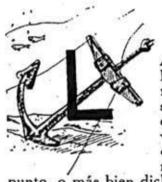
SUBMARINOS ALEMANES EN EL DESTINO DEL ACORAZADO "BISMARCK"

Por

Pedro SAPUNAR Perić Ingeniero Civil de la Dirección de Obras Portuarias



A MAYORIA de los episodios históricos importantes son relatados y descritos, una y otra vez, bajo un mismo enfoque y terminando en el mismo

punto, o más bien dicho, en la misma escena final. Un caso típico de ello es la "Historia del hundimiento del acorazado alemán "Bismarck". Pues bien, nuestro breve relato histórico relativo a este hecho naval, no tendrá ni el mismo enfoque ni el mismo final que los numerosos artículos y libros (o películas) escritos al respecto, ya que nuestro enfoque será fundamentalmente submarino y la escena final sucederá mucho tiempo después del hundimiento del gran coloso alemán de los mares.

En marzo de 1940, un fino y estilizado submarino alemán tipo VIIC, de 769
tons. de desplazamiento en superficie y
871 tons. sumergido, armado con 5 tubos lanzatorpedos (4 a proa y 1 a popa),
es lanzado al agua en los astilleros Blohm
Voss, en Hamburgo, y bautizado como
U-556. Su comandante es uno de los
"ases" del arma submarina alemana: el
capitán Wohlforth, condecorado con la

Cruz de Caballero por sus hazañas y sus numerosos hundimientos logrados comandando una "canoa" (canoa es el sobrenombre que se les daba en la Kriegsmarine a los primeros submarinos construidos en Alemania después de la Primera Guerra Mundial y que apenas desplazaban 250 tons.). Era conocido entre sus camaradas de armas por el sobrenombre de "Parzifal", debido ello a un audaz y humorístico tráfico radial sucedido desde su "canoa" y el almirante Doenitz, quien le perdonó la humorada en virtud de sus grandes cualidades como comandante de submarinos.

Poco tiempo después del lanzamiento del U-556, es lanzado al agua en los astilleros de Bremer Vulkan, en Vegesack, el segundo submarino protagonista de nuestra historia, el día 31 de mayo de 1940. Se trata esta vez del U-74, un submarino tipo VIIB de 753 tons. de desplazamiento en superficie y 857 tons. sumergido. Los submarinos del tipo VIIB eran de desplazamiento ligeramente menor que los del tipo VIIC y su eslora era menor en dos pies; sin embargo, el diseño y sus características principales eran iguales o casi iguales. Ambos tipos tenían el mismo número de tubos lanzatorpedos y con la misma distribución.

El numeral con que eran bautizados los submarinos alemanes normalmente no era correlativo con el orden de lanzamiento de los cascos, y es por ello que no debe extrañar al lector que el U-556 fuera lanzado antes que el U-74. La explicación de esto está en que el programa de construcción de submarinos era repartido en diferentes astilleros, los que a su vez no sólo tenían órdenes de construcción de submarinos, sino que, además, de otras clases de buques.

408

Es así como las aguas del mar Báltico verán desde mayo de 1940 a mayo de 1941 la terminación a flote, alistamiento y preparación para entrar en combate, de las tres naves que el destino ha hermanado desde su nacimiento hasta el gran drama de la muerte del mayor de ellos, el acorazado "Bismarck". En efecto, el "Bismarck", también ha sido construido en astilleros del Báltico, y exactamente en los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo (igual que el U-556), siendo lanzado al agua el 14 de febrero de 1939; su terminación a flote y alistamiento dura dos años por su gran tamaño, y es por ello que el alistamiento de los dos submarinos mencionados coincide con la del gran acorazado en su segunda parte.

Es durante una de las numerosas maniobras de ejercicio del U-556 en las frías aguas del mar Báltico, que se encuentra con el "Bismarck", el que también ejecuta maniobras de adiestramiento de su tripulación. Así, ese día, el chico navega al lado del grande; el pequeño sumergible de 769 toneladas al lado del más grande y moderno navío de combate del mundo, el acorazado "Bismarck" de 41.700 toneladas y 2.200 hombres de tripulación. Parzifal (capitán Wohlforth, del U-556), a quien le agradan las bromas, no se aguanta y envía por señales el siguiente mensaje:

"De comandante a comandante:

¡Qué barco más lindo el suyo!".

