EL CRUCERO *CANARIAS* Y LA TENTATIVA DE SALVAMENTO DE LOS NÁUFRAGOS DEL ACORAZADO ALEMÁN *BISMARCK* (MAYO DE 1941)

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

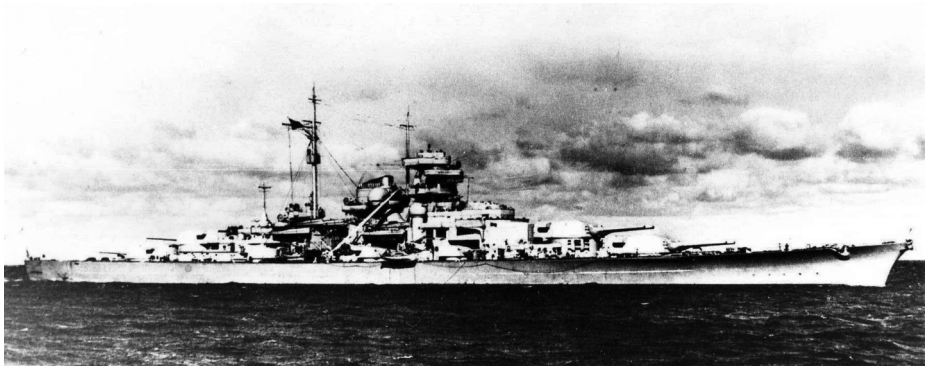
El acorazado *Bismarck* fue botado en los astilleros Blohm&Voss de Hamburgo el 14 de febrero de 1939, y entregado a la Marina alemana el 24 de agosto del año siguiente. De un desplazamiento máximo de 50.955,7 toneladas, sus medidas eran 251 metros de eslora, 36 de manga y 10,2 de calado a plena carga. Estaba armado con ocho cañones de 38 cm, doce de 15, 16 antiaéreos de 10,5, otros 16 de 37 mm y 12 ametralladoras de 20 mm. Podía embarcar hasta cuatro hidroaviones Arado-196 para observación del tiro. La planta propulsora se componía de tres juegos de turbinas, alimentadas por 12 calderas de alta presión con 150.000 caballos de potencia, que le proporcionaban más de 30 nudos de velocidad máxima. Su autonomía alcanzaba las 9.280 millas a 16 nudos. Poseía un fuerte blindaje. La dotación, en su última salida a la mar, ascendió a 2.206 hombres.

El *Bismarck*, al mando del capitán de navío Ernst Lindemann y luciendo la insignia del almirante Günther Lütjens, acompañado por el crucero pesado *Prinz Eugen* (capitán de navío Helmuth Brinkmann), participó en la operación *Rheinübung*, «Ejercicio Rin», contra el tráfico británico en el Atlántico norte, durante la que el acorazado resultó hundido el 27 de mayo de 1941 (AGA).

Ese día, a las 10.39, tras una caza encarnizada en la que la Marina británica aventuró al máximo sus posibilidades, desaparecía en aguas del Atlántico norte, en las circunstancias de todos conocidas y con la bandera arbolada, el acorazado alemán *Bismarck*, una de las unidades navales más potentes y hermosas en su tipo construidas a lo largo de la Historia.

A esa misma hora, centenares de hombres que habían conseguido abandonar su barco cuando recibieron la orden para ello forcejeaban con las olas, esperando ser recogidos por las unidades británicas, únicas presentes en el escenario final del combate. Entre ellos estaba el *Maschinen-Gefreiter* (aspirante mecánico) Kurt Heinz Trenkmann, quien, flanqueado de camaradas,

A la izquierda, el almirante Günther Lütjens (1889-1941), comandante de la Flota alemana, y a la derecha, el capitán de navío Ernst Lindemann (1894-1941), comandante del *Bismarck*, que protagonizaron en la mar la operación *Rheinübung* (Ejercicio Rin) contra el tráfico británico en el Atlántico norte. Ambos murieron el 27 de mayo de 1941, tras un combate sostenido con unidades de la Home Fleet. El primero desapareció en el puente del acorazado. Lindemann, por su parte, tras haber cesado el fuego británico se dirigió a la proa de su buque, paró en el castillo y, en posición de firmes, saludando al enemigo con la mano en la gorra, permaneció así hasta que la escora del *Bismarck* le arrojó al agua, desapareciendo entre las olas. La emotiva escena fue presenciada desde las proximidades del acorazado por muchos tripulantes que previamente habían abandonado el buque (MÜLLENHEIM-RECHBERG, pp. 277 y 278).



El crucero acorazado *Bismarck*.

contemplaba desolado cómo su querido *Bismarck* daba la vuelta poco a poco y, poniendo la quilla al aire, descendía a las profundidades del océano inclinado levemente hacia popa. Mientras tanto, Trenkmann y el puñado de hombres que le rodeaban, emocionados ante la escena, embadurnados de petróleo y debatiéndose en el agua, lo despedían brazo en alto cantando con voz agarrotada el *Deutschland über Alles*, su himno nacional (1).

Pocas horas antes, en la madrugada del 27 de mayo, cuando las estaciones radio del III Reich tuvieron conocimiento de la situación extrema en que se hallaba el *Bismarck* —a través de mensajes británicos y noticias de prensa de la agencia Reuters—, las autoridades navales alemanas comenzaron a evaluar las medidas que se podían adoptar para rescatar a los supervivientes del acorazado, una vez finalizada la acción.

Como resultado de las gestiones realizadas por el vicealmirante Otto Schniewind, jefe de Estado Mayor del *Seekriegsleitung* (Alto Mando de la Kriegsmarine, con sede en Berlín), con la Armada española a través del capitán de navío Kurt Meyer-Döhner, agregado naval a la embajada de Alemania en Madrid, el almirante Salvador Moreno Fernández, ministro de Marina, envió a Ferrol, previa autorización de Franco y con conocimiento de la Royal Navy (2), el siguiente radiograma:

«Ferrol, día 27 de mayo 1941.
RADIOGRAMA
De MADRID, Para EL FERROL DEL CAUDILLO.
Texto: Del MINISTRO DE MARINA al COMANDANTE GENERAL DE LA ESCUADRA.
N.º Origen 13151. Sírvase V.E. disponer salida urgentísima de un crucero y de ser posible dos destructores, misión prestar auxilio náufragos buques de guerra alemanes entre ellos *BISMARCK* batido, situación aproximada 48 º Latitud Norte, 15º Longitud Oeste. Interesa servicio Almirantazgo alemán y se desea desempeñarlo con la urgencia necesaria. Ampliaré información así como medidas que se adopten.

