

PRIMERA Y SEGUNDA BATALLA DE NARVIK

(10 y 13 Abril 1940)

TRADUCCION DEL

SUPPLEMENT TO THE

LONDON GAZETTE

1<sup>a</sup> de Julio 1947

---00000---



Jueves, 3 de Julio de 1941

PRIMERA Y SEGUNDA BATALLA DE NARVIK EL 10 Y 13 DE ABRIL DE 1940 RESPECTIVAMENTE.

El siguiente despacho fué enviado el 25 de abril de 1940 a los Lores Comisarios del Almirantazgo por el Contraalmirante R.H.C. Hallifax, Contraalmirante (D) de la Flota Metropolitana.

Contraalmirante (D) de la Flota Metropolitana a bordo del Woodwich.

25 de Abril de 1940.

Sírvase poner en conocimiento de la Comisión una narración de la primera batalla de Narvik, que ha sido redactada por el Comandante del HOTSPUR, el oficial superviviente mas antiguo y el informe del Comandante del HAVOCK.

Firmado: R.H.C. HALLIFAX  
Contraalmirante.

A bordo del HOTSPUR  
25 de Abril de 1940.

Señor:

1. Tengo el honor de enviar adjuntos los informes de los buques HOTSPUR y HOSTILE sobre la incursión de destructores en Narvik el 10 de abril de 1940. Como oficial superviviente mas antiguo de esta acción, creo es mi deber hacer un relato lo mas coordinado posible. Al haberlo así, utilizo informaciones obtenidas de los buques HOTSPUR, HOSTILE y los oficiales supervivientes del HARDY. No se ha recibido todavía ningún informe del HAVOCK y, naturalmente, ninguno es posible del HUNTER.

2. El HARDY (Capitán de Navio B.A.W. Warburton-Lee), del HUNTER (Teniente de Fragata L. de Villiers), el HOTSPUR (Comandante H.F.H. Layman) y el HAVOCK (Teniente de Fragata R.E. Courage), salieron de Sullom Voe++ en la madrugada del 7 de abril, en compañía de la 12ª Flotilla de destructores y se unieron al RENOWN al norte de las islas Shetlands. Toda la fuerza se dirigió conjuntamente hacia Vest Fiord, destacándose eventualmente destructores para disponer el campo minado frente a Eggeloyssá en la madrugada del 8 de abril de 1940.

3. Después de vigilar el campo de minas durante algunas horas, se recibieron informes de la presencia de dos destructores enemigos desde el GLOWWORM y los buques de la 2ª Flotilla de destructores se unieron al RENOWN al suroeste de las islas Lofoten antes de anoecer.

4. En la madrugada del 9 de abril de 1940 el RENOWN tuvo un encuentro con el SCHARNHORST y el HIPPER. La segunda Flotilla de destructores, estacionada a popa del RENOWN, llevó a cabo una concentración divisionaria sobre el HIPPER pero la distancia resultó probablemente demasiado grande. Todos los destructores fueron muy pronto dejados atrás en la mar gruesa, pero no antes de que el HARDY y el HUNTER

\* Nota de Almirantazgo: Capitán (D) de la 2ª Flotilla de Destructores.  
++Nota de Almirantazgo: Un puerto en la isla Shetland.



estuvieran a punto de ser alcanzados.

5. Entonces se destacó la segunda flotilla de destructores para patrullar al este de las islas Lofoten. Después de unas dos horas, se interrumpió esta patrulla al recibir órdenes de dirigirse a Narvik. Justamente antes de abandonar su posición de patrulla el HOTSPUR estableció contacto visual con el REPULSE.

6. Los informes disponibles tendían a mostrar que Narvik estaba solo ligeramente defendido, de modo que la flotilla se detuvo frente a Tranøy aproximadamente a las 16,00 horas a fin de obtener información, uniéndoseles el HOSTILE (Capitán de Fragata J.P. Wright). Se supo entonces que el enemigo ocupaba la plaza con fuerzas importantes.

7. El siguiente mensaje de acción inmediata fué enviado por el Capitán de Navío (D) de la 2ª Flotilla de Destructores al Almirante Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana y al Vicealmirante Jefe de la escuadra de cruceros de batalla.

"Noruegos informan alemanes ocupan Narvik con fuerzas considerables también seis destructores y un submarino y el Canal está posiblemente minado.

Intento atacar en madrugada, marea alta".

T.O.C. + 17,51/9/40.

No se pidió permiso para atacar ni se procuraron nuevas instrucciones. Propongo que este mensaje dispuesto por el fallecido Capitán de Navío Warburton-Lee, ocupe un lugar en nuestros anales históricos.

8. El Almirantazgo replicó como sigue en un mensaje 01,36/10 al Capitán de Navío (D) de la Segunda Flotilla de Destructores, enviándose copia al Vicealmirante Jefe de la Escuadra de Cruceros de Batalla y al Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana.

"Los buques de defensa costera noruega EIDSVOLD y NORGE pueden encontrarse en manos alemanas. Usted tan solo puede juzgar si en estas circunstancias debe proceder al ataque. Apoyaremos cualquier decisión que adopte".

"El plan para el ataque fué dado por el Capitán (D) de la Segunda Flotilla de Destructores en los siguientes mensajes a esta Flotilla:

14,30/9 según modificación de 19,55/9, con adición final en mensaje 20,40/9. En sustancia estos mensajes decían en resumen lo siguiente: Buques habían de estar en puesto de combate desde 00,30/10 por informarse existencia baterías enemigas a ambos lados de Fiord Ofot cerca Ramsundet. Al aproximarse a Narvik, HARDY, HUNTER y HAVOCK, deberían atacar buques en puerto interior. HOTSPUR Y HAVOCK entrarían en combate con baterías existentes en Framnesodden y todos buques vistos a Noroeste. Estos dos buques deberían también cubrir la retirada de los que se adentraran en el puerto interior con humos. Todos los buques deberían estar dispuestos para enviar una patrulla de desembarco en el caso de que la oposición resultase ligera.

10. La navegación de 50 millas entre Tranøy y Narvik se hizo con continuas tormentas de nieve y visibilidad pocas veces más allá de dos cables. Los buques se vieron por dos veces separados a causa de buques



mercantes que cruzaron la formación y en una ocasión en que se divisó tierra toda la Flotilla estuvo a punto de encallar. La llegada a salvo de los buques a la altura de Narvik a las 0415 horas es un mérito de la capacidad del oficial de derrota del HARDY (Teniente de Fragata R.C. Gordon-Smith) y del manejo de los buques en retaguardia.

11. El HARDY entró inmediatamente en el puerto de Narvik. Después de maniobrar entre los buques mercantes fondeados disparó tres torpedos contra un buque de guerra y otros cuatro en el extremo noreste del puerto. Un torpedo debe haber alcanzado al buque de guerra, ya que se produjo una violenta explosión y salieron chispas de él. El HARDY disparó entonces sus cañones contra otro buque de guerra que se vió allí fondeado y se retiró.

12. La sorpresa había sido completa y el enemigo no había abierto todavía fuego, El HUNTER y el HAVOCK entraron entonces en el puerto, El HUNTER disparó cuatro torpedos contra un destructor y cuatro más contra un objetivo desconocido pero no se sabe los resultados. El HAVOCK disparó cinco torpedos y logró impactos contra un destructor con su artillería.

13. Para entonces los destructores enemigos y las baterías costeras dentro del puerto habían abierto fuego. Los cañones de costa utilizaron toda munición trazadora, que pareció ser menor de cuatro pulgadas y los disparos no eran precisos.