Esto no cae nada de bien en el "Bismarck", por lo que no tarda en llegar una tajante respuesta:

"Del primer oficial al comandante: ¿Cómo se llama vuestro comandante?".

Parzifal ve que la cosa se pone fea y pone fin a la broma en su muy personal "estilo", haciendo transmitir al señalero lo siguiente: "De comandante a comandante:

¿Apuesto a que no sabe hacer lo que yo?".

Y a continuación se sumerge, desapareciendo de escena.

De vuelta a puerto prepara y pinta un hermoso diploma de "padrinazgo", en que se leen muchas cosas simpáticas y halagüeñas y en el que el U-556 le ofrece al grandote ser su padrino y se compromete a ayudarlo en todo momento.

Premunido de este "documento" y de su gran simpatía se presenta a bordo del "Bismarck" en son de ceremoniosa visita al comandante del acorazado, capitán de navío Brinckmann. De esta forma nace la amistad entre ambas naves.

Cuando por fin zarpa el U-556 en su primera misión de combate, rumbo a Islandia, al pasar junto al "Bismarck", que también se prepara para su primera salida de combate, Parzifal le envía también esta vez un mensaje:

"De comandante a comandante:

Cuando le toque zarpar no se preocupe. Cuidaré de que no le pase nada malo".

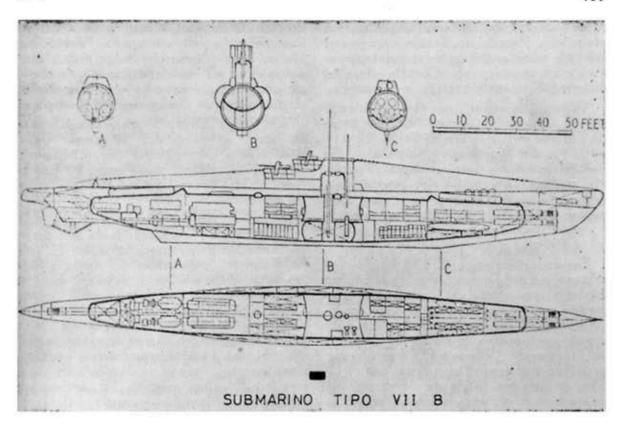
Sigamos tras la estela del U-556.

Estamos a principios de mayo de 1941 y el U-556, camino a recibir su bautismo de fuego ha zarpado del Báltico para formar parte de un grupo de 5 submarinos que va a actuar en el sur de Islandia.

En el Mar del Norte el U-556 no encontró mucho, un par de destructores y dos aviones que le obligan a sumergirse, y, por último, al norte de las islas Feroe, un buque de escolta, una goleta de tres palos que navega con bandera de guerra inglesa. Esto sí es un buen plato. Parzifal decide: nada de torpedos, sólo artillería.

Aflorada y ataque repentino con tiros muy bien colocados. A los veinte proyectiles arde en gran forma. Es un hermoso día con mar tranquila. Luego continúa su ruta hacia el oeste al encuentro de la manada de lobos.

El grupo de submarinos del que forma parte el U-556, logra detectar y atacar un convoy, que resulta ser el OB-318 de Inglaterra al oeste, al que consigue hundirle 9 buques y averiarle 3. En este ataque, se ha lanzado impetuosamente el 'U-556, obteniendo un gran triunfo: ¡cuatro buques hundidos, del total de 9 de toda la manada! y luego, cargas de profundidad, muchas cargas de profundidad.



"Esta concentración de submarinos y estas pérdidas no habrían sido posibles, dice el capitán Macintyre en su libro "La batalla de! Atlántico", de haber tenido el convoy una escolta aérea para mantener a los submarinos sumergidos durante las horas del día (y en este caso, los submarinos al caer la noche quedarían descolocados y alejados del convoy, y hasta incluso con posibilidades de perderle el rastro)". En este ataque al convoy OB-318, la manada de lobos pierde, el 9 de mayo de 1941, al U-110, al mando de Lemp, el que se rindió después de haber sufrido las cargas de profundidad de los destructores "Bulldog" y "Broadway" y de la corbeta "Aubretia". Aunque el U-110 se hundió mientras iba a remolque, antes de llegar a puerto, los documentos que se le incautaron presentaban suficiente valor e importancia como para hacer del acontecimiento uno de los más significativos de la batalla del Atlántico.