---

(1) Testimonio del propio Trenkmann al autor de este artículo en un acto de confraternización entre miembros de las Marinas alemana, británica y española, celebrado en Cartagena el 19 de junio de 1999, del que hablaremos más tarde. El mecánico fue recogido por el crucero inglés *Dorsetshire* con el último grupo de náufragos rescatado antes de que el avistamiento del periscopio de un submarino desatase una alarma que obligó a las unidades británicas a interrumpir el salvamento y abandonar la zona a gran velocidad, efectuando un fuerte zigzag (DELGADO BAÑÓN). Los hombres rescatados con vida por los ingleses que habían participado en la caza del acorazado fueron 110, ochenta y cinco en el citado crucero y veinticinco en el destructor *Maori*; por su parte, el buque meteorológico alemán *Sachsenwald* recogió dos hombres, y el submarino *U 74,* otros tres, lo que da un total de 115 supervivientes de una dotación de 2.206 personas.

(2) BRENNECKE, p. 430. Los británicos impusieron como condición el cumplimiento de la Segunda Convención de Ginebra (1929), en el sentido de que los supervivientes recogidos por las unidades españolas quedasen internados en España hasta el fin de la guerra. Hitler aceptó con reservas la colaboración española, porque daba a entender la impotencia alemana para apoyar a sus propias unidades navales en peligro (BRENNECKE, p. 432).

Hora sad.ª: 05 h 20 m.
Recibido en Hora 07h 45m» (3).

Al conocer la decisión española de apoyar la operación, el gran almirante Erich Raeder, comandante supremo de la Kriegsmarine, ordenó transmitir desde París, a las 08.35 del 27 de mayo, al *Marinegruppe West* (Grupo Oeste) alemán el siguiente comunicado dirigido al almirante Günther Lütjens, comandante de la Flota alemana con insignia en el *Bismarck*:

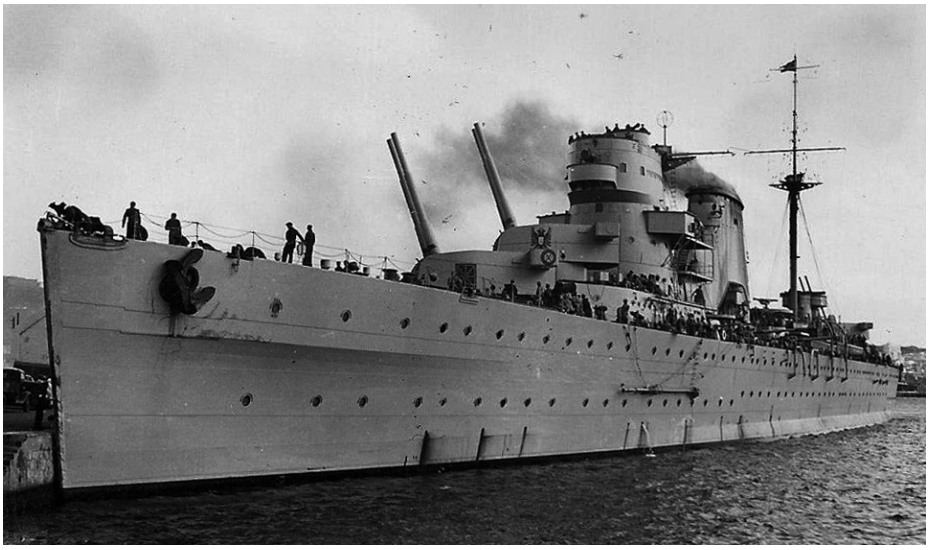
«Hoy, alrededor de las 11.00, el crucero español *Canarias* y dos destructores salen de El Ferrol [hacia el cuadrante BE 6153] en previsión de prestar asistencia. Velocidad de 20 a 22 nudos».

El barón Von Müllenheim-Rechberg, el oficial más antiguo entre los supervivientes del acorazado alemán, no recuerda en sus memorias que esta señal fuese anunciada a la dotación por megafonía, como ocurrió con otras. Al parecer, el mensaje debió de recibirse cuando su buque sufría un fuerte cañoneo a corta distancia desde los acorazados británicos *King George V* y *Rodney*, cuyos cañones atronaban el aire desde las 08.47 (4), y es de suponer que las superestructuras y antenas habían sido gravemente afectadas por los impactos y la metralla de la artillería gruesa del enemigo. El *Bismarck* se hundiría, con la bandera izada y gran parte de su brava dotación a bordo, a las 10.39 del 27 de mayo, en medio de un temporal fuerza ocho.

De acuerdo con el citado radiograma del Ministerio de Marina, y en virtud de la orden de operaciones 91 del Estado Mayor de la Escuadra (5), en la base de Ferrol comenzaron su alistamiento el crucero *Canarias* (capitán de navío Benigno González-Aller Acebal) y los destructores *Gravina* (capitán de fragata Félix Ozámiz Rodríguez) y *Alcalá Galiano* (capitán de fragata Ramón de Aubarede y Leal). El vicealmirante Francisco Bastarreche Díaz de Bulnes, comandante general de la Escuadra, enfermo, quedó en tierra y, por consiguiente, su insignia fue arriada. El estado mayor, bajo la jefatura del capitán de navío Juan Pastor Tomasety, permanecería a bordo del crucero.

El crucero *Canarias* fue botado el 28 de mayo de 1931 en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval de Ferrol. De proyecto tuvo las siguientes características: desplazamiento estándar, 10.282 toneladas, y 13.230 a plena carga. Dimensiones: eslora, 193,90 metros; manga, 19,51; puntal, 12,75; calado máximo a popa, 6,51. Propulsión: ocho calderas, cuatro grupos de turbinas y cuatro ejes; potencia máxima, 94.617 caballos; velocidad máxima en pruebas, 33,69 nudos; autonomía, 8.000 millas a 15 nudos. Arma-

(3) ANF.
(4) MÜLLENHEIM-RECHBERG, pp. 223 y 224. El *Marinegruppe West* transmitió el último mensaje al acorazado a las 09.00 del mismo día, y ya no obtuvo respuesta.
(5) Para el *Canarias*, el *Gravina* y el *Alcalá Galiano*, orden no localizada en el ANF ni en los archivos navales de Madrid.