14. El HOTSPUR y el HOSTILE no divisaron nada al noroeste de Narvik aunque la escasa visibilidad les impidió un examen detallado de los Fiords Rombaks y Herjangs. Estos dos buques cubrieron la retirada de los otros tres desde el puerto interior lanzando una cortina de humo, que pareció muy eficaz. El HOTSPUR disparó entonces cuatro torpedos hacia el interior del puerto e hizo blanco en dos buques mercantes, que se hundieron. Por lo menos, seis torpedos fueron disparados por el enemigo hacia fuera del puerto pero todos fallaron o se hundieron sin explotar.

15. Los cinco buques se aproximaron entonces de nuevo a la entrada del puerto y combatieron todos los objetivos convenientes que pudieron ver. Esta vez se encontraron con un fuego bastante intenso de las baterías costeras y los destructores enemigos pero la Flotilla pudo retirarse, prácticamente sin daños, a una posición a la altura de Skjomenes.

16. A bordo del HARDY la posición fué entonces resumida del modo siguiente. La flotilla había permanecido a la altura de un puerto enemigo durante más de una hora sin averías. Se había llevado a cabo un ataque por sorpresa y disparado veinticuatro torpedos contra el puerto. El HOSTILE todavía conservaba su reserva completa de torpedos mientras que al HOTSPUR le quedaban cuatro, al HAVOCK tres y al HARDY uno. No había signos de buques de guerra enemigos fuera del puerto y los que quedaban en su interior debían haber sido hundidos o averiados. Se calculaba que había tres o cuatro buques enemigos dentro del puerto y, probablemente, solo dos en el exterior que podrían combatirse cuando los encontrásemos. El Capitán (D) de la segunda Flotilla de Destructores decidió por lo tanto llevar a cabo un nuevo ataque contra el puerto.

17. Próximamente a las 05,20 horas el HARDY condujo a la flotilla al ataque final contra el puerto, formando los buques a su popa en el orden siguiente HAVOCK, HUNTER, HOTSPUR y HOSTILE. Una velocidad de 15 nudos se mantuvo sin ser excedida y se mantuvo la línea de formación.



para que los cañones pudiesen disparar sobre la entrada del puerto, ahora envuelto en niebla. A medida que cada buque se volvía de babor frente a la entrada del puerto, se combatían las baterías costeras u otros objetivos. Mientras giraba el HOSTILE disparó cuatro torpedos hacia el puerto y un torpedo enemigo pasó bajo su quilla sin averiarle. Fue también alcanzado por un proyectil entre el ancla y la popa a su estribor, pero sufriendo una pequeña avería.

18. Justamente después de girar a babor, el HARDY divisó buques enemigos al norte de Narvik y el Capitán de Navío (D) de la Segunda Flotilla de destructores dió el informe enemigo: "Un crucero enemigo y tres destructores enemigos a la altura de Narvik. Me retiro hacia Oeste". Tiempo de salida 05,51/10. Al mismo tiempo ordenó a la Flotilla retirarse a 30 nudos.

19. Mientras giraba a babor y se retiraba al Oeste, la Flotilla entabló combate con estos buques enemigos a distancias entre 6.000 y 8.000 yardas. El enemigo replicó pero no causó averías.

20. Cuando se hallaba a media distancia a lo largo del Fiord Ofot el HARDY divisó dos buques de guerra más a unas tres millas a proa cruzando de babor a estribor. En un principio, esperó que fuesen nuestros propios cruceros y lanzó la señal de reconocimiento; pero fue contestada por una salva. El Capitán de Navío (D) de la Segunda Flotilla de destructores identificó muy pronto los dos buques como destructores pesados alemanes (clase Leberecht Maas) y entabló combate con ellos.

21. El Capitán de Navío (D) de la Segunda Flotilla de destructores señaló entonces a la Flotilla "mantener combate con enemigo". Tiempo de salida 05,55/10. Esta fue la última comunicación que hiciera ya que poco después un proyectil hizo explosión en el puente del HARDY y el Capitán de Navío cayó mortalmente herido. Todos en el puente y en la cabina del timón se hallaban heridos o muertos. El buque, sin mandos e incendiado a proa se dirigía a gran velocidad hacia la costa sur del Fiord. El

del Capitán de Navío (Teniente pagador G.H. Stanning) estaba herido pero se esforzó por descender del puente para encontrar vacía la cabina del timón. Le utilizó durante algún tiempo pero al ser relevado por un marinero competente, regresó al puente. Para entonces, el buque había perdido vapor y el del Capitán de Navío maniobró para vararlo. El oficial de torpedos (Teniente de Navío G.M. Hepel), pensando que el Gobierno desde el puente había sido puesto fuera de acción, se dirigió a popa para conectar el Gobierno directo pero al comprender que el mando del puente todavía servía pudo regresar allí a tiempo para aprobar el varado del buque. La intervención hecha en un momento crítico por el Teniente pagador Stanning puede haber servido para salvar muchas vidas. Tuviere o no razón, demostró gran iniciativa en una misión des acostumbrada.

22. Poco después de haber sido alcanzado el HARDY, se vió al HUNTER incendiado y la falta de sus tubos torpederos, lo que indicaba alguna explosión. Se debió perder vapor justamente a proa del HOTSPUR en el mismo momento en que el Gobierno y todas las comunicaciones del puente de éste quedaron fuera de acción. Mientras no pudo controlarse, el HOTSPUR entró en colisión con el HUNTER averiado y estos dos buques unidos atrajeron todo el fuego enemigo. Por medio de órdenes verbales, a la sala de máquinas y al Gobierno directo dadas desde el puesto artillero "X", el HOTSPUR pudo salir de aquella situación pero los efectos combinados de la colisión y las averías causadas por el enemigo produjeron el hundimiento del HUNTER.



23. El enemigo sin embargo, debió sufrir considerables averías. Un destructor parece haber sido alcanzado por un torpedo y haber encallado mientras otros sufrieron impactos de artillería. El HOTSPUR y el HOSTILE habían disparados torpedos contra el enemigo que replicó con otros cuatro que pasaron muy cerca a lo largo del estribor del HOTSPUR.

24. Cuando se retiraba después de su colisión, el HOTSPUR estaba a menos bajo el fuego de cuatro buques enemigos. El HOSTILE y el HAVOCK habían podido retirarse hacia el Oeste prácticamente sin daños. Comprendiendo rápidamente la situación, regresaron inmediatamente al Fiord y cubrieron la retirada del HOTSPUR. Fue este un atrevido movimiento, habiéndose ejecutado en aguas angostas y, probablemente, persuadió al enemigo para no aprovechar sus superioridad.

25. Como el HOTSPUR estaba siendo gobernado desde popa y carecía de dispositivos de señales, el HOSTILE se hizo cargo de él y le escoltó al Fiord Skjel. Cuando nos encontrábamos a 18 millas al oeste de Narvik, el buque de municiones alemán RAUENFEIS fue visto navegando hacia el Fiord. Confundiendonos con destructores alemanes, continuó su rumbo y fue detenido y hecho saltar por el HAVOCK.

26. El HARDY había sido visto por última vez varado e incendiado mientras algunos hombres se deslizaban por su costado. Un cañón disparaba todavía y parecía probable que el enemigo se acercase y le destruyese. Sin embargo, en realidad el enemigo se mantuvo a distancia y 160 hombres fueron a tierra. La historia épica de cómo la mayor parte de ellos llegaron a la aldea de Ballangen y fueron rescatados por el IVANHOE tres días más tarde, ha sido ya debidamente relatada.

