

De 1939 a 1945
La Segunda Guerra Mundial
Los años que cambiaron el mundo



www.de1939a1945.bravepages.com

presenta:

Caso de Estudio 001:

Operación "Market-Garden"

Caso de Estudio 001:

Operación “Market-Garden”

Propuesto por: José Ignacio Pasamar López

Comienzo del desarrollo: abril de 2002

Entrega de trabajos: mayo de 2002

Sistema de trabajo y orientaciones generales: Asignados por roles en los cuales a cada participante le corresponde analizar un enfoque en particular de la Operación "Market-Garden". Dentro de cada rol el participante tiene total libertad de acción.

Participantes:

Gabriel Mansilla - Operación "Market" (Desempeño de las Fuerzas aerotransportadas aliadas)

José Miguel Fernández Gil - Operación "Garden" (Fuerzas del XXX CE. Británico)

José Ignacio Pasamar López - Operación "Market-Garden" desde el punto de vista alemán

IMPORTANTE !!: El presente trabajo es solamente una parte del Caso de Estudio. El mismo está compuesto en su totalidad por:

- **PARTE I) - Operación “Market”** – Desempeño de las Fuerzas aerotransportadas aliadas – (Gabriel Mansilla gabman@adinet.com.uy)
 - **PARTE II) Operación “Garden”** – Fuerzas del XXX CE. Británico – (José Miguel Fernández Gil “Alm. Yamamoto” alm_yamamoto@hotmail.com)
 - **PARTE III) Operación "Market-Garden" La perspectiva alemana** (José Ignacio Pasamar López JOSE_I_PASAMAR@usuarios.plcendesa.com)
-

PARTE II) Operación "Garden" **(Desempeño de las Fuerzas Terrestres aliadas)**

por José Miguel Fernández Gil

"Un puente demasiado lejano"

17-25 de Septiembre de 1944

Introducción: La carrera hacia Holanda.

El XXI° Grupo de Ejércitos Británico al mando del Mariscal Sir Bernard Law Montgomery, "Monty", vizconde del Alamein, cubría el flanco costero del Canal de la Mancha; Estaba compuesto por el 1er. Ejercito Canadiense que recorría la costa francesa y el 2° Ejercito Británico, que flanqueaba al 1er. Ejercito EEUU. Monty había ostentado el mando supremo de las Fuerzas Aliadas en Francia hasta el 1° de Septiembre de 1944, cuando Eisenhower puso pie en Francia relevándolo como Comandante Supremo Aliado para el Teatro Europeo. Los mandos EEUU estaban molestos por como Monty había conducido la invasión y el posterior avance hacia el interior, El comandante del XII° Grupo de Ejércitos de los EEUU, Omar Bradley, deseaba fervientemente que Ike, Eisenhower, tomara el mando para que Monty regresara a la dirección de su Grupo de Ejércitos. A principios de la segunda quincena de Agosto ocurrió lo impensable, la Wehrmacht se colapsó y empezó una desbandada por el norte de Francia que no pararía hasta llegar a Holanda en la primera quincena de Septiembre. Los Aliados no estaban preparados para tal eventualidad, una serie de imprevistos, el hundimiento de un "Mullberry" durante una tormenta en la costa Francesa, una remesa de camiones defectuosos, el oleoducto "Pluto" había resultado insuficiente y que solamente se podían desembarcar los suministros en las playas de Normandía y llevados por carretera hasta el frente, llevo a los Ejércitos Aliados en Francia al borde del colapso también. Estos problemas enfrentaron a las distintas "primas donnas" Aliadas, Patton y Monty, por la prioridad de los suministros para continuar la persecución del enemigo en desbandada, Monty tuvo que disolver una División a primeros de septiembre para repartir sus suministros a las restantes. Fue esta situación la que evito un desastre en el bando Aliado, muchas unidades Aliadas estaban casi detenidas por falta del preciado combustible para continuar el avance, solo las unidades que aun combatían con los Alemanes, principalmente las del 1er. Ejercito Canadiense que debía liberar los puertos del canal y las del sur que presionaban a los Alemanes hacia sus fronteras, mantenían un aceptable nivel de suministros.

Los puertos del canal.