El crucero pesado *Canarias,* atracado en Ceuta durante la guerra civil de 1936-1939 (AGA).

mento: ocho cañones de 203,2 mm en cuatro torres dobles, ocho montajes sencillos de 120 mm, ocho de 40. Dotación inicial en 1936, 800 hombres.

En 1935 efectuó las pruebas de mar. Al comenzar la guerra civil, el 17 de julio de 1936, el crucero, en armamento en Ferrol, fue alistado urgentemente en treinta días. Participó muy activamente en la contienda, y al término de esta, en 1939, fue buque insignia de la Flota hasta el 17 de diciembre de 1976, en que sería dado de baja. En mayo de 1941 estaba al mando del capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal e izaba la insignia del vicealmirante Francisco Bastarreche Díaz de Bulnes, cuyo jefe de Estado Mayor era el capitán de navío Juan Pastor Tomasety.

Al recibir la orden de operaciones a las 06.00 del 27 de mayo, el *Canarias* estaba listo para desempeñar comisión, fondeado con un ancla a 550 metros del palo de señales de la cortina del parque del arsenal de Ferrol, en la prolongación del espigón. Una vez a bordo, el comandante ordenó encender las ocho calderas y embarcar mantas y otros efectos en previsión de la posible recogida de náufragos y heridos.

A las 10.00 fueron retiradas dos de las calderas encendidas. Casi en el momento en que el *Bismarck* se hundía, a las 11.40, el crucero, en babor y estribor de guardia, comenzaba la maniobra para salir a la mar (6). Cuando

(6) ADA. El autor de este relato presenció desde el muelle la partida del crucero cuando tenía seis años. Por Ferrol, y entre las dotaciones de los buques de la Escuadra, circuló el rumor de la posibilidad de que España entrara en la guerra, y de que el crucero salía a la mar para posicionarse en el Atlántico norte e iniciar las hostilidades atacando el tráfico mercante aliado, en coordinación con unidades alemanas e italianas.

pasó a la altura del *Almirante Cervera*, fondeado en bahía, este le envió por banderas del Código de Escuadra el tradicional «buen viaje».

La navegación por la ría de Ferrol se efectuó con mala visibilidad y chubascos de lluvia y granizo. Una vez fuera de puntas, a las 12.12 gobernó a montar el cabo Prior con fuerte marejada, viento del oeste fuerza 3 a 4 y visibilidad regular. Diez minutos más tarde arrumbaba hacia la zona estimada como de hundimiento del acorazado, aumentando la velocidad a 22 nudos.

Sin embargo, desde el principio existieron dudas en el Ministerio de Marina sobre la eficacia de la misión encomendada al crucero; y así, a las 12.45, el AJEMA (almirante jefe del Estado Mayor de la Armada) cursó el siguiente mensaje al *Canarias*:

«N.º de origen 13.154. Noticia Londres no confirmada asegura hundimiento *Bismarck* acaecido 12 horas de hoy. Se solicita Berlín confirmación, siendo casi seguro se ordene regreso *Canarias* a Ferrol. Entretanto siga arrumbando punto señalado en radio esta madrugada, única información que se posee. Extreme precauciones navegación» (7).

Poco antes, a las 12.40, el destructor *Gravina* había aparecido muy lejos, por la popa del crucero, perdiéndose de vista al regresar a puerto a las 16.35 debido a la imposibilidad de aguantar la mar gruesa de proa, que le impedía mantener la conserva del *Canarias* a 22 nudos (8). El destructor *Alcalá Galiano* no llegó a salir, quizá debido a las mismas causas meteorológicas o bien por no estar listo (9).

La mar iba en aumento, y produjo averías en el tangón de babor y en el pallete de colisión del crucero, además de destrincar la horquilla de los paravanes antiminas, por lo que el *Canarias* aminoró la velocidad a 10 nudos hasta que, una vez reparados los desperfectos, volvió a aumentarla a veintidós. Al ocaso, la mar era ya muy gruesa y el crucero sufría mucho; por ello, el comandante moderó de nuevo a 20 nudos. A esa hora se encendieron las luces de navegación, el alumbrado de cubierta y los signos exteriores de identificación, excepto los focos de iluminación de las banderas nacionales, pintadas en las amuras y aletas de los costados a causa del mal tiempo reinante. A las 22.35 la mar de proa seguía aumentando y el viento era fuerza siete del O1/4NO; en consecuencia, el comandante ordenó disminuir la velocidad a 18 nudos (10).

---

(7) ANF.

(8) El *Gravina* volvió a su amarradero a las 20.45 (AGdCGA, hoja de servicios de su comandante, capitán de fragata Félix Ozámiz Rodríguez). A las 18.00, el *Gravina* transmitió por radio: «A 1635 arrumbo Ferrol por no poder dar veinte y dos nudos» (ANF).

(9) En la hoja de servicios de su comandante no figura que saliese a la mar este día 27 (AGdCGA).

(10) ADA, parte de campaña 139 del crucero *Canarias*. Según Jesús de Sendagorta, oficial de la Armada, un tripulante del crucero le comentó que también varios candeleros del castillo resultaron doblados por la fuerza de la mar.

La singladura del 28 de mayo comenzó con fuertes chubascos de agua y con viento fuerza 8. Cuando amaneció, a las 05.30, fueron advertidas unas manchas de aceite alargadas, lo que quizá se tratase del primer indicio de que el *Canarias* se hallaba en las proximidades de la zona de hundimiento del acorazado. A las 07.00 se recibió a bordo un mensaje con la orden de explorar el área comprendida entre los paralelos 47º 30' y 48º N, y los meridianos 14º y 15º 30' O; además, se puntualizaba que la posible zona de la pérdida del *Bismarck* se consideraba que era la delimitada por los paralelos 48º y 48º 20' N y los meridianos 15º 30' y 16º O (11).

Ya de día, con mar muy gruesa, visibilidad reducida y viento fuerza 6 a 7 del nornoroeste, desfogaron fuertes chubascos y el buque se puso a régimen de 15 nudos, navegando en demanda de la zona a explorar. Iniciada la búsqueda de náufragos, a las 13.10, desde el Estado Mayor de la Escuadra (capitán de navío Pastor Tomasety), se puso al AJEMA el siguiente radiograma:

«N.º de origen 3717. Situación al mediodía 48º N y 14º 30' W, rumbo 290, velocidad 15 nudos, mar muy (…), viento NW fresco, achubascado. Mar dificulta extraordinariamente exploración. Dudo ver náufragos a no ser que casualidad nos lleve a ellos. Considero imposible operaciones salvamento si hubiera lugar. A 1100 avisté avión través estribor. Desapareció rápido sin hacer señal».