27. Aproximadamente una hora después de desembarcar, el oficial de torpedos del HARDY regresó a bordo y con una carga de nueve libras T.N.T. del panel de detonadores hizo saltar las compuertas de acero de la cabina del Capitán. Pudo salvar así al oficial de derrota, que se hallaba demasiado herido para abandonar el buque. La acción del Teniente G.R. Heppe, al regresar al buque que se hallaba todavía incendiado a proa, es muy laudable.

28. Los resultados de la incursión son difíciles de establecer y solo el tiempo demostrará su total eficacia. Es probable que fueran hundidos dos o tres destructores enemigos y siete u ocho buques mercantes. Un buque de municiones hizo explosión. Se causaron daños en descargaderos y muelles por el fuego de artillería. De nuestra parte, quedó hundido el HUNTER, el HARDY fue puesto fuera de acción y el HOTSPUR gravemente averiado. La aparición de la flotilla en plena tormenta de nieve debe haber causado terror entre los alemanes al día siguiente de su ocupación. Todo los planes que el enemigo tuviera para bloquear las rutas de llegada deben haber quedado interceptados y se facilitaron los ataques posteriores. La pronta aparición de nuestros buques de guerra en sus aguas ocupadas, debe haber animado a los noruegos.

29. Finalmente, en nombre de cuantos tomaron parte en la acción, quisiera rendir tributo a la iniciativa y excelente espíritu combativo demostrado por nuestro jefe el Capitán de Navío B.A.W. Warburton-Lee, cuya conducta constituyó un ejemplo para todos nosotros.

Señor, tengo el honor de quedar a sus órdenes

Firmado: H.F. Layman

Capitán de Fragata.

Al Contraalmirante Jefe de los destructores de la Flota Metropolitana



A bordo del HAVOCK

27 de Abril de 1940.

El HAVOCK estaba a las órdenes del Capitán D. 2 en el HARDY, con el HOTSPUR, HOSTILE y HUNTER durante la noche del 9 al 10 de abril y era el cuarto buque en línea durante el paso por el Ofjord.

2. El tiempo estaba nublado, con frecuentes nevadas y la visibilidad variaba entre 5 y 2 cables.

3. El paso en el Fjord se hizo sin incidente excepto que se perdió contacto una vez a causa de un rápido cambio de rumbo.

4. A las 04,26 se aclaró la tormenta de nieve y pudieron divisarse el lado sur del puerto de Narvik y algunos buques mercantes.

5. El Capitán de Navío (D) entró en el puerto entre el vapor inglés NORTH CORNWALL y los restantes buques mercantes y abrió fuego con cañones y torpedos. Siguió el HUNTER y tan pronto como estuvo dispuesto el HAVOCK. Se abrió fuego de artillería contra un destructor situado junto a un barco mercante cuyo fuego de cañón pudo verse y con torpedos contra buques mercantes y un destructor fondeado. Solo se dispararon tres torpedos ya que el HUNTER pareció haber alcanzado a todos los buques mercantes a la vista y no se divisó un segundo destructor hasta después de desfiladas las vistas. Todos los torpedos fueron oídos al hacer explosión en su objetivo y el destructor desapareció. Cuando el fuego artillero enemigo empezaba a ser activo, y tenía la ventaja de la luz, aumenté la velocidad y me retiré.

6. Justo antes de entrar en el puerto se divisaron dos columnas de agua ascendiendo entre el HUNTER y la orilla y es de creer que se debieron a dos torpedos mal dirigidos desde un destructor enemigo.

7. Mientras abandonábamos el puerto, pasamos cerca del NORTH CORNWALL y uno de los guardas a su bordo disparó sobre el puente con un revolver. Fué silenciado por un cañón Lewis.

8. El fuego desde el puerto aumentó ahora y el HAVOCK fué objeto de disparos que no le alcanzaron. Se respondió al fuego por la batería de popa y se advirtió una explosión en un buque enemigo, mientras la batería de proa bombardeaba la costa con proyectiles de alto explosivo desde donde llegaba un fuego intenso de fusiles y ametralladoras.

9. Una vez fuera del puerto, el HAVOCK pasó varias veces en una y otra dirección frente a la entrada, combatiendo los buques en su interior con fuego artillero a 3.000 ó 4.000 yardas. La puntería era casi imposible a causa del humo pero se hicieron salvas escalonadas a ciegas, esperando obtener éxito.

10. A las 05,07 horas, se vió un número de torpedos procedentes del puerto y se evitaron avanzando a toda marcha hacia popa o hacia proa. Un torpedo pareció pasar por debajo del buque y como iba provisto de una pístola magnética. El circuito de desimantación indudablemente salvó al buque. Me retiré entonces fuera del alcance de los torpedos y como los buques interferían sus respectivos fuegos pasé a popa del Capitán de Navío (D) que hizo señal de seguirle de regreso a las 05,14 horas. Para entonces nos encontrábamos a 6.000 yardas del puerto.

11. A las 05,35 horas, pasamos ante el puerto por segunda vez pe-



ro no se disparó contra él y después el HARDY se dirigió hacia el fiord de Rombaks.

12. A las 05,40 horas tres destructores alemanes fueron divisados con un curso de 350 grados aparentemente procedentes del fiord Herjange. El Capitán D. ordenó una velocidad de 30 nudos, se retiró hacia el Oeste a la vez que abría fuego contra el segundo buque. Volví para seguirle y entablé combate con el buque guía a 10.000 yardas de distancia. El HARDY informó de la presencia de un crucero y dos destructores y en las malas condiciones de visibilidad esto parecía posible. El enemigo sin embargo pareció alejarse ante nuestro fuego.

13. A las 05,58 horas otros dos destructores enemigos aparecieron a proa y abrieron fuego. El HAVOCK estaba ligeramente a babor del HARDY y entablé combate con el buque a la izquierda pero tan pronto como vi que no se disparaba contra el buque guía dirigí el tiro contra él. La distancia era de unas 3.000 yardas y el fuego resultó pronto eficaz, alcanzando la tercera salva a la popa y provocando una violenta explosión. Dejó de disparar con su armamento principal pero continuó con sus ametralladoras causando unade sus balas incendiarias fuego en un depósito de cordita para utilización inmediata en la pieza A.

14. Cuando nos hallábamos a su altura, ordené se disparasen los torpedos restantes pero desgraciadamente pasaron a popa a causa de haber calculado muy por lo bajo la velocidad del enemigo.

15. Justamente antes de que el HAVOCK disparase sus torpedos se vio acercarse a torpedos enemigos sobre la superficie que fueron fácilmente esquivados por una maniobra en arco. El HARDY sin embargo que se mantenía mas a babor pareció ser alcanzado por uno ya que de él surgió una gran columna de humo mas a popa de la sala de calderas saliendo grandes llamas de la chimenea. Se dedujo de informes posteriores que se trataba de una salva de granadas y el buque perdió rápidamente velocidad y quedó a popa.

16. Como me hallaba a la cabeza de la formación y no se divisaba ningún enemigo a oeste de nosotros, volví hacia estribor 180° a popa del enemigo, abriendo fuego a 10.000 yardas.

17. Durante esta maniobra pasé a la altura del HUNTER que se había incendiado y perdido velocidad y del HOTSPUR cuyo mecanismo de gobierno parecía haber quedado fuera de acción.