En las cercanías del cabo Farewell, al sur de Groenlandia, el almirante Doenitz refuerza al grupo con dos unidades más, avanzando a continuación hacia el suroeste como un rastrillo, donde esperan encontrar una confluencia intensa de tráfico marítimo. Al cabo de una semana y

media, después del ataque al OB-318, se topan con el convoy HX-126 de Halifax (Canadá) a Inglaterra, a los 40 grados oeste, al que persiguen denodadamente hacia el noreste, logrando esquivar las escoltas y hundirle nueve barcos. Las considerables pérdidas sufridas por este convoy se debieron, en parte, a que el comodoro dispersó el convoy prematuramente. Esta batalla condujo, sin embargo, a la inmediata creación de las escoltas continuas por todo el Atlántico para los convoyes que iban rumbo a Inglaterra. El Almirantazgo Británico había estado planeando durante mucho tiempo la implantación de esta medida tan deseada por ellos. Pero la escasez de naves de escolta había hecho imposible llevarla a cabo hasta entonces. El convoy HX-129, que salió el 27 de mayo, fue el primero al que dieron escolta continua grupos canadienses o británicos en el curso de la travesía a Inglaterra,

Veamos brevemente la actuación del U-556 en el ataque al convoy HX-126.

Después del ataque al OB-318, el U-556 rastreó durante largos días inútilmente alguna presa, al igual que el resto de la manada de lobos y ya cuando el ingeniero jefe calcula que el combustible se está acabando, Parzifal se decide a regresar, cuando, justo en el último instante, aparece otro convoy, el HX-126. Parzifal dispara sobre un petrolero y le acierta.

Vuelve a disparar y consigue un blanco a proa: surgen las llamas. No tiene tiempo para observar el hundimiento. El convoy vira, los buques se dispersan en todas direcciones y lanzan boyas con niebla artificial. En medio del general desorden, un vapor se le pone a tiro. Dispara y hunde el barco. Falto de torpedos, y con el poco combustible que le queda, inicia Parzifal el regreso a casa.

Por aquel tiempo, el U-556 y todos los submarinos del Grupo Oeste (que así fue llamado este grupo de sumergibles alemanes, que operaba muy al oeste en el Atlántico, al sur de Islandia) están sólo a pocos centenares de millas de distancia del acorazado "Bismarck", que ha emprendido por esos días, e igual que el U-556, su primera salida de combate, que es también su primera salida al Atlántico. Sin embargo, su trágico destino está trazado: su primera salida será también su última.

Retrocedamos un poco en el tiempo y volvamos al "Bismarck".

Pocos días después del zarpe del flamante U-556, el almirante Lütjens iza su insignia en el flamante acorazado "Bismarck" y zarpa del puerto de Gydnia el 18 de febrero de 1941, rumbo a Bergen, Noruega; allí, tras brevísima escala, zarpa el 21 de mayo.

Junto al "Bismarck", zarpa otro estupendo y nuevo buque de la Kriegsmarine, el crucero pesado "Prinz Eugen" (seguramente a estas alturas del relato, el lector bien podría estar pensando que esta historia podría perfectamente llamarse: "Historia de cuatro flamantes buques de guerra alemanes" y tendría razón).

Los dos buques al mando del almirante Lütjens rodean las islas británicas navegando muy hacia el norte y luego entran al Atlántico pasando por el estrecho de Dinamarca que separa Groenlandia de Islandia.

El Almirantazgo Británico envía poderosas fuerzas para interceptarlos. En la madrugada del 24 de mayo se produce el primer encuentro, totalmente favorable a los alemanes, pues es hundido el gran crucero de batalla "Hood" y averiado de consideración el acorazado "Prince of Wales". El "Bismarck" sufre daños menores: uno de sus depósitos de combustible ha sido alcanzado y el acorazado va dejando tras de sí una estela de petróleo.