Solamente estaba en manos Aliadas el de Cherbourg, pero sus instalaciones portuarias estaban en ruinas, demolidas por la guarnición Alemana, los importantes puertos de Le Havre, Dieppe, Boulogne, Calais, Dunkirk y Ostende; Seguían en manos Alemanas al final de agosto. Finalmente en septiembre el 2° Ejercito Británico empieza una carrera hacia Bélgica, mientras el 1er. Ejercito Canadiense trata de liberar los importantísimos e imprescindibles puertos del canal, Dieppe es liberado el 1° de septiembre pero sus instalaciones se encuentran en el mismo estado que las de Cherbourg. El XII° Cuerpo de Ejercito Británico se lanza hacia Gante, la 7ª División Acorazada es su punta de lanza, cubriendo el flanco costero se halla la 4ª Brigada Acorazada que debe vigilar y fijar contra

el canal a las dispersas fuerzas Alemanas rebasadas. El XXXº Cuerpo de Ejercito Británico se dirige hacia el centro de Bélgica, la 11ª División Acorazada en cabeza se dirige hacia Amberes y la 8ª División Acorazada hacia Bruselas. Las columnas acorazadas Británicas a menudo debían avanzar sobre una sola carretera, el precedente para Market-Garden, con el problema de congestionarla por las fuerzas de retaguardia y de suministros, la 7ª División y sus Cromwell a menudo avanzaban tan deprisa que no podían ser seguidos por sus camiones sobre ruedas de suministros; Los vulnerables Sherman, que habían sido masacrados en Normandía, daban pruebas de su valía cuando en terreno abierto y con espacio de maniobra se enfrentaban a los escasos Panther y Tiger I que les salían a detenerles. Bruselas es liberada el domingo 3 de septiembre, el vital puerto de Amberes cae el lunes 4, Gante es ocupada el 5; Las importantes instalaciones portuarias de Amberes están en perfecto estado, pero el estuario del Escalda esta en manos del XVº Ejercito Alemán de von Zangen, lo que convierte la victoria en humo, los buques y barcazas de suministros no pueden llegar hasta el puerto. El 7 de septiembre la 11ª División Acorazada Británica cruza el canal Alberto, el 9 los Canadienses toman el puerto de Ostende pero sus instalaciones también han sido dinamitadas por los Alemanes, el día 11 la 15ª División Escocesa penetra en Holanda cerca de Amberes y el 12 de Septiembre cae por fin el puerto de Le Havre, aquí también el puerto es impracticable por las voladuras hechas por los Alemanes.

Monty deseaba la prioridad absoluta de suministros, presiono al Cuartel General de Ike para conseguirlo, quería invadir Holanda para cruzar el bajo Rhin por Arnhem y continuar hacia Alemania. Suponía que rebasada esta importante barrera fluvial el camino hacia el norte de Alemania estaba abierto, dirigiendo al XXIº Grupo de Ejércitos Británicos hacia Hamburgo y el Elba creía que rompería la resistencia Alemana y las puertas de Berlín quedarían abiertas de par en par para él. Quería fervientemente que fueran los Británicos los primeros en entrar en Berlín, Inglaterra había resistido casi un año entero sola y este era el premio del esfuerzo y sacrificio. Para llevar a termino este plan debía tener los suministros necesarios y la prioridad para obtenerlos. Para invadir Holanda tomo como ejemplo la misma invasión del país llevada a cabo por las fuerzas aerotransportadas Alemanas, están capturaron los vitales puentes sobre los importantes ríos: Rhin, Mosa y Waal; a continuación un pequeño grupo de fuerzas de tierra pasó sobre esta alfombra aerotransportada para ocupar el país. Monty no tuvo en mente que Holanda cayo en 5 días porque no tenia Ejercito para detener a los Alemanes, solo la apertura de algunas esclusas y diques entorpecieron el avance Alemán. Las fuerzas aerotransportadas las aportaría el recién constituido 1º Ejercito Aerotransportado Aliado, 16 de agosto de 1944, este tenia la misión de ocupar los puentes de Verghel, Grave, Nijmegen y Arnhem; A demás de la importante ciudad de Eindhoven, puerta de Holanda, mientras el XXXº Cuerpo de Ejercito avanzaría sobre una sola carretera, que discurría sobre estos puentes hasta Arnhem y su vital puente, una vez rebasado continuaría hacia Alemania y el puerto de Hamburgo. El 10 de septiembre Monty conseguía luz verde para Market-Garden.

