

# EL FIN DEL SCHARNHORST

GUSTAVO F. SCHÜRMAN

*Mar de Barents, domingo 26 de diciembre de 1943, 7 pm.*

*La banda de estribor del acorazado Scharnhorst <sup>(1)</sup> se encuentra bajo agua. Un joven marinero encaramado en un cañón antiaéreo de 20 mm tiene su camisa ensangrentada y respira bajo el dominante olor a sangre, pólvora y combustible en llamas. Aún conserva en el bolsillo de su chaqueta la armónica que tocaba junto a sus camaradas cuando en una cubierta superior impactó la primera granada de 356 del Duke of York. El tormentoso viento ya viene soplando desde la noche anterior y durante todo el día desde el ángulo suroeste. Los desgarradores gritos de sus camaradas retumban en sus oídos...*

*El Scharnhorst se desliza lentamente de proa hacia las profundidades del mar hasta que finalmente sus 3 grandes hélices (con sus palas de 5 metros, diseñadas para desarrollar altas velocidades) aún girando moderadamente apuntan al cielo. De inmediato el buque desaparece de la superficie bajo una fuerte succión...*

## 1. La misión

En la Navidad de 1943 el Jefe de la Marina de Guerra alemana, Almirante Karl Dönitz, ordenó a su último gran buque de batalla entonces alistado, el *Scharnhorst*, de casi 39 mil toneladas de desplazamiento, al mando del Capitán de Navío Fritz Julius Hintze, a detener un convoy de 19 barcos mercantes ingleses. Esta codiciada presa transportaba en carga completa unas 200 mil toneladas de munición, vehículos blindados, combustible de aviación y otros elementos de importancia militar. Pero lo que había sido planificado como la largamente esperada irrupción de la *Kriegsmarine* en el frente marítimo nororiental, terminó en un desastre. Apoyados en la decodificación de mensajes alemanes e informaciones de la resistencia noruega, los británicos le tendieron una bien premeditada trampa al *Scharnhorst*, hundiéndolo en una de las últimas batallas entre grandes buques de superficie en la historia de la guerra naval.

## 2. El escenario

Difícilmente exista una zona más solitaria y desamparada que las aguas en torno a la Isla de los Osos. Este misterioso peñasco rocoso se encuentra a 240 millas al norte de Cabo Norte, en medio de la infinita nada. Frecuentemente se halla tras mantos de densa niebla.

Gustavo Federico Schürmann es Doctor en Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Investigador y profesor universitario en varias materias de su competencia académica. Auditor general corporativo de la empresa automotriz DaimlerChrysler Argentina S.A.

Egresó de la Escuela Naval Militar el 31 de diciembre de 1967 con el grado de Guardiamarina Contador, solicitando su baja de la Armada Argentina tras haber prestado servicios en la Intendencia Naval de Puerto Belgrano, el Destructor ARA Brown, la Intendencia de la Base Naval de Mar del Plata, y la publicación Gaceta Marítima.

Actualmente es socio fundador de la Asociación Amigos de la Fragata ARA Libertad.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 20.2.2006

(1)

El navío llevaba el nombre del general prusiano Gerhard Johann David Scharnhorst (1756-1813). Dotado de talento y valor, este militar se distinguió tanto en los campos de batalla como en el gabinete de estudio. Preparó el ejército que liberó a Alemania de la dominación napoleónica. Murió a consecuencia de una herida recibida en la batalla de Großgörschen (Diccionario Enciclopédico Abreviado; Espasa Calpe S.A.; Madrid; 1957).

El predecesor homónimo de este navío fue un crucero acorazado de la 1ª Guerra Mundial, de 11.600 Tm de desplazamiento, buque insignia del Almirante Maximiliano Conde von Spee, comandante de la Escuadra de Cruceros del Pacífico e Índico de la Marina imperial alemana. En combate con fuerzas inglesas superiores esta escuadra fue destruida frente a las Islas Malvinas, el 8 de diciembre

# Scharnhorst

(1943) Marina Alemana. Crucero de batalla Formaban esta clase el *Scharnhorst* (Arsenal de Wilhelmshafen; colocación de quilla: 16/5/1935; Botadura: 3/10/1936; alistamiento: 7/1/1939; hundido: 26/12/1943) y el *Gneisenau* (Deutsche Werke de Kiel; colocación de quilla: 11/3/1935; botadura: 8/12/1936; alistamiento: 21/5/1938; baja: 1943). Diferencias notables entre ambas unidades, sobre todo después de sus dos modernizaciones. En 1942 estaba previsto modificar el *Gneisenau*, aumentando la eslora a 245 m y armándolo con 6 piezas de 380/47, 22 de 128/45 a.b./a.a., 56 de 37 a.a., 28 de 20 a.a. y 6 tlt de 533 mm. Dicho proyecto no se llevó a cabo.