El "Prinz Eugen", aprovechando un chubasco, se separa del "Bismarck" para dedicarse a hacer guerra de corso, pero después de rastrear inútilmente el Atlántico Central, logra llegar a Brest al cabo de unos cuantos días.

El mismo día 24 de mayo, el almirante Lütjens pide la ubicación de una fuerte avanzada de submarinos al sur del cabo Farewell, para tratar de atraer allí a las poderosas unidades navales que le persiguen. Los submarinos del Grupo Oeste que, como se dijo anteriormente, están a pocos cientos de millas del "Bismarck", se dirigen inmediatamente a toda máquina hacia las posiciones ordenadas.

La situación se complica, pues el tiempo empeora, el viento se vuelve tormentoso y la mar gruesa. L'utjens cambia sus intenciones y a los submarinos les ordena ir más hacia el este, para intentar interceptar, en una nueva posición, a los perseguidores del acorazado "Bismarck".

La tormenta sigue "in crescendo", el viento aúlla y aumenta de fuerza continuamente.

Cuando el "Bismarck" sale de aquel sector, las naves del Grupo Oeste son enviadas a sus antiguas posiciones.

En cambio, seis submarinos son reunidos a 450 millas al oeste de St. Nazaire. Su misión fundamental será apoyar al acorazado "Bismarck", al parecer averiado de consideración. Los seis submarinos forman una línea de avanzada delante del probable rumbo del acorazado alemán. De esta flotilla de submarinos, dos de ellos están sin torpedos y con muy poco combustible, pero como vigías, y por el solo hecho de ocupar una posición favorable, podrían ser de utilidad.

Ei 26 de mayo un hidroavión Catalina ubica por fin al "Bismarck". Al estudiarse en el Almirantazgo Británico la situación con los datos exactos de las posiciones del perseguido y sus perseguidores,
ven que el "Bismarck" está a punto de
escapárseles de sus manos. Sólo les queda una esperanza: la fuerza H de Gibral-

tar (formada por el crucero de batalla "Renown", el portaaviones "Ark Royal" y el crucero "Sheffield") es enviada a toda prisa hacia el norte. En verdad, esta última esperanza está cifrada en los aviones torpederos del "Ark Royal", de los que se espera el milagro que logren averiar al gran coloso, paralizándolo o, al menos, disminuyendo apreciablemente su velocidad, haciéndole así perder la delantera y obligándole a aceptar el combate con la escuadra inglesa. Si el ataque de los aviones torpederos fracasa, el barco alemán ganará la carrera.

Entretanto, el "Bismarck" dirige su rumbo al noreste del puesto de avanzada de los submarinos, comunicando por radio su posición, poco antes de las siete de la tarde.

El tiempo ha empeorado aún más. El submarino U-556, de Parzifal, no se ha podido ubicar correctamente en su posición de segundo en el ala izquierda de la avanzada. Su navegación es difícil, sin torpedos y muy poco petróleo en sus estanques. En esa tarde del 26 de mayo de 1941 se desarrolla la situación más dramática de la tragedia del "Bismarck".

Repentinamente los vigías del U-556 comunican al comandante el avistamiento de una formación de buques de guerra enemigos.

Parzifal corre al puente, ordenando la inmersión y, al girar, por el periscopio ve con asombro avanzar directamente hacia él al crucero de batalla "Renown" y al portaaviones "Ark Royal", al que le divisa sus aviones con las hélices en marcha, listos para despegar: son los aviones que se preparan para el último despegue del día; las últimas posibilidades de los británicos de alcanzar aún al "Bismarck".

Los barcos están ahora muy cerca. Delante y detrás de él. Ni siquiera necesitaría colocarse para atacar, le bastaría con accionar los tubos lanzatorpedos, uno a proa y uno a popa, para hundir ambos buques, si tuviera ahora torpedos.

Una posibilidad de ataque como ésta no se repetiría jamás: un crucero de batalla y un portaaviones, sin zigzaguear y sin destructores, ante los tubos de un submarino, y los tubos vacíos...

