeron también que otro proyectil había causado la inundación de varios compartimentos a popa. Después de sus ataques los destructores se retiraron al Norte y el SCHARNHORST siguió de momento un rumbo hacia el Sur, todavía manteniéndose a 20 nudos aunque su velocidad fué decreciendo lentamente a medida que la Fuerza 2 se acercaba desde el Oeste para reanudar el ataque.

SEGUNDO COMBATE POR LA FUERZA 2.

66.- Durante el ataque de los destructores la Fuerza 2 se fué acercando al enemigo rápidamente y cuando los destructores se retiraron al Norte, el DUKE OF YORK y el JAMAICA reanudaron el ataque a las 19,01 horas a una distancia de 10.400 yardas, mientras el enemigo se dirigía penosamente hacia el Sur. Poco después el NORFOLK abrió fuego pero cesó después de dos salvadas a causa de la dificultad en localizar el objetivo. Se lograron inmediatamente blancos mientras el enemigo continuaba disparando contra los destructores en retirada. Después de cinco minutos, cuando el SCHARNHORST había sido repetidamente alcanzado y se observaban incendios y llamas de la munición que explotaba, dirigió su armamento secundario contra el DUKE OF YORK a una distancia de 8.000 yardas. Durante este segundo ataque, al parecer solo combatió ocasionalmente comparte de su armamento principal al DUKE OF YORK y al JAMAICA.

67.- Después de esta batalla, rápidamente terminada, entre las 19,01 y las 19,028 horas la velocidad del enemigo se calculó haber disminuido de 20 a 5 nudos. A las 19,15 horas el BELFAST abrió fuego a una distancia de 17.000 yardas y poco después el enemigo adoptó un rumbo Norte. A las 19,28 horas cesó el fuego del DUKE OF YORK para permitir al BELFAST y al JAMAICA que atacasen con torpedos.

68.- Poca información se ha logrado de los prisioneros acerca de esta parte de la acción, pues se hallaban bajo la natural impresión del éxito de nuestros ataques con destructores y de los blancos que recibía su buque. Sin embargo han podido dar cuenta por lo menos de diez blancos obtenidos por el DUKE OF YORK durante este periodo.

69.- Del armamento principal del enemigo, la torre A parece no haber disparado en absoluto durante este segundo encuentro, probablemente a causa de averías anteriores; la torre B, aunque averiada y llena de humo, parece haber funcionado intermitentemente hasta poco antes de hundirse el buque. La torre C, a juicio de los prisioneros, se cree continuó disparando normalmente hasta el final. La mayor parte de las dotaciones del armamento secundario y antiaéreo creen los prisioneros que perecieron durante este segundo encuentro con el DUKE OF YORK y para cuando se produjeron los ataques finales con torpedos la resistencia estaba prácticamente terminada. Los prisioneros declaran que el Comandante había enviado su mensaje final a Hitler, asegurándole que el SCHARNHORST combatiría hasta el último proyectil y que el Almirante y el Comandante pondrían fin a su vida sobre el puente, aunque respecto al Comandante esto no parece deducirse de las observaciones del SCORPION? (parrafo 77).

ATAQUES CON TORPEDOS POR EL BELFAST Y EL JAMAICA.

70.- A las 19,19 horas ordené al JAMAICA y a las 19,20 al BELFAST que se aproximasen al enemigo, que para entonces parecía haber quedado casi inmóvil y le hundiesen con torpedos. El JAMAICA lanzó tres torpedos (uno de los cuales falló al ser lanzado) por babor a las 19,25 a una distancia de 3.500 yardas pero no se consiguieron blancos, probablemente a causa de haber subestimado la velocidad del enemigo. El BELFAST disparó tres torpedos por estribor a las 19,27 horas y anunció un blanco que no fué observado y se consideró improbable. Ambos cruceros maniobraron para disparar los restantes tubos, dirigiendo el JAMAICA fuego al enemigo con su armamento principal y secundario mientras lo hacia así y logrando varios impactos. El SCHARNHORST, siguiendo su fuego apresurado con el armamento secundario y ligero no causó ningún daño. El fuego enemigo había cesado antes de que el JAMAICA lanzara tres torpedos por estribor a las 19,37 horas a una distancia de 3.750 yardas frente al costado del enemigo.

casi detenido. Dos blancos fueron anunciados pero no observados ya que el objetivo quedaba completamente oculto por el humo; se consideraban probables ya que se hicieron sentir explosiones bajo el agua al tiempo debido. Cuando el BELFAST volvió a lanzar sus torpedos de babor a las 19,35 horas encontró tal acumulación de buques y fuego alrededor del blanco que modificó su rumbo al Sur para esperar mejor oportunidad. Volvió a acercarse para su ataque final a las 19,48 pero al disparar un proyectil luminoso para divisar el objetivo era evidente por los restos que aun flotaban que el SCHARNHORST había quedado hundido.