**Botadura:** 1936

**Desplazamiento:** estándar 31.600 t  
normal 34.800 t  
plena carga 38.900 t

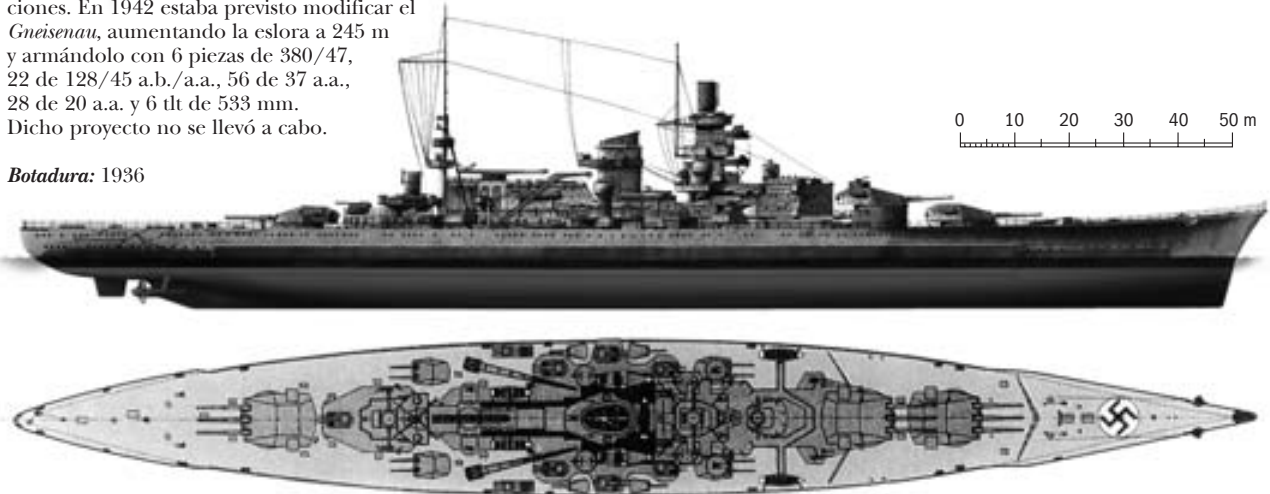
**Dimensiones:** eslora total 234,9 m  
eslora entre pp 226,0 m  
manga 30 m  
calado 9,9 m

**Potencia motriz:** 165.00 hp a 3 ejes  
Velocidad: 32 nudos  
Autonomía 10.000 millas a 18 nudos

**Protección:** vertical máx. 350 mm  
horizontal máx. 105 mm  
artillería máx. 360 mm  
puente de mando máx. 350 mm  
submarina: compartimentación interna

**Armamento:** 9 de 280/54,5; 12 de 150/55; 14 de 105/65; 16 de 37; 38 de 20; 6 tlt de 533 mm; 1 catapulta y 6 hidros

**Dotación:** unos 1.800 hombres



Fuente: *La Marina*; Editorial Delta S.A.; 1983; Barcelona; España.

de 1914. Von Spee y sus dos hijos sucumbieron allí en heroica acción. En el buque insignia —el Scharnhorst— no hubo sobrevivientes (el autor del presente trabajo aún recuerda el emotivo cuadro de Juan Bohrdt, El último hombre, donde en primer plano la bandera de guerra alemana ondea al viento sostenida por el brazo derecho de un último sobreviviente encaramado en los restos de un navío, con dos acorazados ingleses en aproximación al lugar, en el fondo). En aquella oportunidad el Scharnhorst —al igual que casi 30 años más tarde su sucesor motivo del presente trabajo— se hundió de proa tras escorar fuertemente, con sus hélices girando moderadamente. No es ésta la única coincidencia: tanto el comandante de este navío como el acorazado homónimo de la 2ª Guerra Mundial (el Graf Spee), un cuarto de siglo después sucumbieron en aguas próximas a la Argentina.