El XXXº Cuerpo de Ejercito Británico

Estaba bajo el mando del Teniente General Brian Horrocks y estaba compuesto por las siguientes unidades:

- División Acorazada de la Guardia: General de División A. Adair
- V Brigada de Granaderos de la Guardia Irlandesa

- XXXII Brigada de Guardias de Coldstream, Gales
 - 43ª División de Wessex: General de División G. Thomas
 - CXXIX Brigada de Infantería
 - CXXX Brigada de Infantería
 - CCXIV Brigada de Infantería
 - 50 División de Northumbria: General de División D. Graham(1)
 - LXIX Brigada de Infantería
 - CLI Brigada de Infantería
 - CCXXXI Brigada de Infantería
 - VIII Brigada Acorazada: General de Brigada E. Prior-Palmer (2)
 - Brigada Real Holandesa "Princess Irene": Coronel A. de Ruyter van Steveninck (2)
- (1) El 18 de septiembre de 1944, fue adscrita al VIIIº Cuerpo de Ejército y no participo en la batalla.
- (2) No participaron en la batalla

Armamento del XXXº Cuerpo de Ejército

Armas de Infantería

El arma por excelencia del soldado Británico era el Lee-Enfield Mk. III, un arma ya usada en abundancia en la 1GM pero debido al retraso de fabricación del Mk. IV, calibre de 7,7mm y una velocidad de 751m/s, este no empezó a ser servido hasta finales de 1940, estuvo presente también en la 2GM. Durante el final de la contienda en Europa fue introducido el Mk. V, una versión con cañón corto calibre 7,7mm y velocidad inicial de 730m/s, esta versión fue diseñada para el combate en la jungla pero debido a su fuerte retroceso no era un arma muy popular.



Las armas automáticas de apoyo de infantería era el subfusil Sten, en sus variantes desde el modelo Mk. I al Mk. V, esta arma fue entregada profusamente a las fuerzas Aerotransportadas Británicas, aunque algunas estaban presentes en las escuadras de infantería. El modelo Mk. II fue el de mayor producción con un calibre de 9mm una petaca de 32 disparos, una cadencia de tiro de 550 dpm y una velocidad inicial de 365 m/s.

Las armas de ordenanza, arma corta, en el ejército Británico fueron tres en especial, el revolver Enfield Mk. I de 9,65mm tambor de 6 disparos y una velocidad inicial de 183 m/s; El revolver Webley Mk. IV de 9,65mm tambor de 6 disparos y velocidad de 183 m/s, este revolver era exteriormente idéntico al Enfield pero sus componentes no podían ser intercambiados por algunos cambios en el diseño; Por ultimo debido a la ineficacia de poder producir suficientes armas cortas se tuvieron que comprar algunas en los EEUU como el revolver Smith&Wesson 0.38/200 de 9,65mm tambor de 6 disparos y velocidad de 198 m/s.

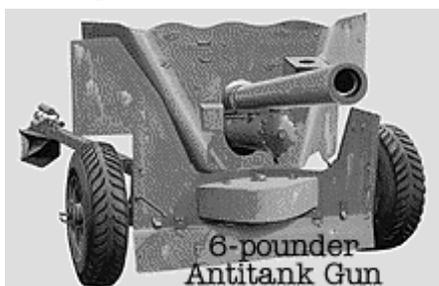
Las ametralladoras de apoyo ligeras para la infantería era la Bren Mk. I , fue un arma desarrollada por Británicos y Checos sobre la base de la ametralladora Checoslovaca

ZB vz.26, esta arma fue entregada a la BEF en Francia en 1940, después de Dunkirk allí se quedaron y pasaron a ocupar parte del arsenal Alemán, Leichte MG 138(e), la Mk. I tenía un calibre 7,7mm una petaca de 20 disparos una cadencia de 500 dpm y una velocidad de 744 m/s. Esta arma aun esta en servicio hoy en día y utiliza la munición OTAN 7,62mm. Las ametralladoras pesadas siguieron siendo las Vickers Mk. I, de la 1GM refrigeradas por agua, esta arma pesada fue empleada incluso en carros de combate, con un peso de 18 Kg. con agua y un peso de 22 Kg. para el trípode, tenía un calibre de 7,7mm alimentada por cintas de 250 disparos una cadencia de 450-500 dpm y una velocidad de 744 m/s. en 1943 se diseño una nueva munición, Mk. 8Z, para obtener un alcance eficaz a 4100 m.