18. Desgraciadamente la orden de abrir fuego no pudo cumplirse ya que ambos cañones de proa estaba fuera de acción y como no tenía torpedos decidí que sería imprudente disminuir la distancia aun más y volví hacia estribor pasando cerca de la popa del HOSTILE del que salía humo.

19. En este momento, los dos enemigos destacados parecían permanecer sin averías y disparaban salvas bien dirigidas, mientras que los dos posteriores parecían muy averiados. El HAVOCK fué de nuevo hostilizado cayendo proyectiles a ambos lados pero sin ser alcanzado excepto por metralla. Durante la retirada el grupo posterior continuó el combate, hasta que el enemigo se perdió entre el humo.

20. Mientras se dirigía hacia el Oeste, pudo verse al HOTSPUR chocar con el HUNTER que parecía encontrarse en mal estado, pero el primero logró despegarse.

Después de hacer la presentación al siguiente informe del ataque contra las fuerzas navales y aéreas costeras enemigas en Narvik el sábado 13 de abril de 1940.



21. Una vez lejos de las nubes de humo me situé junto al HOSTILE y habiendoseme informado que los cañones de proa podían utilizarse de nuevo, le seguí hacia el campo de acción para aligerar la presión sobre el HOTSPUR. Salíó el fuego a 10.000 yardas y continuó hasta que el HOTSPUR se hallaba fuera del alcance enemigo cuando todos los buques se retiraron. Los buques enemigos destacados parecían continuar sin averías y seguían disparando activamente sin hacer blanco mientras llevábamos a cabo la maniobra de regreso. No hicieron sin embargo ningún intento de acortar la distancia, después de haber reducido nuestras velocidades a la del HOTSPUR.

22. Mientras salíamos del fiord se divisó un buque mercante que resultó ser el vapor alemán RAUENFELS y el HOSTILE le detuvo con un disparo y le ordenó proceder a su examen. Disparé otra endonada hacia su proa y el buque se detuvo abandonando rápidamente su puesto la tripulación. La detuve y recogí mientras el barco marchaba lentamente hacia la costa. Envió una lancha armada pero el RAUENFELS se había incendiado y no estaba seguro de si habría empleado su radio para alertar a los suyos, por lo que decidí no correr el riesgo de perder la patrulla y la ordené regresar. Mientras se la izaba disparé dos proyectiles de alto explosivo contra el buque mercante para incrementar el fuego y proseguí mi marcha. El resultado fué ciertamente sorprendente, ya que el barco alemán hizo explosión y una columna de llamas y escombros subió a 3.000 pies de altitud como testimoniaron los supervivientes del HOSTILE y del HARDY al Oeste que lo divisaron sobre las montañas. Felizmente no se registraron bajas en el HAVOCK aun cuando se produjo algún daño en su casco. A juzgar por los fragmentos recogidos, el mercante contenía toda la reserva de munición y torpedos para la flotilla de destructores y el campo minado de Narvik.

23. El HAVOCK se unió entonces al HOSTILE frente al faro de Tranoy

24. Por las declaraciones de la tripulación del CORNWALL había cuatro destructores en el puerto de Narvik cuando comenzó el ataque, dos junto al petrolero, uno junto al muelle de mineral y uno fondeado. Dos de ellos fueron alcanzados por torpedos desde el HARDY, el HUNTER o el HAVOCK inmediatamente hundidos. Los otros dos fueron alcanzados por la artillería e incendiados. No abandonaron en ningún momento el puerto. Uno de los cinco encontrados fuera de éste fué arrojado contra la costa y dos más averiados. Fueron vistos desde tierra por los supervivientes del HARDY. El número de buques mercantes hundidos no puede precisarse.

Firmado: R.E. COURAGE  
Teniente de Fragata.

El siguiente despacho del Vicealmirante W.J. Whitworth, Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de cruceros de batalla, fué sometido el 27 de Abril de 1940 a los Lores Comisarios del Almirantazgo por el Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana.

A bordo del WARSPITE  
25 de Abril de 1940.

Señor:

Tengo el honor de presentarle el siguiente informe del ataque contra las fuerzas navales y defensas costeras enemigas en Narvik el sábado 13 de abril de 1940.



2. La Fuerza "B" que se hallaba bajo mis órdenes para esta operación se componía de los siguientes buques:

WARSPITE.- Capitán de Navio W.A.C. Crutchley (izando la insignia del Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de Cruceros de Batalla).

BEDOUI.- Capitán de Navio J.A. McCoy.

ESKIMO.- Comandante de Fragata StJ. A. Mickethwait.

ECCLEAK.- Capitán de Fragata Rt StV. Sherbrooke.

PUNJABI.- Capitán de Fragata J.T. Lean.

HERO.- Capitán de Fragata H.W. Biggs.

ICARUS.- Teniente de Fragata C.D. Mud.

KIMBERLEY.- Teniente de Fragata R.G.K. Knowling.

FORESTER.- Teniente de Fragata E.B. Tancock D.S.C.

FOXHOUND.- Teniente de Fragata G.H. Peters.

3. Se recibieron de usted las siguientes instrucciones para el desarrollo de la operación.

" La operación D.W. tendrá lugar el sábado 13 de abril.

(i) El objeto es la destrucción de los buques de guerra alemanes, mercantes y defensas de la región de Narvik.

(ii) Los buques de la Fuerza "B" deberán encontrarse con el WARSPITE izando la insignia del Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de Cruceros de Batalla, en la posición 67° 44' Norte 13° 22' Este a las 07,30 horas.

(iii) HOSTILE y HAVOCK para protección en el Fiord Skjel.

(iv) Los restantes destructores se encontrarán con el Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana en la posición 68° 00' Norte 11° 20' Este a las 10,30 horas.

(v) Después de la llegada de otros destructores el HERO, el FOXHOUND y el FORESTER  
Un destructor de la 20ª Flotilla de destructores para la desviación de las minas y habrán de formar en cabeza del destructor

Los cuatro destructores utilizarán sus aparatos de detección submarina Asdics mientras resulte practicable. Otros destructores formarán una cortina submarina según órdenes del Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de Cruceros de Batalla. Las fuerzas procederán así formadas hacia el Fiord Vest y se sugiere que se destaque un destructor por cada lado para lanzar una carga de profundidad en cualquier bahía que pueda abrigar a un submarino.

(vi) Al alcanzar la isla Baroy donde se supone existir una zona minada, la cortina antisubmarina girará en cuanto sea practicable en las aguas rastreadas hasta pasada la isla.

(vii) La fuerza se internará en el Fiord Ofot entablando combate con las defensas costeras a su paso, haciendo uso total de las armas de corto alcance así como de las piezas pesadas. Los destructores y el WARSPITE cubrirán el avance de los destructores dragaminas con su fuego de artillería. Es especialmente importante que se combata a todos los destructores vistos antes de que puedan disparar torpedos contra el WARSPITE.

(viii) El dragado de minas por los destructores especiales se con-



tinuará hasta la longitud 16° 55' Este. Los destructores dragaminas deberán entonces alejarse del WARSPITE y recuperar o cortar sus aparatos de dragado y apoyar a los otros destructores. Si no encuentran otros objetivos pueden retroceder y destruir las baterías de defensa costera en la isla Baroy o en otros puntos. El WARSPITE seguirá hasta una posición a cinco millas de Narvik teniendo en cuenta las circunstancias y cubrir desde allí el avance de los destructores en el puerto y aguas abyacentes donde puedan localizarse buques enemigos.

(ix) Los destructores deberán normalmente hacer humos a petición del Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de Cruceros de Batalla.