(2)  
Noruega había sido ocupada por tropas alemanas en el verano boreal de 1940. El U 716 fue el único submarino participante en la batalla que logró sobrevivir a la 2ª Guerra Mundial.

El mar golpea incansablemente contra la escarpada costa y torna casi imposible un desembarco en ella. Al este, el pico más alto se alza verticalmente a unos 500 metros sobre el nivel del mar. Con los hielos polares acercándose en invierno, la isla es aún más triste, helada e inaccesible.

Durante la Segunda Guerra Mundial transitaban por las inhóspitas aguas entre la Isla de los Osos y el Cabo Norte, en viajes de ida y vuelta de Gran Bretaña al puerto ruso de Murmansk, los convoyes mercantes que abastecían de todo tipo de material bélico a las líneas soviéticas en lucha contra Alemania. También aquí tenían los submarinos alemanes su más importante y peligroso “coto de caza”. Eran temibles aguas oceánicas. Los marinos alemanes las denominaban “mar del infierno”, los británicos “pista de baile del diablo”.

La batalla de la Isla de los Osos se extendió por un período de 96 horas, comenzando con el avistamiento por los alemanes del convoy mercante británico JW55B el miércoles 22 de diciembre de 1943, hacia las 11 am, hasta el hundimiento del *Scharnhorst* a unas 66 millas al nordeste de Cabo Norte, a las 7.45 pm del siguiente domingo 26 de diciembre.

### 3. Las fuerzas en pugna

Del lado alemán, el grupo de batalla integrado por el *Scharnhorst* y 5 unidades de la 4ª escuadrilla de destructores fue puesto bajo el comando del oficial de mayor graduación, el Contraalmirante Erich Bey. Participaron además de la confrontación del lado germano varios aviones de exploración y 8 submarinos con base en los cercanos puertos noruegos Narvik y Hammerfest (2). A este grupo se enfrentaron al mando del comandante en jefe de la *Home Fleet*, el Almirante Bruce Fraser, una división de combate compuesto por el acorazado *Duke*

of York, de 35 mil toneladas, el crucero *Jamaica* y varios destructores, además la 10ª División compuesta por los cruceros *Belfast*, *Sheffield* y *Norfolk*, y el destructor noruego *Store*.

Cuando a fines de dicho año los aliados hundieron al *Scharnhorst* en las heladas aguas del Océano Ártico frente a Cabo Norte, lograron sobrevivir solamente 36 —promediando los 22 años de edad— de los 1.968 hombres que dotaban este gran crucero de batalla. Sus 50 oficiales y 35 cadetes navales murieron en su puesto de combate, permanecieron voluntariamente a bordo hasta el final o colaboraron desde el mar al rescate de los sobrevivientes, como es el caso de un joven teniente, que se quitó la vida en una balsa luego de ayudar al salvamento de algunos de los cientos de marinos que flotaban a la deriva.

El hundimiento del *Scharnhorst* marcó el comienzo del fin de la Marina de Guerra del Tercer Reich, y con ello sus posibilidades para siempre de desafiar seriamente la supremacía anglo-americana en el mar.

#### 4. El enfrentamiento

Al principio todo salió tan bien como hubieran podido desearlo las dotaciones del grupo alemán. El convoy JW55B fue avistado varias veces por sus unidades a pesar de la escasa visibilidad, la noche y las tormentas de nieve. Los aviones de reconocimiento de gran radio de acción lo localizaron con sus aparatos de radar, y se apostaron submarinos en un amplio arco de reconocimiento que tendría que cruzar el convoy para alcanzar su objetivo; dejaron que pasara el convoy y salieron a la superficie para informar su posición. Con todos estos informes, el grupo de batalla alemán pudo formarse una idea aproximada del curso del convoy. El *Scharnhorst* y los 5 destructores navegaban a gran velocidad hacia el punto donde se calculaba que lo encontrarían.

Cuando en la madrugada del 26 de diciembre el Almirantazgo le comunicó la presencia del *Scharnhorst* en alta mar, el Almirante Bruce Fraser fijó como objetivo prioritario la protección del convoy, aun a costa de no lograr la destrucción del navío enemigo. Por su lado, el comandante alemán no conocía en ese momento con exactitud la posición de los mercantes, habiendo destacado a 3 de sus destructores en su búsqueda. A las 9.21 am el *Sheffield* avistó el acorazado alemán a unas 7 millas de distancia. Una vez que los cruceros británicos entraron en contacto con el *Scharnhorst*, lo mantuvieron mediante su poderoso radar. En aquellos momentos en que aun con la ayuda de los mejores binoculares no se veía otra cosa que la oscuridad barrida por la intensa tempestad de nieve, el ojo del radar sería un factor decisivo de la fase final por venir de la batalla.