A las 13.50 se vio un salvavidas de color rojo. A las 14.17 la estación radio del *Canarias* sorprendió el siguiente mensaje: «Submarino alemán (12), avistó en 48º N y 15º 45' W numerosos cadáveres y restos *Bismarck*. Submarino hace señales en [onda] 852 m para ser marcado». El mensaje también fue recibido en Madrid, a través de las autoridades alemanas y, a su vista, el AJEMA ordenó al *Canarias*, a las 18.46, dirigirse «si le es posible a punto 47º 55' N y 15º 48 W, donde insiste Almirantazgo [alemán] flotan muchos cadáveres y procure recoger los que le sea posible. Es importante y conveniente» (13).

A todo esto, el crucero español había puesto proa a sotavento de la marcación del submarino, obtenida con el radiogoniómetro. La mar continuaba siendo gruesa, aunque el viento del noroeste había caído a fuerza 3 a 4 y la visibilidad era buena.

---

(11) El pecio del acorazado fue descubierto el 8 de junio de 1989, tras dos años de trabajos, en situación 48º 10' N y 16º 12' O, a más de 4.000 m de profundidad, por un equipo norteamericano dirigido por el Dr. Robert D. Ballard (RB, pp. 64-78).

(12) Era el *U 74* (*Kapitänleutnant* Eitel-Friedrich Kentrat). Este submarino había sido enviado en la tarde del 26 de mayo en auxilio del acorazado. Estaba averiado por un ataque de cargas de profundidad y carecía de torpedos, por haberlos consumido en la caza de convoyes. Permaneció en las proximidades del lugar del último combate del *Bismarck*, donde encontró al *U 556* (*Kapitänleutnant* Herbert Wohlfarth), momento en que comenzó la búsqueda de supervivientes. Tras siete horas de exploración, pudo recoger a tres náufragos, embarcados en un bote neumático salvavidas.

(13) ANF. Quizá el propósito del mando español, mediante la recogida de cadáveres, era evidenciar la presencia del crucero en la zona de hundimiento del *Bismarck*.

El capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal (1891-1973) en la época en que desempeñaba la comandancia del crucero *Canarias* (1941-1942). AGA.

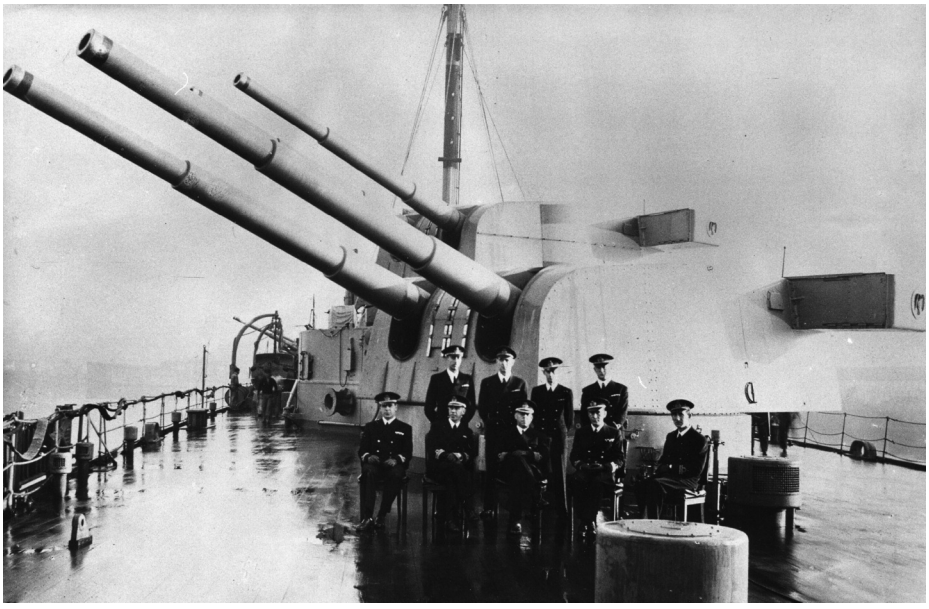
A las 22.45 del 28 de mayo, el buque meteorológico alemán *Sachsenwald* (*Wetterbeobachtungsschiff* WBS 7), al mando del *Kapitän Leutnant zur See* (S) (alférez de navío) Ernst-Heinrich-Wilhelm Schütte, comunicaba a su vez que había logrado rescatar de la mar a dos supervivientes que permanecían a bordo de una balsa neumática situada en 47º 40' N y 15º 15' O (14).

La noche del día 28, y la mayor parte de la singladura del 29, González-Aller continuó la búsqueda en la zona ordenada. A las 07.20 de este último día se recibió a bordo la información de que a las 02.00 habían salido de sus bases respectivas dos aviones tipo Focke-Wulf-200C Condor, de la Luftwaffe. Tenían instrucciones para enlazar por radio con el crucero en las frecuencias que se especificaban. En el transcurso de la exploración fueron avistados, flotando, diversos objetos (maderos, una verga, palletes, enjaretados, cajones, etc.) y manchas de aceite; en casi todos los casos se maniobraba a la voz hasta reconocer su naturaleza. A las 12.19, los serviolas observaron por popa uno de los aviones Focke-Wulf-200C, que dio dos vueltas sobre el barco y se alejó hacia la Francia ocupada. A partir de las 10.40, el *Sachsenwald* comenzó a emitir señales radio, para facilitar su localización.