Artillería y cañones Contracarro

La pieza por excelencia fue el cañón de ordenanza de 25 libras, aunque tuvo un comienzo incierto, gran cantidad de estos fueron abandonados en Dunkirk en 1940, pero demostró su valor en la batalla del Alamein, ante la falta de potentes cañones Contracarro en el norte de África, los anticuados 2 libras eran ineficaces contra los Pz. III y IV los suplieron en esta función. Con un calibre de 87,6mm alcance de 12.253 m. velocidad inicial de 532 m/s y un peso del proyectil de 11,34 Kg. (25 libras). El ejercito Británico al inicio de la 2GM no contaba con artillería pesada, por lo que tuvieron que emplear los viejos obuses de 8" (203mm) de la 1GM, estas fueron entubadas y recalibradas a 6" (152mm) y 7,2" (183mm). El obús de 7,2" entro en acción en Normandía como artillería pesada estándar, con un alcance de 15.455 m una velocidad de 518 m/s y un peso del proyectil de 91,6 Kg.



Los Lanzacohetes no fueron introducidos ampliamente hasta el invierno de 1944, pero había algunas baterías, se emplearon algunas para cruzar el estuario del Escalda el 23 de septiembre de 1944. El único lanzacohetes fabricado en serie para las fuerzas terrestres fue el Land Mattress, este empleaba un cohete propulsor, el mismo que empleaban los cohetes lanzados desde los Typhoon y Tempest, que llevaba en su cabeza una ojiva naval de 5" (127mm), tenía un alcance de 7.225 m y una velocidad de salida de 335 m/s, tenía 32 tubos de lanzar y una precisión del 50% para saturar un área de 215x219 m, la salva era lanzada en 7,25 segundos con un intervalo de lanzamiento entre cada cohete de 0,25 segundos.

En 1944 los cañones Contracarro de 2 y 6 libras estaban desfasados, el primero no podía con ningún carro Alemán y el segundo solamente era eficaz contra



Bren Carrier

Challenger

Cromwell 95mm

Crusader AA Mk2

Sexton

M3A1 Halftrack

Churchill
AVRE

M4A2 Sherman

Achilles

Daimler Mark II
Armored Car

M4A2 Sherman
17pdr "Firefly"

Cromwell

M5A1 Stuart

www.de1939a1945.bravepages.com

Cortesía de
www.rememberseptember44.com

el Pz. IV, la aparición del Tiger I y el Panther hizo necesario el desarrollo de una nueva pieza, el cañón de 17 libras. Este cañón fue uno de los más potentes en el bando Aliado y fue entregado a otros ejércitos, se desarrollo una versión para acomodarlos en los Sherman Británicos, estos recibieron la denominación de "Firefly", con un calibre de 76,2 mm con una velocidad de 950 m/s, podía perforar una plancha de 130mm de grosor a 915 m de distancia, el proyectil tenía un peso de 7,65 kg.

Vehículos ligeros sobre ruedas

Los vehículos ligeros sobre ruedas empleados por los Británicos, fueron el insustituible Jeep EEUU, este vehículo fue empleado para todo tipo de cometidos, desde el transporte de oficiales, al de portador de pequeñas piezas de artillería, este vehículo de cuatro ruedas y de perfil bajo era ideal para conducirse en el campo de batalla, este vehículo tenía una carga útil de 500 kg, y un motor de 4 cilindros

en línea que le proporcionaban 60 hp, con su tracción 4x4 le hacia ideal para el campo a través o el desierto. El otro vehículo fue el tractor de artillería Morris C8 de cuatro ruedas, con su tracción 4x4 le hacia apto para cualquier terreno, su cometido fue para el arrastre de los obuses de 25 libras y el cañón Contracarro de 17 libras, el vehículo a demás de remolcar la pieza servia de transporte para sus servidores, con un motor de 4 cilindros y 3500 cc desarrollaba una potencia de 60 hp. Por ultimo el camión ligero de carga GS Bedford MWD de 15 quintales de carga, de cuatro ruedas solo tenia tracción trasera, lo que solo lo hacia útil por carretera, entre sus cometidos estaba la del arrastre del cañón Contracarro de 2 libras y el transporte de un pelotón de soldados, con un motor de 6 cilindros en línea y 3500 cc le proporcionaban una potencia de 75 hp.