El encuentro entre el *Scharnhorst* y los navíos británicos se desarrolló aceleradamente. Al principio el acorazado alemán procuró alejarse a unos 30 nudos, aumentando así progresivamente la distancia con relación a los perseguidores británicos.

De los siguientes párrafos basados en gran parte en los relatos de algunos de los sobrevivientes de aquella batalla de la Isla de los Osos se desprende el gran temple de una bravía generación de marinos...

#### 5. La fase final

El *Scharnhorst* venía luchando contra su fin desde las 4.47 pm, cuando los cruceros *Duke of York* y *Belfast* dispararon las primeras granadas luminosas. Hasta ese momento para su dotación el *Scharnhorst* era un buque indestructible, una ciudad flotante, una fortaleza inexpugnable. El orgullo de la Alemania de Hitler. Sus 21 compartimentos estancos estaban protegidos por acero Krupp, de hasta 350 mm de espesor. Las turbinas desarrollaban una potencia de 165 mil HP, que podían impulsar el crucero acorazado a una velocidad de hasta 32 nudos, haciéndolo más veloz que toda otra unidad de batalla de su época.



Muchos hombres de mar veían en el *Scharnhorst* al buque de guerra perfecto, el mejor que jamás haya sido construido. Su dotación no tenía miedo; estaba segura de que volvería sana y a salvo a su patria. De acuerdo con especialistas de la inteligencia naval británica que interrogaron a los sobrevivientes, el *Scharnhorst* gozaba en la población alemana el mismo respeto que el acorazado *Hood* en la inglesa, hasta su hundimiento por el acorazado *Bismarck* en mayo de 1941. Tenía un halo legendario de “buque agraciado”. Su dotación se veía a sí misma como una elite de la flota de mar alemana, superior a todos sus rivales.

Parte de ella recién comprendió la seriedad de la situación cuando una granada de la batería de 356 mm del *Duke of York* perforó la cubierta acorazada superior y explotó en medio de una camareta. Todos los marineros que se encontraban en ella murieron en el acto, salvo uno que sobrevivió aunque envuelto en llamas, pudiendo ser auxiliado a tiempo por sus camaradas.

Fue el principio del fin. El *Scharnhorst*, que se encontraba entre dos fuegos, con los cruceros británicos a un lado y el *Duke of York* al otro, fue alcanzado al menos 3 veces por el fuego de las piezas de 356 de éste, quedando una de sus torres de 280 inutilizada. Un impacto bajo la línea de flotación provocó una vía de agua que le hizo disminuir sensiblemente su velocidad. A las 5.30 pm los destructores se lanzaron al ataque, afrontando el fuego del acorazado alemán.