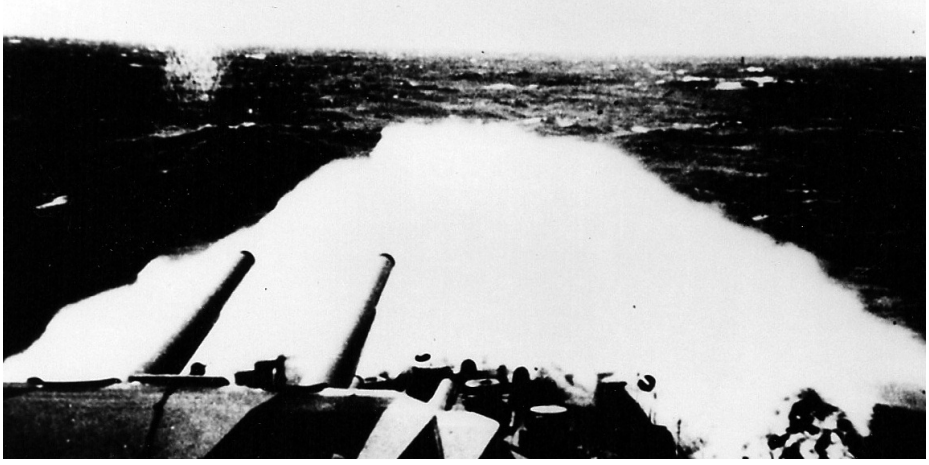
A las 19.40, desde el *Canarias* fue avistado un submarino alemán tipo VII B (al parecer el *U 74*) (15), en superficie y también de patrulla por la zona de hundimiento de acorazado. El crucero arrumbó hacia él e izó su numeral internacional. Al estar próximos ambos buques, el submarino, con el proyector de señales, transmitió en español un mensaje que decía: «No puedo señalarle

(14) El *Sachsenwald* regresaba a su base tras una campaña de cincuenta días de mar. El 27 de mayo, a las 02.00, recibió orden de dirigirse inmediatamente a la situación estimada del *Bismarck*. Patrulló por la zona el día 28, y descubrió numerosos cadáveres y restos del acorazado. Hacia las 22.30 avistó un bote neumático con dos náufragos, que fueron recogidos. MÜLLENHEIM-RECHBERG, p. 295.

(15) HÖGEL, pp. 21, 23, 25 y 51.



La plana mayor del crucero *Canarias*, atracado este en el arsenal de Ferrol abarloado al crucero *Méndez Núñez* (1941). A la derecha del comandante está el segundo, capitán de fragata Julio César del Castillo y Escarza (AGA). Entre los oficiales retratados se encuentra el teniente de navío Enrique Manera Reguera, oficial ayudante de derrota. Se da la circunstancia reseñable de que este oficial y el comandante del *Canarias*, capitán de navío Benigno González-Aller, se habían enfrentado hacía tres años, durante la guerra civil de 1936-1939, en el combate de Cherchel, cuando el primero era oficial ayudante de derrota del crucero republicano *Libertad*, y el último, segundo comandante del crucero nacional *Baleares*.



El crucero *Canarias* patrullando en la zona de hundimiento del *Bismarck* (AGA). Por la proa, un poco abierto por estribor se aprecia el submarino alemán *U 74* (*Kapitänleutnant* Eitel-Friedrich Kentrat), del tipo VII B, navegando de vuelta encontrada.

[¿identificarme?]. El comandante pregunta si tiene algún sobrevivo (*sic*) a bordo. En dirección 009º en 5 millas se han encontrado durante la última noche los últimos sobrevivos (*sic*)».

El crucero contestó negativamente y ambos buques prosiguieron sus patrullas respectivas. A las 20.10, los serviolas vieron en superficie otro submarino del mismo tipo que el anterior, probablemente el *U 48*, y poco después, a las 21.21, se avistaba un tercer submarino, esta vez del tipo VII C, saliendo a superficie —quizá el *U 556*, al mando del *Kapitänleutnant* Herbert Wohlfahrt (16).

El 29, a las 23.47, el *Canarias* avistó al buque meteorológico citado anteriormente, y a las 23.50 intercambió con él señales de reconocimiento en morse. Inmediatamente, Schütte, comandante del *Sachsenwald*, escaso de provisiones y viendo lo improductivo de la búsqueda, puso rumbo a Francia, para entrar en Burdeos a mediodía del primero de junio. Por su parte, el crucero español reanudó la patrulla (17).

El día 30 amaneció con viento del norte rolando al suroeste, fuerza 2 a 3, mar tendida y visibilidad de buena a regular. Entre las 06.39 y las 07.23 los serviolas advirtieron la presencia de dos submarinos en superficie navegando con independencia, posiblemente el *U 48* (18) y el *U 73* (19), ambos del tipo VII B.

Poco más tarde se avistaron desde el crucero dos cadáveres flotando, que fueron izados a bordo con rezones entre las 08.20 y las 10.00. La maniobra de aproximación y la difícil operación de recoger los cuerpos se realizaron gobernando con las máquinas a la voz del comandante. Una vez a bordo los cadáveres, y dando por cumplida la búsqueda de supervivientes, a las 10.15 el *Canarias* puso proa a La Coruña al rumbo 140, régimen de 16 nudos, con viento suroeste fuerza 2 a 3 y mala visibilidad (20). A las 10.54 se observó la presencia de otro submarino, presumiblemente uno de los tres señalados anteriormente.

Finalizada la maniobra de recogida, a las 10.55, el Estado Mayor de la Escuadra puso en conocimiento del Ministro de Marina estos hechos mediante mensaje que decía: «A 9 horas, en 47 grados 45 minutos Norte y 15º 50 minu-

---

(16) *Ibidem*. El *U 556* había sido enviado en apoyo del *Bismarck*. En su patrulla tuvo a tiro al acorazado *Renown* y al portaaviones *Ark Royal*, pero carecía de torpedos y andaba escaso de combustible. Estuvo presente en la última fase del combate del acorazado alemán (MÜLLENHEIM-RECHBERG, pp. 229, 230 y 295). Los tres submarinos se habían reunido para formar una línea de frente norte-sur extensa, con eje hacia el oeste, en su búsqueda de los náufragos del acorazado, pero solo encontraron cuerpos y restos flotantes. El *U 74* abandonó la exploración a las 00.00 del día 29 para dirigirse a Lorient. Como dijimos, el *U 556* era del tipo VII C (HÖGEL, pp. 23, 25 y 121).

(17) ADA, parte de campaña 139 del crucero *Canarias*; BRENNECKE, p. 429.

(18) HÖGEL, pp. 20, 23, 25 y 45.

(19) *Ibidem*, pp. 21, 23, 25 y 50.

(20) El almirante John Tovey, jefe de la agrupación de la Home Fleet británica que hundió al *Bismarck*, en su parte de campaña supuso erróneamente que el *Canarias* había recogido supervivientes del acorazado (ADM 234/509).

tos Oeste, recogiendo cadáveres, tengo dos a bordo. Avisté 3 submarinos y un avión» (21).