Vehículos blindados sobre ruedas

Uno de los vehículos del parque de reconocimiento armado fue el Humber, modelos Mk I al IV, los primeros modelos llevaban una ametralladora pesada de 15mm y a partir del modelo Mk IV un cañón Contracarro de 37mm de manufactura EEUU. Este vehículo participó en todos los teatros de batalla donde estuvieron los Británicos. Dotado de un motor Rootes de 6 cilindros desarrollaba una potencia de 90 hp.

El Daimler SC fue el caballo de batalla de los regimientos de reconocimiento armado, desde un principio llevo piezas de artillería para el apoyo directo al sufrido infante, primero con el cañón 2 libras para mas tarde pasar al de 76,2mm. Dotado de un motor Daimler de 6 cilindros desarrollaba una potencia de 95 hp, en este vehículo se introdujo en esas fechas un innovador sistema de frenado: Los discos de freno. Hoy en día es algo de serie en todos los vehículos, pero en esas fechas (1941) era algo sorprendente. El fabricante fue Girling, hoy en día uno de los más importantes fabricantes de equipos de freno en Europa junto a Bendix. Estos vehículos tienen en su haber en ser los únicos que durante la 2GM hundieron un buque, se trato de un remolcador Alemán en el río Waal en Holanda a principios de 1945.

Los AEC modelos Mk. I al Mk. III fueron los más poderosos, estos vehículos fueron armados con los cañones de 75mm de manufactura EEUU (Mk. III), algunos de ellos estuvieron en la Europa Occidental desde el día D, pero principalmente su teatro fue el Italiano. Con un motor diesel AEC de 6 cilindros desarrollaba una potencia de 155 hp.

Artillería Autopropulsada

El Sexton fue básicamente un M7 Priest EEUU modificado, le fue sustituido el arma original, un obús de 105mm, por el cañón-obús Británico de 87,6mm (25 libras). también fue modificada la disposición del conductor a la manera Inglesa. Con un peso de 25 tn y un motor Continental de 400 hp, podía desarrollar una velocidad máx. en carretera de 40 km/h. Además del cañón-obús, portaba dos ametralladoras Bren de 7,7mm y una Browning de 12,7mm.

El Bishop fue una conversión del chasis del carro Valentine para portar el cañón-obús de 87,6mm (25 libras), entro en combate en las ultimas fases del Norte de África. Con un peso de 7 toneladas y un motor diesel AEC de 131 hp, tenia una velocidad máx. en carretera de 24 Km/h. Este modelo adolecía de la falta de ametralladoras, al igual que el Elephant, para la defensa anti-infantería.

Cazacarros Autopropulsados

Los Británicos solamente desarrollaron un modelo propio de Cazacarros, el Archer de 16 tn, dotado del potente cañón de 17 libras Contracarro. Era básicamente una cureña autopropulsada para el cañón Contracarro, el chasis del carro Valentine fue el elegido se conservó también el aparato motor del obsoleto carro y sus prestaciones eran las mismas que la del Bishop.

Los otros dos modelos fueron básicamente chasis EEUU, el Wolverine era un M10 de 29 tn, con el cañón EEUU de 76,2mm; dotado con un motor diesel y una velocidad máx. de 48 Km/h por carretera. El M10 contaba con la ventaja de llevar dos motores en el habitáculo, pero solo se utilizaba uno el otro era de reserva lo que daba la ventaja al vehículo de no ser puesto fuera de combate para sustituir un motor estropeado, se acoplaba la transmisión al segundo y el vehículo seguía estando operativo.

El segundo modelo fue también un M10, denominado Achilles, se le sustituyó el cañón de 76,2mm por el soberbio 17 libras. Los M10 EEUU eran conversiones del polivalente chasis del Sherman.

Carros de Combate

El Ejército Británico fue el ejército que no homogeneizó el carro de combate, sus diseñadores cometieron el error de crear el chasis en base del cañón a montar, cuando el cañón quedaba obsoleto se debía diseñar un nuevo carro. A diferencia de soviéticos y Alemanes que sus carros podían ser armados con montajes más pesados sin tener que sustituir los chasis. Hablar del arma acorazada Británica es hablar de una infinidad de tipos, aunque el vehículo estuviera obsoleto se empleaba en tareas secundarias mientras estuviese en condiciones de uso.