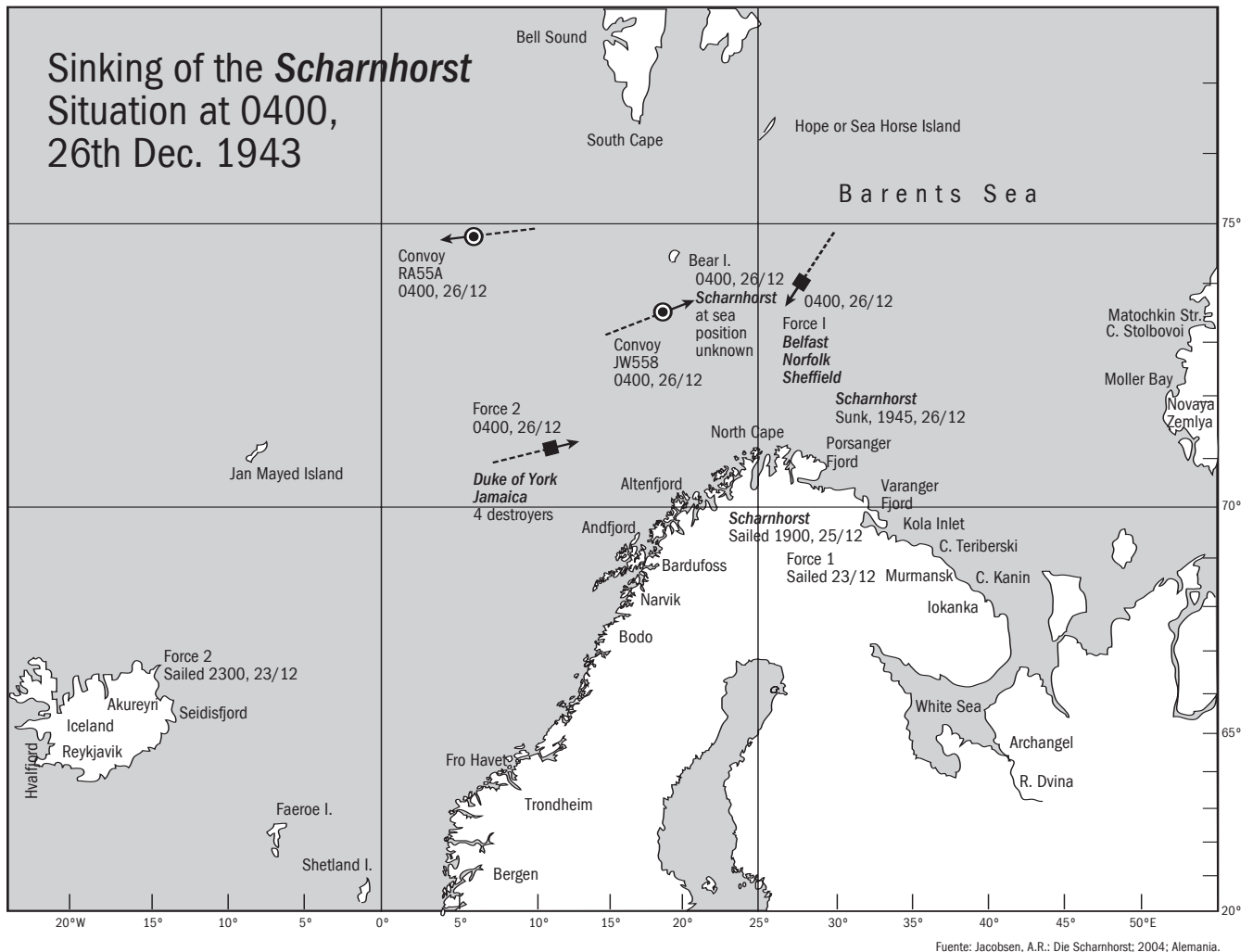
En una de las salas de calderas se había producido una explosión, el eje de una de las hélices estaba fuera de servicio, los compartimentos de proa estaban inundados, por todo lo cual la velocidad del buque ya no superaba los 20 nudos.

Después de haberse suspendido por un tiempo el fuego entre ambas partes por la distancia y la oscuridad reinante, hacia las 7 pm el *Duke of York* estaba nuevamente a tiro, reanudándose entonces el fuego. Alcanzado por varias andanadas, el *Scharnhorst* redujo su velocidad a tan sólo 5 nudos.

Hacia las 7.30 pm, cuando el Almirante Fraser ordenó el alto el fuego, el crucero acorazado alemán yacía impotente, en llamas, incapaz de defenderse. Algunas de sus cubiertas inferiores se habían convertido enteramente en improvisadas enfermerías, con dotaciones de rescate portando cada vez más marineros mutilados de un lado a otro del devastado navío.

## 6. El hundimiento

A pesar de las destrucciones masivas, al principio cuando el comandante del *Scharnhorst* impartió la orden de abandonar el buque la evacuación se desarrolló disciplinadamente. Apenas se escuchaban gritos. Tendía su mano de despedida a sus hombres que en las cercanías abandonaban el buque. Pedía que aquel que llegase con vida a Alemania enviase sus saludos, y contase que todos cumplieron con su deber hasta el final. Algunos marineros opta-



ron por quedarse a bordo, “[...] allí donde ellos pertenecían”. Uno de ellos encendió un cigarrillo y se sentó a esperar...

A las 7.32 pm los destructores ingleses *Virago*, *Opportune* y *Musketeer* se abalanzaron sobre el gigante moribundo, lanzando un sinnúmero de torpedos desde una distancia de unos 2.000 metros, a los que siguieron otros 3 lanzados por el crucero *Jamaica*. Muchos dieron en el blanco, por lo que aumentó la escora del *Scharnhorst* hacia estribor.