(x) Las fuerzas se retirarán según lo ordene el Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de Cruceros de Batalla.

(xi) El FORIOUS dispondrá ataques aéreos contra las siguientes posiciones enemigas. Todas las fuerzas sincronizarán con la llegada del WARSPITE.

Atacarán (a) Las defensas de las islas Baroy hacia las 11,15 horas.

(b) Rommess Point, longitud 16° 31' Este y costa opuesta hacia las 13,00 horas.

(c) Unidades navales en Ballangen, longitud 17° 00' Este y puerto de Narvik y Herjangs así como las baterías de Narvik hacia las 13,45 horas.

El Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de Cruceros de Batalla señalará la hora exacta en que estos ataques deban comenzar.

(xii) El FORIOUS facilitará una patrulla antisubmarina para el WARSPITE desde las 08,30 horas según párrafo (ii).

Hora de salida 19,09 horas/12 de Abril.

4. La siguiente información respecto a la operación figuraba en el contenido de su mensaje de las 15,47 horas/12 de abril:

(i) Campo minado según informes a los 68° 24' Norte 15° 59' Este.

(ii) Submarino en la región del Fiord Vest.

(iii) Cinco o seis lanchas del tipo LEBERECHE MAAS, algunas averiadas, y seis mercantes hundidos dentro del puerto.

(iv) El HARDY varado a los 68° 23' Norte 17° 06' Este.

(v) La isla Baroy a los 68° 21' Norte 16° 07' Este, tiene defensas militares incluyendo posiblemente tubos lanzatorpedos magnéticos.

(vi) Tres cañones del 12 ó el 18 en la colina al norte del muelle de mineral, número de la carta 3753, frente a Noroeste. Cañones de cuatro pulgadas de calibre a ambos lados del Fiord cerca de la entrada de Ranchet a los 68° 26' 30" Norte 16° 29' 30" Este y 68° 24' 30" Norte 16° 29' 30" Este.

(vii) El 12 de abril se vieron en el Fiord Vest uno o dos aviones sin identificar.

(viii) Dos submarinos noruegos amigos se encuentran en la proximidad de Sommersoet a los 68° 27' 15" 29' Este.



5. A las 02,00 horas del 13 de abril de 1940, habiendo logrado con considerables dificultades, a causa de la fuerte corriente, el traslado de mi insignia al WARSPITE en el mar, me dirigí con los buques COSSACK, HERO, FOXHOUND y FORESTER al punto de cita en la posición 67° 44' Norte 13° 22' Este, donde los buques BEDOUIN, PUNJABI, KIMBERLEY, ICARUS se me unieron. El ESKIMO se hallaba en este momento patrullando en las proximidades del faro de Tranoy.

6. La Fuerza "B" se dirigió hacia el Fiord Vest. El tiempo se hallaba cubierto, pesadas nubes de nieve fundida producía lluvia intermitente, el viento era suroeste con fuerza 3-4, la visibilidad de 10 millas. Las montañas que rodeaban los fiords se veían cubiertas de una espesa capa de nieve hasta el nivel del mar.

7. A las 07,47 horas, se hizo la señal ordenando al FURIOUS que comenzase el ataque aéreo a las horas establecidas en las órdenes de la operación (vease parágrafo 3 (xi).

8. A las 09,15 horas, envié el siguiente mensaje a la Fuerza "B":

"Nos disponemos a atacar las defensas de Narvik y cualquier buque de guerra o mercante alemán que encontremos. Estoy seguro de que toda resistencia por parte del enemigo tropezará con la resolución más firme y terminante. Les deseo el mejor éxito".

9. A las 10,09 horas, envíe el siguiente mensaje ampliando las órdenes de operación dadas por usted:

"Operación D.W. parágrafo (vi). El menor signo de actividad enemiga en la isla Baroy deberá quedar destruido por fuego artillero. Párrafo (vii). La directriz en caso de distribución de fuego será que los destructores de número impar ataquen el lado Sur y los de número par el lado Norte. Los buques de guerra enemigos tendrán preferencia como objetivos sobre los objetivos de tierra.

Párrafo (viii). A la llegada al Este de los 17° Este los destructores pueden adoptar la máxima velocidad pero no deberán abandonar la protección de fuego del WARSPITE. Deberá atenderse a todo buque de guerra enemigo en el Fiord al norte de Narvik antes de entrar en el puerto por el Sur.

Párrafo (x) Si se ordena la retirada se dará la señal D.B.O. por señales ópticas y radio".

10. El ICARUS, el HERO y el FOXHOUND dragarán en este orden directamente a proa del WARSPITE mientras que los cinco destructores restantes (incluyendo el FORESTER al fallar su formación una cortina antisubmarina a su alrededor, uno a proa y dos a cada lado.

11. A las 10,58 horas, la Fuerza "B" se aproximaba al ESKIMO frente al faro de Tranoy. El ESKIMO comunicó: "Submarino dirección 240° de mí". Este submarino se hallaba en la supervigilancia telegrafió "U" al ESKIMO creyéndole probablemente amigo. Cuando el ESKIMO se volvió hacia él, el submarino se sumergió. "un cuando no se obtuvo contacto, se lanzaron cargas de profundidad por los destructores en las proximidades.

12. La región entre el faro Tranoy y la isla Baroy había sido reunificada como peligrosa a causa de las minas. Cuando la fuerza se aproximó a esta zona los destructores en cortina defensiva se acercaron formando a la popa y a las unidades dragaminas.



13. A las 11,52 horas en posición a cinco millas al oeste de la isla Baroy el avión del WARSPITE fué catapultado con las instrucciones:

a) Llevar a cabo el reconocimiento para la Fuerza "B" avanzando hacia el Fiord Ofot especialmente en relación con la presencia de buques alemanes en los Fiord laterales, los movimientos de las fuerzas alemanas y la posición de las baterías costeras.

b) Bombardear cualquier objetivo conveniente.

c) Regresar al Fiord Skjel.

14. Al alcanzar la isla Baroy los destructores de la cortina de protección avanzaron a vanguardia; el BEDOUIN, el PUNJABI y el ESKIMO a estribor, el COSSACK, el KIMBERLEY y el FORESTER a babor.

15. Se vió a un avión "Swordfish" del FUIOUS aproximándose del lado de estribor. Se creyó fuese el destinado a la misión A en las órdenes de operación, es decir, para el bombardeo de las defensas de la isla Baroy. La inspección sobre la isla no mostró ningún signo de actividad enemiga y se envió al avión el mensaje: "No veo nada que bombardear en la isla Baroy", en lo que se mostró conforme el observador del avión informando que regresaba a su buque.

16. A las 12,03 horas, la aviación del WARSPITE informó: "Destructor alemán en posición a una milla del norte de Hammesholm (67° 25' Norte 16° 36'), dirigiéndose al Oeste". A las 12,29 horas, el BEDOUIN informó ver al enemigo con dirección de 073°. Se abrió fuego con los destructores en vanguardia. El enemigo se retiró a larga distancia y el fuego resultó intermitente a causa de la poca visibilidad y el humo.

El casco ennegrecido del buque de municiones RAUENFEIS hecho saltar por la 2ª Flotilla de Destructores durante su retirada el 10 de abril, fué dejado atrás en la posición 68° 24½' Norte 16° 28' Este.

17. A las 12,40 horas, el avión informó que dos destructores enemigos se encontraban a la altura de Framsk (68° 24' Norte 16° 49' Este) y a las 12,50 horas que estos destructores se habían ocultado en una bahía a cinco millas a proa de la cortina defensiva y se hallaban en posición de disparar torpedos. El número fué posteriormente corregido a un destructor.