Los modelos que estaban en orden de primera fila durante la Operación Market-Garden fueron:

- El carro de crucero Mk VI Crusader, de 20 tn y un cañón de 75mm, el motor de gasolina Nuffield Liberty de 340 hp podía desarrollar una velocidad máx. de 43 Km/h en carretera y 24 a campo traviesa, tenía una autonomía de 204 Km.
- El carro de crucero Mk VIII Cromwell, de 27 tn y un cañón de 75mm, el motor de gasolina Rolls-Royce Meteor de 570 hp podía desarrollar una velocidad máx. en carretera de 61 Km/h y su autonomía en ese terreno era de 278 Km.
- El carro medio Sherman, de 30 tn llevó en un principio el cañón EEUU de 75mm, aunque los Británicos le incorporaron el de 76,2mm o el 105mm para el apoyo cercano como artillería autopropulsada. En los días previos al día D los Británicos reconvirtieron un pequeño número con el magnífico cañón antitanque de 17 libras, al nuevo modelo se le denominó Firefly, dotados de los motores diesel GM de 375 hp o en el caso del Firefly de gasolina Chrysler de 445 hp. Su velocidad máx. fue la de 45 Km/h en carretera.

La otra “Sangre” de la guerra.

La principal causa de la ofensiva Market-Garden fue la escasez del petróleo, los diversos planes Aliados para el suministro de la otra “sangre” de la guerra no fueron suficientes para mantener la totalidad de vehículos Aliados en movimiento. Esta fue la principal causa de que Alemania no perdiera la guerra en 1944, cada comandante en jefe

Aliado quería la prioridad absoluta del suministro para continuar la carrera hacia Berlín. Monty abogaba por un ataque en profundidad hacia Holanda y el norte de Alemania (Market-Garden), Bradley por su parte quería continuar hacia Aquisgrán y el Rhur. Monty consiguió lo que parecía imposible después de cómo condujo la campaña de Normandía.

Los planes Aliados consideraban una entrega cercana a los 100.000 barriles diarios, mediante los PLUTO y los petroleros, pero para ello eran necesarios puertos de gran calado en el lado Francés del Canal (Le Havre, Cherbourg, Boulogne, Calais, Dunkirk y el vital Antwerp), desgraciadamente ninguno de ellos pudo estar operativo hasta noviembre de 1944, la realidad para septiembre de 1944 fueron entregas cercanas a los 150 barriles diarios a través del PLUTO.

La principal línea de suministro de petróleo se realizó mediante petroleros desde Gran Bretaña hasta Normandía y de allí por carretera hasta el frente, la otra vía de llegada a través del atlántico desde los EEUU hasta los puertos del canal se retrasó hasta casi finales de año.

Una cosa es segura, si los envíos de petróleo hubieran resultado tal y como se planearon, Market-Garden nunca se hubiera producido y es más que probable que la desbandada Alemana de primeros de septiembre no se hubiera detenido hasta Berlín. Con la aviación Aliada atacándolos desde el aire, las tropas mecanizadas Aliadas pisándoles los talones sin descanso, ni concediéndoles la oportunidad de realizar una línea defensiva, los únicos obstáculos serios hubieran sido el Rhin y el Elba en su carrera hacia Berlín.

Los preparativos previos del XXXº Cuerpo de Ejercito

El XXXº Cuerpo de Ejercito del 2º Ejército Británico, estuvo en cabeza en el avance después de la caída de París hacia Bélgica y Holanda. Este se detuvo en Amberes por el simple hecho de la falta de combustible. Para esta impresionante carrera hacia el norte el VIIIº Cuerpo de Ejercito tuvo que cederle todos sus transportes y reservas de combustible y quedó detenido en el Sena. La detención del XXXº Cuerpo de Ejercito en Amberes fue la principal causa por la que el estuario del Escalda quedara en manos Alemanas. Este vertiginoso avance desborda al XVº Ejército Alemán de von Zangen, pero no lo embolsó y al no poder completar el cerco hacia el norte, el XXXº Cuerpo de Ejercito permitió que una parte importante de los efectivos Alemanes pudiera afianzarse en la orilla norte del Escalda y pudiera realizar acciones contra el flanco del XXXº Cuerpo durante la operación Market-Garden. El XVº Ejército Alemán evitó correr la misma suerte que el VIº Ejército en Stalingrado, los efectivos atrapados entre el 2º Ejército Británico y el Escalda pudieron cruzar el río con una buena parte de su material pesado a la otra orilla y evitaron que los Aliados pudieran usar el vital puerto de Amberes al bombardear todo tipo de embarcaciones que intentaban llegar desde el mar al puerto por el estuario.