Durante casi 3 horas los numerosos buques aliados que habían rodeado al *Scharnhorst* le dispararon más de 2.000 granadas y lanzaron contra él más de 50 torpedos, de los cuales por lo menos 10 dieron en el blanco.

Aunque soplaban un fuerte viento del suroeste, en las cercanías del *Scharnhorst* la aceitosa superficie del agua estaba relativamente calma. A una velocidad de unos 5 nudos el navío se hundió de proa; tras interminables momentos su estilizada chimenea yacía en posición horizontal sobre el mar. Cargando grandes masas de agua, de su gran boca elíptica con eje de casi 10 metros sólo emergía el sordo ruido de las turbinas que aún funcionaban. Enseguida dos grandes explosiones subacuáticas sacudieron el mar, como si fuera un movimiento sísmico, probablemente proveniente de la explosión de calderas, o quizás una reacción en cadena en la santabárbara provocada por un torpedo.

Era tal la confianza en la invulnerabilidad del *Scharnhorst* que algunos de los marinos a flote



creyeron reconocer a un buque británico en la mole que desaparecía bajo las aguas, alguno que hubiese sido hundido por aquél.

Los vencedores no alcanzaron a ver el final del *Scharnhorst*. Ninguno de ellos supo exactamente cuándo se hundió el buque enemigo, aunque muy probablemente haya sido en ocasión de aquellas fuertes explosiones subacuáticas que se percibieron en varias unidades aliadas a las 7.45 pm. Cuando a las 7.37 pm el *Jamaica* había concluido su ataque con torpedos, la artillería secundaria del *Scharnhorst* aún disparaba a intervalos irregulares. 10 minutos más tarde el *Belfast* se acercó a toda máquina a fin de asestar el golpe de gracia a la nave alemana y encontró solamente elementos a la deriva, iluminando la escena con bengalas y proyectores.

A las 7.51 pm el Almirante Fraser ordenó a todas sus unidades abandonar el área con excepción de los buques aún dotados con torpedos y un destructor con reflectores. El *Scorpion* logró recoger a 30 sobrevivientes, y el *Matchless* otros 6. El comandante británico aún no estaba convencido del hundimiento del *Scharnhorst*, cuando a las 8.16 pm se comunicó telegráficamente con *Scorpion* pidiendo confirmación de su hundimiento. Este destructor recién contestó a las 8.30 pm: “[...] sobrevivientes afirman que el *Scharnhorst* se hundió”. A las 8.35 pm el Almirante Fraser informó al Almirantazgo en Londres lacónicamente “*Scharnhorst* hundido”. La respuesta vino una hora más tarde: “Grand. Well done”. Poco después el Almirante Fraser ordenó suspender la búsqueda de sobrevivientes y ordenó toda máquina en dirección a Murmansk.

Varios centenares de marinos acompañaron al *Scharnhorst* hacia las profundidades del Ártico. Pero otros tantos fueron entregados a la muerte, arrastrados por el viento y las olas, luego de luchar desesperadamente por mantenerse sobre las aguas en salvavidas, en cajas de madera, en vainas servidas de 280, en cualquier objeto que pudiera flotar. Aquella noche de diciembre de 1943 la *Kriegsmarine* perdió 1.932 jóvenes marinos, en cumplimiento de su deber frente a Cabo Norte. Días después se decía en la radio alemana que “[...] ellos murieron como hombres de mar en lucha contra un enemigo superior en fuerzas. El *Scharnhorst* descansa en el campo del honor [...]”.

Por su parte, el Almirante Fraser se dirigió a sus oficiales manifestándoles que si alguna vez se encontraran al mando de un buque que se enfrente a un enemigo varias veces superior en número, esperaba que se comportaran como lo hicieron los marinos alemanes, que hicieran maniobrar su buque con la misma habilidad, y que lucharan con sus hombres como lo han hecho en este día los oficiales del *Scharnhorst*. Cuando el *Duke of York* zarpó de Murmansk con rumbo a Inglaterra, el Almirante Fraser ordenó que arrojaran por la borda una corona de flores en el punto donde se hundió el *Scharnhorst*. Saludaba militarmente junto a sus oficiales y la guardia de honor, mientras la última ofrenda se iba hundiendo lentamente en la tumba de los marinos alemanes.