Por las placas de identificación halladas en los cuerpos rescatados se trataba del *Musikgefreiter* (marinero aprendiz de músico) Walter Grasczack y del *Marinesignalgast* (señalero) Heinrich Neuschwand (22). El Estado Mayor de la Escuadra transmitió el mismo día 30, a las 19.00, el siguiente mensaje, que tenía como destinatarios al ministro de Marina y al comandante general del Departamento de Ferrol: «Nº de origen 3737. Llegaré mañana a 12 horas a Coruña. Ruego V.E. remolcador para atracar y espero instrucciones para entrega cadáveres» (23).

No he encontrado la respuesta a este mensaje en los archivos consultados, pero al parecer, por orden del Mando recibida a través del Estado Mayor de la Escuadra, y para evitar posibles manifestaciones progermanas a la llegada del crucero a España, se dispuso que los cadáveres de los marineros fuesen devueltos a la mar con honores militares antes de entrar en aguas jurisdiccionales españolas. Tras practicarles el citado reconocimiento médico e inyectar-

---

(21) ANF.

(22) Examinados los cuerpos, el capitán médico Rodríguez Gutiérrez elevó al comandante el siguiente parte:

«Los dos cadáveres que, procedentes de la mar, fueron recogidos a bordo a las 9 horas y 45 minutos del día de hoy, presentaban las siguientes características:

»1º.— Cadáver cuya placa de identidad dice: WALTER GRASCZAK de una edad aproximada de 20 años, vistiendo uniforme blanco de marinería con galón y emblemas de Musikgefreiter (marinero aprendiz de músico, una lira), y portando chaleco salvavidas, presenta una herida contusa de 5 cm de longitud en la región temporal derecha interesando solamente las partes blandas, así como contusiones de escasa intensidad en tórax y brazos. Presenta este cadáver intensa rigidez que hace pensar data su muerte de 35 a 40 horas.

»2º.— Cadáver cuya placa de identidad dice: HEINRICH NEUSCHWANDER, de una edad aproximada de 25 años, vistiendo uniforme azul de marinería con galón y emblema de Marinesignalgast (señalero, una estrella y banderitas) con chaleco salvavidas, presenta gran maceración en los tejidos blandos de la mitad derecha de la cara y cuello, este último cubierto por un vendaje; idénticas lesiones en ambas manos y muñecas además de contusiones en diversas partes del cuerpo. En la producción de dicha maceración ha debido intervenir vapor de agua o algún líquido a muy elevada temperatura, además de la acción posterior del agua al permanecer sumergido este cadáver. Presenta también rigidez no tan intensa como el primer que hace pensar que su muerte data de 45 a 50 horas (*sic*). Se inyectó a ambos cadáveres solución de formol en distintos puntos y por diversas vías para su mejor conservación.

»No pudiéndose considerar como causas probables de la muerte de los que en vida fueron WALTER GRASCZAK, y HEINRICH NEUSCHWANDER, las lesiones que anteriormente se aprecian en sus cadáveres, es lógico pensar que la causa de la muerte de ambos fue por INHIBICIÓN-ASFIXIA. «Fdo.: Luis Gonzaga Rodríguez Gutiérrez, capitán médico». ADA, anexo g. El anexo f del mismo parte relaciona las placas de identidad, prendas de vestuario, dinero en billetes y en metálico, llaves, relojes… que portaban ambas personas. Todos estos efectos se entregaron al Estado Mayor de la Escuadra, para que procediese a devolverlos a los familiares de los fallecidos en Alemania.

(23) ANF.

les formol, los cuerpos fueron amortajados en sendos cois, lastrados convenientemente y amarrados entre sí. Una vez trasladados a la banda de estribor de la toldilla del crucero, serían colocados en un tablero y cubiertos por la bandera alemana, sobre la que se depositó un crucifijo.

A partir de la salida del sol del día 31 fue dispuesta una guardia de honor, formada por un cabo de Infantería de Marina y cuatro marineros descubiertos y situados alrededor del túmulo. A las 10.00 del mismo día, navegando en demanda de La Coruña, se pusieron las banderas a media asta y formó la dotación franca de servicio mudada de blanco, con el comandante al frente y el barco parado. El capellán rezó un responso, tras el cual la guardia militar disparó una descarga de fusilería y la Banda de Música del Estado Mayor de la Escuadra interpretó el himno nacional alemán mientras se hacía bascular el tablero, deslizándose los cadáveres al agua en la situación 43º 46 N y 08º 34 O. Durante la ejecución del himno, la guardia militar presentó armas y la dotación permaneció brazo en alto. Seguidamente, el crucero completó una vuelta a estribor alrededor del lugar de fondeo de los cadáveres, con la marinería en posición de firmes. La ceremonia fue presenciada a distancia por un hidroavión alemán que apareció por el oeste y se dejó de ver por el noroeste (24).

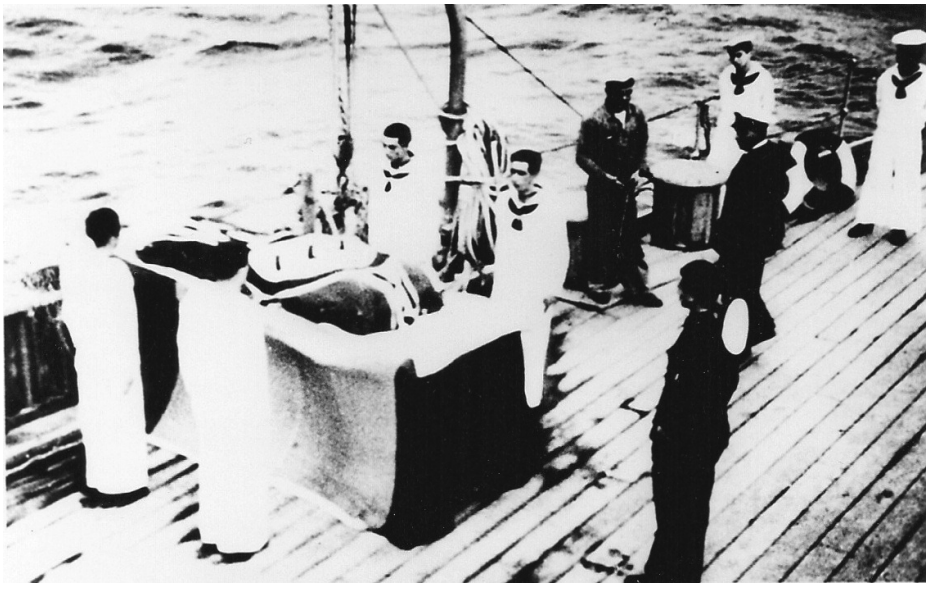
Emprendida de nuevo la navegación en demanda de La Coruña, el crucero quedó atracado a las 12.53 en el muelle de petroleo de este puerto. Tras rellenar combustible se trasladó a Ferrol, donde el 2 de junio, a las 10.24, fondeó en las proximidades del palo de señales de la cortina del parque del arsenal. Antes de llegar a La Coruña, a las 00.00 del 31 de mayo, se había recibido a bordo una felicitación del Mando «por nuevo servicio prestado a España».