En esos instantes el destino del "Bismarck" se vuelve definitivamente hacia su destrucción. Con el corazón lleno de inmensa amargura contempla Parzifal a los poderosos navíos adversarios. ¡Oh ironía del destino! En esos instantes por la mente del comandante del U-556 pasa el recuerdo de su zarpe de Alemania y el mensaje de despedida enviado a su "ahijado", el acorazado "Bismarck", al pasar junto a él:

"Cuando le toque zarpar no se preocupe. Cuidaré que no le pase nada malo".

Ahora, cuando podría haber cumplido lo prometido en aquel agorero mensaje, fallaba, y fallaba por un absurdo increíble. ¡No tenía torpedos!

Sí, los aviones torpederos Fairey Swordfish que en esos instantes iban a despegar de la cubierta del "Ark Royal", atacarían en pocos minutos más al "Bismarck", en el último intento inglés por detenerlo, y efectivamente uno de ellos sellaría la suerte del gran acorazado alemán al inutilizarle con su torpedo el timón, dejándolo sin gobierno, navegando en círculos. Gracias a ello, sería finalmente alcanzado por sus encarnizados perseguidores.

¿Y ahora? De haber tenido torpedos, la broma se habría trocado en realidad. Era como para desesperarse.

Los dos buques enemigos desaparecen en la niebla. Entonces, poco rato después aflora Parzifal y radia el mensaje:

"Enemigo avistado. Un navío de combate y un portaaviones, rumbo 115°, cuadro BE 5382". Esto acontece a los 48° norte y 16° 21' oeste. Intenta mantener el contacto con el enemigo hasta donde le permite el temporal y el poco petróleo que le queda. Se sumerge y capta al enemigo con los hidrófonos, emitiendo luego sus propias señales goniométricas para intentar atraer a algún camarada. Por último, con el resto del combustible inicia la persecución del enemigo que se ha esfumado en la niebla.

A las 21 horas, el U-556 capta un mensaje del "Bismarck" que desde los 47 grados norte y 14 grados 50 oeste comunica "que está incapacitado de navegar después del impacto de un torpedo".

Poco rato después el alto mando de submarinos ordena: "Todas las naves con torpedos acudan a toda marcha al "Bismarck". En verdad, en aquella terrible noche tormentosa el "a toda marcha" tiene poco significado real.

Entre medianoche y las 2.30 A.M. un submarino informa transitoriamente: "contacto con navíos combatiendo", pero luego el contacto se pierde.

Esa noche el "Bismarck" mantiene a distancia a los destructores que le atacan. Está ahora a 420 millas al oeste de Brest, muy poco más allá del radio de acción de la aviación alemana.

Poco después de medianoche, se produce gran alarma a bordo del U-556: de entre la niebla surge repentinamente un destructor que pasa a 30 metros del submarino y no lo ve.

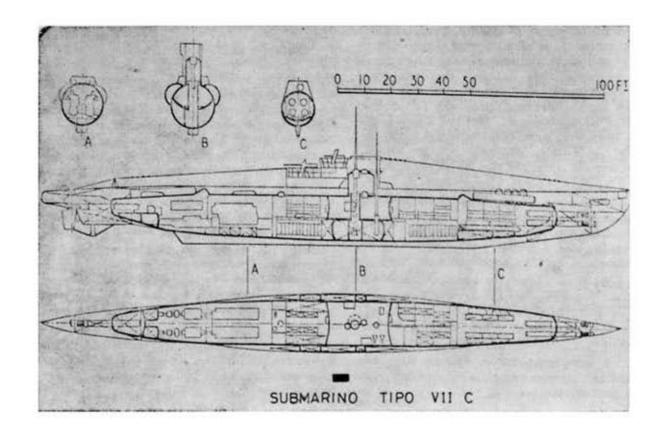
En medio de la noche y del temporal que sigue desarrollando toda su furia, cl U-556 y el U-74, que también ha recibido la orden de atacar, se avistan mutuamente y se ponen al habla. Aunque con muchísima dificultad, Parzifal le comunica a Kentrat, comandante del U-74, que "puede interrumpir el contacto con él porque apenas le queda combustible para el regreso".