18. La acción se hizo más general. Los destructores enemigos divisados en el Fiord Ofot fueron atacados a larga distancia y el WARSPITE abrió fuego con su armamento pesado.

19. El destructor enemigo divisado por el avión del WARSPITE, que se creyó ser uno de la clase ROSSER, había maniobrado en una pequeña bahía en la posición 68° 24½' Norte 16° 48' Este en cuya entrada se encuentra Djupvik. Su proa estaba dirigida hacia el Este y su armamento de torpedos cubría el Fiord. Permanecía oculto a los destructores que se aproximaban.

20. La advertencia verificada por el avión resultó por consiguiente valiosísima. Los destructores mas avanzados dirigieron sus cañones y armamento de torpedos hacia estribor y antes de que el enemigo pudiera disparar mas de una andanada se vió pesadamente atacado. Dos torpedos, uno del BEDOUIN y uno del ESKIMO alcanzaron el buque y a los tres minutos se hallaba incendiado a proa y popa. Se recibió un informe, si embargo, de que se veía una persona junto a los tubos lanzatorpedos y su destrucción quedó completada por salvas de la artillería gruesa del WARSPITE. Los torpedos disparados por el enemigo pasaron lejos de nuestros destructores.



21. Entretanto, aparecieron mas destructores enemigos en el Fiord Ofot. Entre la niebla y el humo los objetivos no eran claros, pero por lo menos se observaron cuatro buques. El enemigo maniobraba a través del Fiord dirigiendo contra nosotros cañones y torpedos y girando cuando alcanzaban el extremo de su campo de acción. Nuestros destructores, con excepción de los dedicados al dragado, adoptaron una formación abierta de 1 a 3 millas a proa del WARSPITE alterando el curso cuando se necesitaba para la dirección del armamento y para evitar el fuego artillero. Desde este punto la Fuerza "B" avanzó hacia el Fiord Ofot a una velocidad media de 10 nudos.

22. A las 13,18 horas, el avión del WARSPITE divisó quince esteras de torpedo aproximándose desde proa. Pasaron claramente a babor y mas tarde se observó una explosión hacia la línea de flotación a babor.

23. El armamento pesado del WARSPITE disparó contra el enemigo cuantas veces se presentó un objetivo. Pero, a causa del humo del combate entre los destructores, el fuego resultó intermitente. La velocidad se ajustó para mantener el apoyo de los destructores pero conservando al WARSPITE tan lejos del peligro de los torpedos como fué posible.

24. A las 13,41 horas, se divisó al avión del FURIOUS aproximándose a babor para participar en el ataque.

25. Otro torpedo hacia proa en dirección de 20° a babor.

26. A las 13,45 horas, los destructores dragaminas retiraron su material de dragado y se dirigieron inmediatamente a apoyar a los destructores de la fuerza de ataque.

27. A las 13,50 horas, el COSSACK informó la presencia de otro torpedo. El WARSPITE maniobró para presentar blanco mas pequeño pero no se vió la estera.

28. A las 13,52 horas, el avión del WARSPITE informó que no había destructores en el Fiord Skjomen.

29. Entretanto el combate con el enemigo se maniobraba al norte de Narvik, se había hecho mas cercano y se vió otro destructor abandonando el puerto a una distancia de 12.000 yardas del WARSPITE. Entraron en combate con él los destructores del ala de estribor y la artillería gruesa del WARSPITE y pronto quedó averiado. El fuego enemigo iba debilitándose; algunos disparos caían alrededor del WARSPITE.

30. Se observó fuego artillero en el puerto de Narvik que se creyó procedía de una batería costera. A las 14,02 horas, ordené a los destructores combatir a los destructores enemigos en tanto que el WARSPITE disparaba contra la batería costera.

31. A las 14,17 horas, el PUNJABI pasó a lo largo del WARSPITE retirándose de la acción a causa de que los impactos habían puesto temporalmente fuera de acción a la tubería principal de vapor y a las piezas.

32. Al mismo tiempo, una explosión pesada hizo retremblar al WARSPITE. No pudo confirmarse la causa.

33. A las 14,21 horas, el WARSPITE cesó el fuego contra los blancos en la bahía de Narvik a causa de que nuestros destructores dificultaban el tiro. El blanco resultó ser un destructor junto al muelle y no una batería costera.



34. La situación evolucionó entonces como sigue:

Un destructor enemigo gravemente incendiado varó en Herjangen (entre 68° 33' Norte 17° 33' Este) y fué alcanzado por un torpedo del ESKIMO.

El destructor, que acababa de dejar el puerto de Narvik, lanzó llamas en proa y popa y fué abandonado por su dotación cerca de la costa noroeste de Narvik.

Un número desconocido de destructores se retiró hacia el Fiord Rombaks, bajo cubiertas de humo de las chimeneas y los flotadores y fueron seguidos por el ESKIMO, el FORESTER, el HERO, el ICARUS y mas tarde por el BEDOUIN.

El destructor atracado en el puerto de Narvik continuaba en llamas. El COSSACK y el FOXHOUND entraron en el puerto apoyados por el KIMBERLEY y bajo su ataque combinado el enemigo se incendió. El FOXHOUND se aproximó para abordar pero fué recibido con fuego de ametralladora desdettierra. Luego el destructor hizo explosión y la resistencia en puerto cesó.

Mientras procedía a este ataque el COSSACK derivó contra un casco hundido.

35. Hasta cesar la acción defensiva en Narvik, el WARSPITE se mantuvo en la entrada y a las 14,50 horas comuniqué al Comandante en Jefe:

"Tres destructores enemigos continúan hacia el Fiord Rombaks. Ninguna oposición enemiga en la bahía de Narvik. Cuatro destructores enemigos destruidos. Investigo posibilidad de ocupar la ciudad".

36. A las 15,00 horas, me dirigí hacia el Fiord Rombaks para aclarar la situación allí. Se informó la presencia de doce destructores enemigos a la entrada del Fiord por el avión y el ESKIMO iba a la cabeza de cinco destructores para atacar.

El ESKIMO pasó a través de la estrecha entrada del Fiord Rombaks seguido de cerca por el FORESTER y el HERO y entabló combate con dos buques enemigos a la vista. El enemigo respondió con fuego de cañón y torpedos y a las 14,50 horas el ESKIMO fué alcanzado por un torpedo que arrancó la proa del buque. De los dos buques enemigos, uno, después de disparar torpedos, envaró en Sildvika donde fué destruido por fuego artillero y abandonado. El otro se retiró bajo una cortina de humo al fondo del Fiord.

37. Se experimentó entonces una dificultad a causa de los obstáculos en la estrecha entrada de este Fiord. El ESKIMO intentaba alejarse hacia proa asistido por el FORESTER, mientras los restantes destructores se forzaban por entrar y continuar la persecución.

38. A las 15,20 horas, ordené a todos los destructores disponibles que se concentrasen en el fiord Rombaks.

A las 15,30 horas, se recibió un informe sobre la situación del BEDOUIN como sigue:

"Uno varado fuera de acción (esto fué en Sildvika). Dos más se ocultaron tras un saliente de la costa. Si tienen torpedos se hallan en posición muy ventajosa. La munición del HERO y el BEDOUIN casi agotada. Montaje (A) del BEDOUIN fuera de acción. 15,20".