El 2 de junio, el ya citado capitán de navío Kurt Meyer-Döhner, agregado naval a la embajada de Alemania en Madrid, remitió al comandante del *Canarias* una carta muy expresiva en la que le agradecía la acción del crucero, que «quedará para siempre grabada en los corazones de todos los marinos alemanes».

El 16 de junio, el mismo agregado naval enviaba también al capitán de navío González-Aller una fotografía del gran almirante Dr.h.c. Raeder, en marco de plata y con cordial dedicatoria firmada por él personalmente. Meyer-Döhner añadía en la carta que acompañaba al retrato: «El Jefe de la Marina de Guerra alemana quiere expresar con este regalo su gratitud personal al comandante del valeroso crucero *Canarias* y a la tripulación del buque a sus órdenes. El gran almirante me encargó además trasmitirle a Vd. sus saludos particulares que le envía en admiración del arrojo y de la disposición comprobada en la salida del *Canarias*» (25).

A su vez, el 6 de junio, Raeder despachó una carta muy amable al almirante Salvador Moreno Fernández, ministro de Marina español, en agradecimiento por haber ordenado la salida del *Canarias* en auxilio de los náufragos del

(24) ADA, anexo f.
(25) AGA.



Mañana del 31 de mayo 1941. Los dos cadáveres rescatados de la mar, cubiertos por la bandera alemana en la toldilla del crucero. La guardia de honor está formada por un cabo de Infantería de Marina y cuatro marineros. AGA.

Momento de arrojar al agua los cadáveres de los dos marineros alemanes del *Bismarck,* con la dotación del *Canarias* formada en la toldilla (31 de mayo, a las 10.04), mientras la Banda de Música de la Escuadra interpretaba el himno nacional alemán. AGA.

Retrato del gran almirante Erich Raeder enviado al comandante del *Canarias*, Benigno González-Aller, en agradecimiento por el intento de ayuda a los náufragos del *Bismarck*. La dedicatoria dice: «Gracias de todo corazón. Raeder, *Grossadmiral*. Finales de mayo 1941» (AGA).

Retratos de Hitler y Raeder dedicados al almirante Salvador Moreno Fernández, ministro español de Marina, en diferentes fechas. El primero solo lleva la firma del Führer en Berlín y la fecha de hundimiento del acorazado. El segundo muestra la siguiente dedicatoria: «Con sincero agradecimiento de la Marina de Guerra alemana, por su apoyo siempre seguro en aliada camaradería. Suyo, Raeder. *Grossadmiral*. 30.I.1943». Esta última fotografía fue enviada al almirante Moreno, como despedida, el mismo día en que Raeder cesó en el mando de la Marina alemana de Guerra por decisión de Hitler. Cedidas amablemente por los hermanos Moreno González-Aller.

Bismarck, mientras el canciller Adolf Hitler hacía lo propio con otra fotografía suya firmada sin dedicatoria —como era su costumbre—, donde consta el día del hundimiento del acorazado.

No tardó la prensa de hacerse eco del suceso. Así, el 7 de junio, el diario *Abc* publicaba la noticia de este modo:

«HONORES DE ESPAÑA SOBRE LAS AGUAS DE IRLANDA, A LOS HÉROES DEL *BISMARCK*

«Ha cabido a nuestro crucero *Canarias* el honor de recoger, sobre las turbulentas aguas del mar de Irlanda, los restos de los marinos alemanes que perecieron en desigual combate, después de haber realizado la hazaña de hundir a uno de los buques más poderosos del mundo. El episodio del *Bismarck*, que es historia y hermoso ejemplo, ha tenido un epílogo que ahora se revela y en el cual la Marina de Guerra española ha cumplido con oportuno esfuerzo las leyes del mar y sus ritos impresionantes.

Plato de porcelana Schirnding Bavaria, conmemorativo del hundimiento del *Bismarck* el 27 de mayo de 1941. Diseñado de acuerdo con la antigua metopa original del acorazado, fue entregado al capitán de navío Luis Delgado Bañón por la *Marinekameradschaft* Bismarck, asociación creada por los supervivientes del acorazado.

»El *Canarias* forzó sus máquinas y atravesando una zona de fuertes temporales, puso proa al lugar en que el *Bismarck* se hundía. Veinte horas de navegación a toda máquina, rompiendo la galerna, en angustiosa alerta todos los servicios para ganar la milla y el minuto, con una angustiada esperanza de camaradería y humanidad (…). En las pupilas de los marinos españoles, entre las brumas del Atlántico norte, se debió reflejar por última vez el fino perfil del buque alemán, ya legendario. Fue el homenaje del *Canarias*, el primero y más encendido a los ya inertes héroes que flotaban en las aguas ensangrentadas todavía. Fueron recogidos y envueltos en la bandera de combate, sepultados en el ancho mar, que es la sepultura del marino. Parte de una deuda de

honor, amor y camaradería se saldaba en aquella hora, que muy recientes están los combates en que, bajo el cielo de España, lucharon juntos españoles y alemanes. Las honras militares a los héroes fueron españolas, sobre la cubierta de un buque lleno de gloria militar.

»El fantástico crucero realizado por el *Canarias* es modelo de precisión, de esfuerzo y de arte de navegar, con espléndido rendimiento de hombres y máquinas y seguridad de rumbo en la marcha y en las exploraciones. Alemania ha agradecido el comportamiento, y el almirante Raeder ha expresado a nuestro Gobierno la gratitud del gran Reich. Nos sentimos orgullosos de nuestros marinos».