## 7. El hallazgo

Los restos del *Scharnhorst* fueron hallados por una expedición organizada y dirigida por Alf R. Jacobsen a bordo del *H.U. Sverdrup II*, bajo el comando del Capitán Jan Loennechen, en la tarde del martes 26 de septiembre de 2000, a unos 300 metros de profundidad. En una periferia de varios kilómetros el fondo del mar es llano, una alfombra gris sin protuberancias. Repentinamente apareció en la pantalla de la computadora un objeto grande, macizo. En ciertas partes se erguía 15 o 20 metros sobre el fondo, y tenía la forma del casco de un buque, aunque con contornos irregulares. Estaba partido. La formación principal medía unos 160 metros. Apartada estaba la parte restante del casco, de unos 60 a 70 metros de largo, yaciendo en ángulo recto con relación al trozo más voluminoso. La expedición debió embarcar luego en el *Tyr*, un buque noruego dotado de robot sumergible, comandado por el Capitán Arne Nagell Dahr jr. Con su amplia experiencia en búsqueda submarina el *Tyr* había prestado valiosos servicios a militares y civiles.

Transpuesta por el robot la marca de los 270 metros de profundidad, apareció en el monitor de video una robusta sombra marrón. Era acero. El metal resplandecía casi sin corrosión, como si recién hubiese salido de la forja. Seguramente era el acero especial Wotan, de Krupp, colado para el acorazamiento de los buques de la *Kriegsmarine*. Era indudablemente el casco del *Scharnhorst* el que aparecía en pantalla, después de más de medio siglo sin haber sido visto por nadie.

En la popa desde toldilla hasta la quilla se veía un inmenso boquete, por el que debieron haber entrado en la fase final de la batalla toneladas de agua en pocos instantes. El cierre oportuno de compuertas estancas habrá retrasado el fin del navío, aunque probablemente a costa de numerosas vidas que quedaron al otro lado de las compuertas...

Las piezas de artillería de mediano alcance, de 150 mm, parecían intactas, como si no hubiesen entrado en combate. Esto explicaría la facilidad con que se habían acercado los destructores ingleses, a una distancia no superior a 2.000 metros.

Había torpedos atascados en los tubos de lanzamiento. La torre de telemetría de 10 metros tenía sus dos brazos ópticos extendidos, como en un grito de auxilio...

En proa, delante del puente, la coraza de 350 mm de espesor estaba en partes hecha jirones. Las destrucciones allí eran impresionantes. Finalmente surgió orientado hacia arriba como un inmenso ojo el gran reflector del puente del Almirante, con el cristal aún intacto. No se encontraban restos humanos; el tiempo había borrado todo vestigio de quienes permanecieron en las partes expuestas del buque. El *Scharnhorst* se había convertido en una tumba de guerra, con restos de cientos de valientes marinos en su interior.

## 8. Un hito histórico

La batalla naval ante el Cabo Norte constituyó un punto de inflexión en la guerra en el frente boreal. La "flota viva" alemana había dejado de existir. Tras esta estratégica victoria británica nunca más esa flota de mar volvería a constituir una amenaza directa al tráfico de convoyes aliados con destino a Murmansk. Después del fin del *Scharnhorst* la flota alemana quedó reducida a poco más que un símbolo, inmovilizadas las grandes unidades que aún permanecían a flote. Todos los buques de guerra disponibles fueron transferidos al Mar Báltico, tanto con fines de adiestramiento, como para operar apoyando al Ejército alemán contra las fuerzas soviéticas que avanzaban impetuosamente desde el este <sup>(3)</sup>.

Las grandes unidades alemanas de superficie perdieron protagonismo para siempre, ya que nunca más se volverían a enfrentar colosos de acero como el *Scharnhorst* y el *Duke of York*. La era de los grandes buques de batalla estaba llegando a su fin. El enfrentamiento frente al Cabo Norte fue así la culminación de una gigantesca evolución tecnológica de la ingeniería naval. ■

(3)  
Al respecto ver un conmovedor relato en "Los últimos días de la Marina del Reich alemán", trabajo del Capitán de Navío Carlos E. Zartmann publicado en el Boletín del Centro Naval, edición N° 812, último cuatrimestre de 2005.

### Fuentes bibliográficas:

- Bekker, C. D., La swastika en el mar; *Compañía Editorial Continental S.A.*; 6ª impresión en español; 1960; México.
- Jacobsen, A. R., Die Scharnhorst; *Ullstein*; 2004; Alemania.
- La Marina, *Editorial Delta S.A.*; 1983; Barcelona; España.
- [www.scharnhorst-class.dk](http://www.scharnhorst-class.dk)