Entonces transmití al BEDOUIN:

"Debe aceptarse la amenaza de torpedos. Enemigo debe ser destruido inmediatamente. Tome KIMBERLEY, FORESTER, HERO y PUNJABI bajo sus órdenes y organice el ataque enviando primero al destructor en mejores condiciones de servicio. Embestida o a bordaje en caso necesario. 15,40".



39. Entretanto se mandò volver al avión del WARSPITE y se le izò a bordo haciendo preparativos para efectuar un bombardeo indirecto de los buques a la entrada del Fiord, si esto fuese necesario. A su regreso, el avión del WARSPITE informò haber hundido un submarino fondeado a la altura de Bjerkvik, en el Fiord Herjangs utilizando bombas. Este hundimiento se aceptò como hecho cierto.\*

40. Mientras me hallaba en comunicaciòn con el BEDOUIN, el HERO, el ICARUS y el KIMBERLEY prosiguieron hacia el Fiord Rombaks, y tan pronto como pudieron observar los objetivos en medio del humo, abrieron fuego contra los destructores a la entrada del Fiord. Estos nos replicaron, sin embargo, y se diò orden de cesar el fuego. El enemigo habia abandonado los buques, que resultaron ser tres. Uno estaba ya hundido, uno se hundió a continuaciòn y el HERO y el ICARUS enviaron una partida de abordaje al restante. El BEDOUIN, a su llegada, ordenò el regreso de esta partida, y el enemigo fué hundido por un torpedo del HERO. El HERO declara que el destructor abordado era el HANS LUDEMANN.

41. Como los destructores habian combatido con éxito a todas las fuerzas enemigas a la entrada del Fiord, no fué necesario un bombardeo indirecto por el WARSPITE y se decidiò regresar a la bahia de Narvik para investigar la situaciòn allí.

42. El COSSACK continuaba varado contra un casco hundido y se habia encontrado bajo el fuego espasmòdico de un cañòn costero de pequeño calibre. Aun cuando no se le localizò definitivamente, el COSSACK lo silenciò con su fuego de represalias en aquella direcciòn.

El FOXHOUND, que se hallaba junto a él, habia enviado su oficial médico al COSSACK y recogia a los supervivientes del destructor alemàn incendiado y abandonado a la altura de Narvik.

43. A las 17,42 horas di el siguiente informe sobre la situaciòn.

"WARSPITE, COSSACK y FOXHOUND en bahia de Narvik. Escasa oposiciòn. Todos los destructores alemanes hundidos, tres de ellos después de retirarse al Fiord Rombaks. Un submarino hundido por el avión del WARSPITE. Grupos de gente, posiblemente soldados, retirándose a las montañas. Un obús de campaña silenciado por COSSACK. Se ha visto aviaciòn enemiga. Averías a nuestros buques conocidas hasta ahora: ESKIMO comò arrancada por torpedo. COSSACK averiado y varado en bahia Narvik. PUNJABI con una caldera fuera de acciòn. 17,42".

44. Después estudié el desembarco de una partida para ocupar la ciudad ya que la oposiciòn pareciò silenciada.

Con la fuerza disponible solo podia desembarcar una pequeña partida y para prevenirse contra el inevitable contraataque seria necesario mantener la fuerza concentrada cerca del frente marítimo y lograr un fuerte fuego de artilleria de cobertura. En realidad consideré que seria necesario mantener al WARSPITE frente a Narvik.

+ Nota del Almirantazgo: Posteriormente se ha confirmado que este submarino fué hundido por el avión del WARSPITE.

El nota del Almirantazgo: Mensaje a todos los buques presentes del Almirantazgo en jefe de la Primera Flota de cruceros de batalla.



45. Se recibió un mensaje entonces del FOXHOUND de que los oficiales hechos prisioneros habían informado sobre la presencia de varios submarinos alemanes en el Fiord.

46. A las 18,00 horas se vieron doce aviones enemigos aproximándose del Oeste.

47. Aparte de las anteriores consideraciones pensé que colocar al final de una larga y cansada jornada a una partida de menos de 200 marineros y soldados de la Infantería de Marina frente a una fuerza no inferior a 2.000 soldados profesionales alemanes podría conducir al desastre, aun suponiendo el efecto moral que el combate de aquel día habría producido en el enemigo.

48. El efecto acumulado de los estampidos de los cañones de 15 pulgadas del WARSPITE resonando entre las altas montañas del Fiord, las explosiones de estos grandes proyectiles, el espectáculo de sus buques hundiéndose y abriendo alrededor de ellos deben haber sido terrorífico para los enemigos. Pero tal efecto no puede ser de naturaleza permanente para los soldados de tierra y opiné que para aprovechar todas las ventajas se hubiera necesitado una fuerza militar organizada e instruida capaz de desembarcar directamente después de terminado el combate naval. Si se hubiera contado en aquel momento con tal fuerza, creo que hubiera logrado establecerse con tanta seguridad en Narvik de modo que su ocupación eventual hubiera sido tan solo una cuestión de tiempo y refuerzos.

49. Me decidí por lo tanto contra la permanencia del WARSPITE en el Fiord frente a Narvik amenazado por posibles ataques de submarinos y de la aviación.

50. A las 18,32 horas transmití:

"General de cruceros de batalla. Uno (1). Estoy retirándome. KIMBERLEY protegerá retirada GOSSACK si posible de puerto Narvik. PUNJA. El protegerá ESKIMO"

51. El HOSTILE (Capitán de Fragata J.P. Wright) y el IVANHOE (Capitán de Fragata P.H. Hadow), que se encuentran en el Fiord Skjel han sido puestos a mi disposición por sus órdenes. Dispuse que estos destructores se dirigiesen a Narvik y reforzasen a los que allí se hallaban. El IVANHOE había recibido órdenes de patrullar la entrada del Fiord y se hallaba por consiguiente en las proximidades.

52. Me dirigí a lo largo del Fiord Ofot llevando en cabeza al FOXHOUND. El BEDOUIN, el HERO y el ICARUS seguían retirándose del Fiord Rombaks. El FORESTER iba retrasado por embarcar a la mayoría de la dotación del ESKIMO.

53. A las 18,40 horas, encontrándose muy cerca del faro de Hammesholm (67° 25' Norte 16° 36' Este) el FOXHOUND estableció contacto con un submarino y contraatacó. Este submarino trataba al parecer de salir del Fiordo Ofot. Un informe posterior del terrero del faro de Hammesholm lo confirma. He llegado desde entonces a la conclusión de que un submarino que navegase sumergido en las estrechas aguas de un Fiord se encontraría en una posición muy poco envidiable con destructores antisubmarinos operando sobre él y su deseo de alejarse es por lo tanto perfectamente comprensible.

(1) Nota del Almirantazgo: Mensaje a todos los buques presentes del Vicealmirante en Jefe de la Primera Escuadra de cruceros de batalla;



54. Los cuatro destructores formaron entonces una cortina anti-submarina y se hicieron preparativos para rechazar la agresión de los doce aviones que todavía permanecían a la vista en el Norte. Este ataque no se llevó a cabo aunque el IVANHOE informó ser objeto de un bombardeo a su paso por el Fiord.

55. Ordené a los destructores de escolta que se dispusiesen a trasladar los heridos al WARSPITE aprovechando la obscuridad a las 22,30 horas. A las 20,27 horas envié el siguiente informe:

"Comandante en Jefe, Flota metropolitana (repetido) Almirantazgo, del Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de cruceros de batalla.

MI anterior 17,42. Procedo a retirarme con WARSPITE, PUNJABI, HERO ICARUS, FOXHOUND y FORESTER en cuanto se recojan heridos.