Así, mientras por una parte el U-74 navega toda la noche, al encuentro del

"Bismarck", subiendo y bajando entre gigantescas olas, el cerco en torno del acorazado alemán se va cerrando inexorablemente. En un momento dado, vista la situación, el almirante Lütjens pide por radio que un submarino recoja su libro de bitácora. Finalmente, la orden de hacerlo recae en el U-74, pero el submarino no alcanza a llegar a tiempo, ya que el destino, materializado en los cañones de grueso calibre de los acorazados ingleses "Rodney" y "King George V", se le adelanta y sella la suerte del gran acorazado alemán.

Efectivamente, a las 8.47 horas comienza el combate final del "Bismarck".

Los acorazados "Rodney" y King George V" abren fuego. La tercera andanada del "Bismarck" horquilla al "Rodney". Pronto se agrega al combate el crucero "Norfolk". El "Bismarck" es un blanco fácil, que navega sin gobierno y a poca velocidad; está bajo el fuego concentrado de tres buques. Una cuarta nave se une a los atacantes del "Bismarck"; es cl crucero "Dorsetshire" que con sus fuegos colabora a la destrucción del gigante acorralado. Poco a poco el "Bismarck" es demolido a tiros; hacia las 10.00 horas el coloso alemán queda silencioso, pero



flotando; de su centro suben negras humaredas, pero aún flamea la bandera. El "Bismarck" no se rinde. Se le disparan nuevas andanadas, pero no se hun de. Por fin, tras numerosos impactos d torpedos en su casco, a las 10.36 AM. e acorazado germano se tumba silenciosa mente sobre un costado y se hunde cor la bandera desplegada. Posición 48° 10 N. y 16° 20' W. De su tripulación de 2.200 hombres sólo pudieron ser rescatados por los buques ingleses 110 hombres. La lucha ha terminado.

Volvamos al U-74 cabeceando alocadamente, en medio de la tormenta, tratando de llegar hasta el "Bismarck". A las 10.36 AM. el telegrafista Heller observa ruidos de hundimiento por el aparato detector; Kentrat, que está a su lado dice: "Me temo que ambos pensamos lo mismo. Es el "Bismarck". Luego escucharon varias explosiones submarinas.

¡Estaban en el campo de batalla! A través del periscopio podían observar las siluetas de acorazados y cruceros. Sin embargo, debido al fortísimo oleaje era imposible mantener al U-74 a la profundidad necesaria para atacar, y por ello Kentrat no pudo atacar, a pesar de todos sus esfuerzos, no obstante tener todos sus tubos torpederos cargados y tener como "blanco" a las mayores unidades de la flota inglesa.

Por el periscopio Kentrat pudo luego ver flotando diversos restos de barco y ...cadáveres.

Lentamente fueron desapareciendo los acorazados, luego los cruceros y finalmente los destructores. Entonces el U-74 afloró, encontrándose en un mar horriblemente cubierto de hombres ahogados. Los presentimientos del capitán del U-74 se hicieron una horrible realidad. Eran marinos alemanes que habían pertenecido a la tripulación del "Bismarck".

Era ya de noche cuando desde el submarino descubrieron entre las grandes olas una mancha amarilla. Se trataba de un bote en el que iban tres marinos alemanes. Cuando se hallaban ya cerca del U-74, uno de ellos se puso a vocear agitando las manos; luego, los tres supervivientes del "Bismarck" se echaron al mar dejándose llevar por las olas hasta el submarino.

Algunos marineros del U-74 se lanzaron al agua, sujetas sus cinturas por cuerdas, para ayudar en el salvamento. De pronto una enorme ola depositó sobre la cubierta a dos de los náufragos, uno de ellos inconsciente y el otro herido. Finalmente lograron recoger al tercero tras titánicos esfuerzos. Mientras lo subían se avistó un avión, el que para suerte del U-74 resultó ser un cuadrimotor alemán de reconocimiento, un FW-200 Cóndor.

Con mucho cuidado, y después de haber sido preparados los camarotes, transportaron a los supervivientes del "Bismarck", acomodándolos apropiadamente.

Luego de diez horas de descanso absoluto, el teniente Manthey habló dando detalles concretos del hundimiento del acorazado; su narración difería sólo en pequeños detalles de la de los otros dos marineros.