ATAQUES DE TORPEDOS POR LA 36^a DIVISIÓN.

71.- Durante todo el combate anterior mientras el SCHARNHORST huía hacia el Este, la 36^a División, iniciando su persecución muy al Oeste y por lo tanto a popa de las demás fuerzas, había venido localizando al enemigo por radar y ganando distancia lentamente en un rumbo paralelo a varias millas al Norte. Como se mencionó anteriormente, se intentó sincronizar el ataque con el de la barrera defensiva de la Fuerza 2, pero desgraciadamente el MUSKETEER nunca consiguió ponerse en contacto por radio con el SAVAGE. Aun cuando la acción del MUSKETEER intentar sincronizar los ataques era correcta, el SAVAGE podría justificarse por haber continuado su ataque ya que resultaba esencial que la velocidad del SCHARNHORST quedase reducida cuanto antes.

72.- Cuando la división del SAVAGE verificó su ataque, la 36^a División se hallaba todavía a gran distancia a popa y a pesar del cambio de rumbo del SCHARNHORST al Suroeste transcurrieron casi 40 minutos antes de librar su propio ataque. Sin embargo, la distancia disminuía rápidamente y la 71^a Subdivisión (MUSKETEER y MATCHLESS) y la 72^a Subdivisión (OPPORTUNE y VIRAGO) llegaron a la zona del blanco aproximadamente al mismo tiempo en que el BELFAST y el JAMAICA completaban sus primeros ataques con torpedos. Al mismo tiempo, el SCHARNHORST, siguiendo un rumbo errante, modificaba su dirección del Noreste al Noroeste, pero al disparar las dos subdivisiones mantuvo generalmente un rumbo Suroeste hasta quedar casi detenido. Los destructores se acercaron desde el Norte y la popa del SCHARNHORST en un rumbo similar.

73.- La 71^a subdivisión atacó al enemigo por babor. El MUSKETEER condujo a la subdivisión y a las 19,33 horas disparó cuatro torpedos por estribor a una distancia de 1.000 yardas, observando dos y posiblemente tres blancos entre la chimenea y el palo mayor. Después se retiró al Oeste. El MATCHLESS siguió al MUSKETEER pero fue menos afortunado. Poco antes del ataque el mar grueso había averiado sus instalaciones cuando los tubos estaban probándose dificultando el mecanismo de movimiento. Cuando se desarrollaba el ataque los tubos hubieron de ser dirigidos de babor a estribor y antes de que esta orden se hubiese cumplido el mar grueso alcanzó el puente del MATCHLESS interrumpiendo todas las comunicaciones con los tubos. Dada la dificultad del mecanismo de movimiento, la orden de dirigir los tubos a estribor no llegó a tiempo para realizarse. Por lo tanto el MATCHLESS viró en redondo sin disparar y volvió a atacar de nuevo a la banda de babor del enemigo pero para entonces el SCHARNHORST se había hundido y el MATCHLESS se unió al SCORPION para el salvamento de los supervivientes.

74.- Al mismo tiempo la 72^a subdivisión conducida por el OPPORTUNE atacó por estribor al SCHARNHORST. El OPPORTUNE disparó cuatro torpedos a las 19,31 horas a una distancia de 2.100 yardas y anunció un blanco no observado; dos minutos más tarde lanzó una segunda salva de cuatro torpedos a una distancia de 2.500 yardas y anunció otro blanco no observado. El VIRAGO siguió al OPPORTUNE y a las 19,34 horas disparó siete proyectiles tangentes y uno y otro de los

torpedos a una distancia de 2.800 yardas y observó dos blancos. La subdivisión se retiró entonces al Oeste, abriendo el VIRAGO fuego contra el enemigo mientras estuvo visible.

75.- Los blancos logrados por la 36^a división son también difíciles de precisar ya que algunos no se observaron y como los cruceros estaban atacando al mismo tiempo, pueden considerarse cinco blancos como el resultado más probable. Poca información ha sido conseguida de los prisioneros, la mayor parte de los cuales trataban de abandonar el buque, pero el SCHARNHORST parece haber sufrido una vía de agua a estribor y por lo tanto es de suponer que la mejor parte de los blancos se recibieron por esa banda. Un prisionero ha confirmado tres blancos por el mismo destructor, posiblemente el MUSKETEER o el SAVAGE.

HUNDIMIENTO DEL SCHARNHORST.