El BEDOWIN y KIMBERLEY permanecen para apoyar ESKIMO y COSSACK. He ordenado HOSTILE e IVANHOE les apoyen.

Siete destructores enemigos y un submarino enemigo han sido destruidos. No hay ahora buques enemigos en Narvik. No se observaron baterías costeras sino un obús en la montaña detrás de Narvik y un cañón de campaña en la misma costa que, según informes, dispararon. Treinta buques mercantes en el puerto, la mitad al parecer alemanes. Mientras nuestros destructores ocuparon el puerto no han sido hundidos. Formaciones de doce aviones enemigos se aproximaron hacia 18,30 pero ningún ataque ha sido todavía hecho contra WARSPITE, aunque IVANHOE fué bombardeado durante su patrulla a la altura de Tjel Sundet. Se informarán averías a buques y bajas en cuanto se conozcan. Se han hecho algunos prisioneros alemanes, dando posteriormente detalles".

56. Los informes que se recibieron, sin embargo, indicaban que un número de heridos continuaba a bordo de los destructores en Narvik. Por lo tanto, a las 20,50 horas ordené cambiar de rumbo y envié al COSSACK en Narvik este mensaje:

"Todos heridos serán recogidos en PUNJABI para acudir a rendirse conmigo en 17°. Este a media noche!"

57. A las 22,10 horas envié el siguiente mensaje:

"Comandante en Jefe, Flota Metropolitana (repetido) Almirantazgo de cruceros de batalla (Uno.

MI impresión es que fuerzas enemigas en Narvik se atemorizaron totalmente como resultado de la acción de hoy y que la presencia del WARSPITE fué la causa principal de ello.

Recomiendo que la ciudad sea ocupada inmediatamente con las principales fuerzas de desembarco.

Intento visitar mañana nuevamente Narvik a fin de mantener efecto moral de presencia de WARSPITE y aceptar amenaza aérea y submarina que supone este curso de acción.

Al enviar esta comunicación sabía que convoyes de tropa dirigidos hacia Vaagsfiord se habían hecho a la mar y me propuse reconducirlos directamente a Narvik.

58. Entretanto me dirigí a la región de Narvik. A la llegada todos los destructores de escolta que tenían heridos fueron conducidos junto al WARSPITE uno tras otro para efectuar el traslado mientras que los restantes llevaban a cabo una patrulla antisubmarina en la vecindad.



59. El traslado de los heridos llevó mucho tiempo y me daba perfecta cuenta de la posibilidad de ataques submarinos y aéreos. En cuanto a aquéllos comprendí que el Fiord Ofot resultaba un lugar poco saludable para los mismos, como lo demuestra el ataque y localización de un submarino por el FOXHOUND. En cuanto al ataque aéreo el WARSPITE se hallaba dispuesto a adelantarse en cualquier momento flanqueándole los destructores, por lo que nada importaba que en último caso se llevara a cabo el ataque aéreo. De todos modos, el WARSPITE se hallaba allí para apoyar a los destructores que habían llevado a cabo tan gran tarea y no estaba dispuesto a abandonarles en situación de necesidad.

60. El IVANHOE había sido interceptado, mientras navegaba por el Fiord, por un buque noruego a bordo del cual se encontraban supervivientes del HARDY y de mercantes británicos. Se aprovechó la oportunidad para distribuir estos supervivientes que eran unos 200 entre los diversos destructores.

61. Se observaron en Narvik varios grandes fuegos y explosiones a nueve millas hacia el Este.

62. Recibí un informe del COSSACK de que el estado de algunos heridos era tan grave que no podía aconsejarse su traslado por destructor y, por lo tanto, me acerqué a las 02,50 horas a Narvik para efectuar el traslado en lancha.

63. Cuando el WARSPITE se aproximaba fueron disparadas bengalas blancas desde un buque mercante en el puerto. Se supuso que esta señal era una advertencia a cualesquiera defensas costeras que estuviesen guarnecidas.

64. A las 05,26 horas el COSSACK logró separarse del casco hundido y fondeó junto al WARSPITE.

65. Cuando se embarcaron a los heridos ordené la retirada, ordenando las siguientes disposiciones:

El KIMBERLEY y el IVANHOE permanecerían en Narvik.

El ESKIMO, acompañado del BEDOUIN y el COSSACK acompañado del FORESTER se dirigirían al Fiord Skjel.

El WARSPITE y los restantes destructores se dirigirían hacia el Oeste.

66. A las 10,27 horas, en respuesta al mensaje del Almirantazgo fechado a las 09,13/14 abril pidiendo un cálculo de las fuerzas del enemigo en la región de Narvik se envió la siguiente respuesta:

"Almirantazgo (repetido) Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana, AURORA, SOUTHAMPTON de cruceros de batalla. Uno.

Su anterior 09,13. Información de fuentes noruegas calculan 1.500 a 2.000 soldados en Narvik. Oficial Marina Alemana prisionero declara que son muchos más, pero creo intenta engañar. Declara que cañones costeros están emplazados con objeto principal de impedir desembarco pero el COSSACK varado en bahía Narvik 12,00 horas ayer no fué seriamente molestado.

Estoy convencido que Narvik puede tomarse por asalto directo, sin temor a tropezar oposición seria en desembarco. Considero que la fuerza principal desembarco debe ser pequeña pero contar con apoyo de fuerza B y otra formación similar. Exigencia especial serán buques y destructores con el mejor armamento antiaéreo disponible".



Observaciones generales

67. El regreso sin novedad del ESKIMO y el COSSACK al Fiord Skjel fué una conclusión apropiada para una operación que considero de gran éxito.

Siete u ocho destructores y un submarino enemigos, en total de las fuerzas navales alemanas presente, fueron hundidos sin la pérdida de un solo buque inglés.

(El destructor enemigo "ya hundido" en el Fiord Rombaks, según consta en el párrafo 40, puede haber sido abandonado después del ataque por la 2ª Flotilla de Destructores el 10 de abril de 1940.

68. Nuestras bajas fueron también relativamente pequeñas, 28 muertos, 55 heridos mientras que las bajas en los destructores enemigos con sus dotaciones de 280 hombres deben haber sido muy pesadas.

69. No puedo hablar con suficiente calor del valor y decisión con que nuestros destructores se lanzaron al ataque, tuvieron que soportar el peso de la defensa enemiga y solo mediante el hábil manejo de sus buques pudieron evitar averías graves causadas por la artillería o los torpedos.

70. Nuestros destructores disfrutaron de una ventaja táctica por su habilidad para disparar piezas pesadas durante su avance.

71. Los informes enemigos conseguidos por el avión del WARSPITE fueron en extremo valiosos. Dudo que nunca se haya empleado un avión transportado a bordo con tan buenos resultados como en esta operación. Además el avión bombardeó y hundió un submarino enemigo.

72. Aparte del fuego eficaz conseguido por el WARSPITE, su presencia prestó indudablemente gran confianza a nuestros destructores y aterrorizó al enemigo, que debió sentirse como sorprendido en una trampa.

73. La precisión y sangre fría con que el WARSPITE fué maniobrado mientras se aproximaba y cuando sus armas principales y secundarias combatían al enemigo son características de su Comandante, el Capitán de Fragata W.A.C. Crutchley.

Firmado: W.J. WHITWORTH.

Vicealmirante en Jefe de la Escuadra de Cruceros de Batalla.

Comandante en Jefe  
de la Flota Metropolitana.