Según el relato de Herzog (uno de los marineros náufragos), el almirante Lütjens dio la orden de "todos los hombres al agua"; en cambio, Manthey no lo recordaba, pero sí la orden de retirada dada a los artilleros, que se refugiaron tras las dos torrecillas de popa, mientras que la torrecilla "Dora" continuaba disparando, aun después de dada la orden "de abandonar y hundir el barco".

Protegidos por la torrecilla, habían logrado sacar un bote de salvamento junto con otros compañeros; pero un cañonazo destruyó todos los botes excepto dos. Manthey y Herzog encontraron uno detrás de otra torrecilla y en el preciso instante de lanzarlo al agua estalló junto a ellos una granada, que hizo desaparecer a Herzog, y en cambio se encontraron en el mar Manthey y un tercer camarada, junto con el bote. En las cercanías flotaba otro bote con sobrevivientes. Al poco rato llegó nadando el artillero Dreyer, quien traía los rollos de películas filmadas durante la batalla.

Manthey afirmó que había observado desde el bote cómo escoraba lentamente el "Bismarck", hasta quedar oculto por una gran nube de humo. No pudo escuchar ninguna explosión, pero no lejos del lugar, dos cruceros continuaban disparando sus torpédos.

El bote salvavidas volcó varias veces; en una de ellas desaparecieron las películas, en otra, el mismo Dreyer. No tenían esperanzas de salvación, puesto que no tenían alimentos ni agua. A mediodía les pasó por encima un avión Cóndor, pero no los vio. Cuando ya flaqueaban sus fuerzas, apareció, salvándolos, el U-74.

Al poco tiempo de haber terminado su relato los sobrevivientes del "Bismarck", el U-74 recibió la orden de dirigirse inmediatamente a la base de Lorient.

La última parte de su travesía tuvo que hacerla navegando en superficie para poder ventilar el interior del submarino, contaminado con gases de cloro provenientes de la batería.

Al llegar a Lorient los sobrevivientes del "Bismarck" fueron desembarcados y enviados a la Jefatura de Submarinos en París.

Al mes siguiente, el 23 de junio de 1941, submarinos alemanes detectaron al convoy HX-133, de Halifax a Inglaterra, al sur de Groenlandia, logrando concentrar una fuerza de diez unidades para atacarlo. Sin embargo, esta concentración de submarinos alemanes fue detectada en el Despacho de Derrotas Submarinas del Almirantazgo Británico y las escoltas de dos convoyes dirigidos hacia el exterior (de Inglaterra) se apartaron para reforzar la defensa del HX-133 que estaba amenazado. Con trece buques de escolta así reunidos, los adversarios se trabaron en una lucha bastante pareja y reñida que se prolongó durante cinco días.

El convoy perdió cinco buques mercantes y la manada de lobos perdió a su vez al U-556, el "padrino" del "Bismarck", que fue hundido el 27 de junio por las cargas de profundidad de las corbetas de la Royal Navy "Celandine", "Gladiolus" y "Nasturtium", al suroeste de Islandia, y dos días después, el 29, el U-65 l era acorralado y hundido al sur de Islandia por una verdadera jauría formada por los destructores "Malcolm" y "Scimitar", las corbetas "Arabis" y "Violet" y el m|s sloop "Speedwell", todos ellos británicos.

Para completar nuestra historia, contaremos el destino final del último de sus protagonistas, el U-74.

Casi al cumplirse el primer aniversario del hundimiento del "Bismarck", el submarino U-74 era detectado, perseguido y hundido, al sureste de Valencia, por los destructores ingleses "Wishart" y "Wrestler" y por aviones de la RAF del escuadrón 202, el día 2 de mayo de 1942, sellándose así el destino de la última de estas tres naves, hermanadas en su nacimiento y luego en sus cortas y combatientes vidas.

Bibliografía:

- La Batalla del Atlántico. D. MacIntyre.
 - 2.-Los lobos y el Almirante, H. Frank.
 - Cazadores cazados. J. Brennecke.
 - 4.-La insignia blanca, S.W. Roskill,
 - 5.—Así fue la guerra submarina. Busch.
 - 6 .- U-boat, the secret menace. D. Mason.
- Navies of the Second World War. German Submarines, vol. I.