76.- Tres cruceros y ocho destructores se hallaban ahora en la zona del objetivo y el DUKE OF YORK se dirigió al Norte para evitar la confusión. Todo lo que podía verse del SCHARNHORST era una mancha oscura a través de una densa nube de humo, que no podían penetrar ni los proyectiles luminosos ni los reflectores de los buques que le rodeaban. Ningún buque vió por lo tanto hundirse el SCHARNHORST pero parece bastante seguro que lo hizo después de una gran explosión bajo la superficie que se oyó y sintió en varios buques hacia las 19,45 horas. El JAMAICA, el MATCHLESS y el VIRAGO fueron los últimos buques que divisaron al SCHARNHORST hacia las 19,38 horas; a las 19,48 cuando el BELFAST se acercó para disparar un segundo ataque de torpedos se había hundido definitivamente en la situación aproximada de 72° 16' N, 28° 41' E.

77.- El JAMAICA se unió al DUKE OF YORK al Norte mientras que el BELFAST, el NORFOLK y la mayor parte de los destructores recorrieron la zona hasta las 20,40 horas, durante cuyo tiempo el SCORPION recogió treinta supervivientes y el MATCHLESS seis. El SCORPION informó posteriormente que el Comandante y el Capitán de Fragata del SCHARNHORST fueron vistos en el agua gravemente heridos; el Comandante aviso estaba muerto antes de que se le pudiera alcanzar; el C.C. de F. consiguió sujetar un cable de salvamento pero murió antes de que se le izase. Poco después de las 21,00 horas el SHEFFIELD se unió a la Fuerza 1 y ordenó que todas las fuerzas en la zona se dirigiesen independientemente al Golfo de Kola a donde llegaron sin incidente durante el 27 de diciembre.

78.- Los 36 prisioneros recogidos por los destructores fueron transbordados al DUKE OF YORK en el Golfo de Kola y se les interrogó provisionalmente a bordo durante el regreso del buque a Scapa. No sobrevivió ningún oficial, teniendo el de mayor graduación entre los prisioneros un rango equivalente al de Contramaestre interino.

CONDUCTA DE OFICIALES Y MARINEROS.

79.- La conducta de todos los oficiales y de la marinería durante la acción se mantuvo de acuerdo con las más altas tradiciones del arma.

80.- Al principio de aquel día, el ataque resuelto por parte de la Fuerza 1 para alejar al enemigo indudablemente salvó al convoy y su persecución posterior fué de un valor inapreciable para mí, al intentar aproximarme.

81.- El DUKE OF YORK luchó duramente y bien después de haber atravesado durante más de hora y media todo el fuego del enemigo. Frecuentemente recibió impactos próximos a uno y otro lado, a proa, a popa y en su

aguas. Ambos palos fueron atravesados por proyectiles de once pulgadas que afortunadamente no hicieron explosión.

82.- Que no fuese alcanzado se debe probablemente a su mando perfecto ayudado por el oportuno asesoramiento de los responsables para la ejecución del plan. No cabe la menor duda de que el DUKE OF YORK fué el principal factor en la batalla. Combatió de noche al SCHARNHORST y ganó.

83.- Esto no quita nada a las proezas de los destructores de la clase S que con el mayor valor y atrevimiento lucharon sin apoyo a distancias mínimas para efectuar sus ataques, viéndose sometidos durante todo el tiempo a la potencia artillera del enemigo. Su resolución y habilidad abreviaron el combate y aseguraron el hundimiento del buque.

84.- En general, la velocidad de la comunicación radiada y el éxito excepcional del radar hace dignos de mayor crédito al personal correspondiente que esta noche de batalla contribuyó en gran medida al triunfo.

85.- Las disposiciones del mando en el buque insignia de la flota funcionaron perfectamente y fueron de la mayor importancia para mí y para el buque. Yo mismo frecuenté el mando y el puente del Almirante, permaneciendo el Jefe de Estado Mayor en el Mando. Entiendo que los oficiales en el Mando deben de hallarse siempre en íntimo contacto con el Almirante que evidentemente ha de permanecer en el puente.

86.- Aunque los fallos en el material y el personal fueron muy escasos durante esta acción, debe recordarse desde luego que el enemigo inflingió daños muy escasos a nuestros buques y que estos no se vieron gravemente dificultados por condiciones adversas.

87.- Quisiera también recordar aquí la precisa y concisa información facilitada por el Almirantazgo en los primeros momentos de esta operación que resultó de gran importancia.

88.- He propuesto por separado mis recomendaciones para distinciones como resultado de esta acción.

Firmado: Bruce Fraser.
Almirante.

Residencia
de los estudiantes

Residencia
de los estudiantes

Residencia
de los estudiantes