Pasaron los años, y el 18 de junio de 1999 tuvo lugar en el Club Naval de Cartagena un acto muy especial y emotivo, con el que la *Marinekameradschaft* Bismarck, asociación formada por los supervivientes del acorazado alemán, quiso homenajear a la Armada por la participación del crucero *Canarias* en las operaciones de búsqueda y rescate de náufragos tras el hundimiento de su buque. Según la propia asociación, se trataba de un reconocimiento que debía haberse ofrecido hacía mucho tiempo.

A la ceremonia, organizada por el capitán de navío Luis Delgado, asistieron el contralmirante Valdés Santana, el capitán de navío antes citado, el señor Trenkmann y familia, el señor Basil A. Trott, antiguo miembro de la dotación del crucero británico *Exeter*; el señor Kenneth Garman, hermano de un superviviente del crucero de batalla británico *Hood*; el señor José González Vera y el autor de este artículo, todos acompañados de sus respectivas mujeres.

Tras unas emotivas palabras del Sr. Trenkmann, y como expresión permanente del agradecimiento de la asociación alemana, este me entregó una reproducción de la metopa del acorazado, grabada con dedicatoria que dice: AL CONTRALMIRANTE D. JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, DIRECTOR DEL MUSEO NAVAL, LA ASOCIACIÓN *MARINEKAMERADSCHAFT* BISMARCK EN RECONOCIMIENTO Y AGRADECIMIENTO POR LAS ACCIONES DE RESCATE LLEVADAS A CABO POR EL CRUCERO *CANARIAS* BAJO EL MANDO DE SU PADRE, CAPITÁN DE NAVÍO D. BENIGNO GONZÁLEZ-ALLER ACEBAL, EN MAYO DE 1941. CARTAGENA A 18 DE JUNIO DE 1999.

Cerré el acto agradeciendo cordialmente en nombre de la Armada la entrega de tan entrañable e histórico recuerdo (26).

(26) DELGADO BAÑÓN. La metopa se conserva en el Museo Naval de Ferrol, expuesta en una vitrina que contiene también un magnífico modelo del acorazado *Bismarck*.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

Berlin W 35, am Tirpitzufer 72-76 6. Juni 1941

Sehr verehrter Herr Minister !

Die unter Eurer Exzellenz Führung stehende Spanische Marine hat ihr kameradschaftliches Mitempfinden bei den Ereignissen der deutschen Seekriegführung gegen England durc die Entsendung des Kreuzers "Canarias" und von Zerstörern an die Untergangsstelle des "Bismarck" in hervorragender Weise durch di Tat bewiesen. Der spanische Kreuzer "Canarias" hat bei ungünstigsten Wetterverhältnissen seine Suchaktion nach deutschen Schiffbrüchigen bis an die Grenze des Möglichen durchgeführt.

Ich habe das herzliche Bedürfnis, Ihnen, sehr verehrter Herr Admiral, noch einmal persönlich meinen aufrichtigen Dank und den Dank der Deutschen Kriegsmarine zum Ausdruck zu bringen.

Dem Caudillo, der, wie mir Kapitän zur See Meyer-Döhner gemeldet hat, weitgehendste Anweisungen für die Hilfsaktionen gab, bitte ich auch meinen ergebensten Dank zu übermitteln.

Indem ich der festen Hoffnung auf weitere engste und kameradschaftliche Zusammenarbeit der Spanischen und Deutschen Kriegsmarine Ausdruck gebe, bin ich mit vorzüglicher Hochachtung

Eurer Exzellenz

aufrichtig ergebener

Raeder.

Carta dirigida por el gran almirante Erich Raeder a Salvador Moreno Fernández, ministro español de Marina, en agradecimiento por la salida del *Canarias* en auxilio de los náufragos del *Bismarck*. Cedida amablemente por los hermanos Moreno González-Aller (el lector encontrará su traducción en la pág. sig.).

Traducción

El Jefe Supremo de la Marina de Guerra

Berlín W.35
Tirpitzufer 72-76
6 de junio de 1941

¡Muy respetable Sr. Ministro!

La Marina Española, a las órdenes de V.E. ha demostrado con hechos, de un modo relevante, sus simpatías de camaradas durante la guerra naval entre Alemania e Inglaterra, enviando al crucero *Canarias* y destructores al lugar del hundimiento del *Bismarck*. El crucero español ha realizado la búsqueda de los náufragos hasta el límite de lo posible, en circunstancias desfavorables de tiempo.

De todo corazón siento la necesidad de expresaros, una vez más, personalmente, muy honorable Sr. Almirante, mi agradecimiento sincero así como el de la Marina de Guerra alemana.

Le ruego transmita también mis más rendidas gracias al Caudillo, que tan amplias instrucciones dio para prestar el auxilio, según me ha comunicado el capitán de navío Meyer-Döhner.

Expresándole mi firme esperanza de una futura colaboración estrecha y de camaradería de las Marinas de Guerra española y alemana, queda de V.E. con preferente consideración.

Sincero servidor, Raeder.

Agradecimientos

En el capítulo de agradecimientos resaltó la colaboración de las siguientes personas en la redacción del artículo: capitán de navío Luis Delgado Bañón; señoras Carmen Terés Navarro y Lore Meyer-Döhner; tenientes de navío Salvador y José María Moreno González-Aller, y Benigno y José Ignacio González-Aller Gross, mis hijos.

Fuentes primarias y bibliografía

Fuentes primarias

Archivo de la Administración de Alcalá de Henares (ADA), parte de campaña núm. 139 del crucero *Canarias*.
Archivo Naval de Ferrol (ANF), Comandancia General del Departamento Marítimo, carpetilla núm. 213.
ADM 234/509 (Admiralty records).
Archivo González-Aller (AGA)

Archivo General del Cuartel General de la Armada (AGdCGA), hojas de servicios del entonces (1941) capitán de navío Benigno González-Aller Acebal y de los también entonces capitanes de fragata Félix Ozámiz Rodríguez y Ramón de Aubarede y Leal.

Bibliografía

BALLARD, Robert: «La última aventura del *Bismarck*», en *Blanco y Negro*, Madrid.

BRENNECKE, Jochen: *Schlachtschiff* Bismarck. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburgo, 1997.

DELGADO BAÑÓN, Luis: «Cincuenta y ocho años después», en *Revista de Historia Naval,* junio 1999.

HÖGEL, Georg: *Embleme, Wappen, Malings deutscher U-Boote 1939-1945*. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburgo, 1996,

MÜLLENHEIM-RECHBERG, Burkard von (Barón): *Battleship* Bismarck. *A Survivor's Story*. USN Institute, 1990.