El 10 de septiembre la División Blindada de la Guardia capturó intacto un puente sobre el canal Mosa-Escalda, prontamente bautizado como “puente Joe”. Este vital puente fue el punto de partida del XXXº Cuerpo de Ejercito en su temeraria carrera hacia Arnhem, el 17 de septiembre. Esta División encabezó la carrera hacia el puente del bajo Rhin en la ciudad de Arnhem, la División actuaba como agrupaciones de combate independientes, debido a las fuertes bajas en Normandía tenía poca infantería por lo que sus batallones blindados actuaban con independencia precedidos por un batallón motorizado como elemento exploratorio en vanguardia.

El Teniente General Brian “Yorrocks” Horrocks

El comandante del XXX° Cuerpo de Ejército era un hombre alto de complexión delgada y tenía una forma de andar desgarbada causada por las heridas de bala que recibió en combate en julio de 1943.

Se puede decir que era una persona “gafe” o sin suerte, proveniente de una familia de tradición militar se gradúa en la Academia Militar de Sandhurst en la promoción de 1914. Ese mismo año es enviado a Francia en la BEF, en las batallas de Ypres en octubre de 1914 es capturado por los Alemanes pasando el resto de la guerra como prisionero. Liberado en 1919 forma parte de los voluntarios que combatieron en la guerra civil Rusa, de nuevo es capturado, esta vez por los bolcheviques y no es liberado hasta 1920 recibiendo en esta campaña la Cruz Militar. Como campeón Británico del Pentatlón Moderno toma parte en las Olimpiadas de Amberes en 1924. Antes de la 2GM era instructor Jefe en la Facultad Militar de Camberley y al estallido de esta es enviado a Bélgica como parte del BEF, fue allí bajo las ordenes de Monty donde se forjó su gran amistad con él. Durante la evacuación de Dunkirk es ascendido a Brigadier General y pasa a comandar la 9ª División Blindada en la costa de Brighton.



Cuando Monty es nombrado comandante en Jefe del VIII° Ejército Británico en el norte de África, llama a su amigo para darle el mando del XIII° Cuerpo de Ejército. Durante la batalla del Alamein se le confiere el mando del X° Cuerpo de Ejército y durante la victoriosa campaña de Túnez comanda el IX° Ejército. En junio de 1943 es herido por un avión Alemán, las graves heridas y sus complicaciones le mantienen apartado de la guerra hasta el verano de 1944, cuando Monty le confiere el mando del XXX° Cuerpo de Ejército en Agosto de 1944. Aun convaleciente por una recaída y una fiebre alta prepara el orden de batalla de Market-Garden, este hecho les es ocultado al resto de los Jefes militares Aliados.

El despliegue de los días previos.

El XXX° Cuerpo de Ejército se despliega en torno al “puente Joe” para encabezar la punta de lanza que les llevara hasta Arnhem, a su izquierda esta estacionado el XII° Cuerpo de Ejército que le dará protección de flanco y a su derecha el VIII° Cuerpo de Ejército que vigilara y prevendrá cualquier contraataque proveniente de la frontera Germano-Holandesa. Desde el flanco izquierdo del XII° Cuerpo de Ejército y el Mar del Norte se halla el 1er. Ejército Canadiense, este deberá forzar el paso del Escalda y expulsar al XV° Ejército Alemán para abrir al trafico el vital puerto de Amberes. Una vez cruzado el estuario debía continuar por la costa hacia el norte para preparar el asalto a Ámsterdam y Róterdam.

El Plan.

Este constaba de dos partes, el 1er. Ejército Aerotransportado Aliado: 82 División Aerotransportada y 101 División Aerotransportada de los EEUU; La 1 División Aerotransportada Británica y la Brigada Polaca; Tenderían una alfombra en la carretera Eindhoven-Arnhem tomando los puentes de: Vergel, Grave, Nijmegen y Arnhem.

La segunda parte la formaba el 2º Ejército Británico y su XXXº Cuerpo de Ejército, este correría por la carretera hacia la meta en el puente de Arnhem, una vez cruzado el último obstáculo, el bajo Rin, continuarían hacia el río Ijssel para tomar las ciudades de Zwolle, Deventer y Appeldoorn. Una vez cruzado este río el XXXº Cuerpo de Ejército se dirigiría hacia Alemania, para tomar la ciudad de Osnabrück y el resto del 2º Ejército Británico rodearía el Rhur para reunirse algo al sur de Hamm con el 1er. Ejército EEUU de Hodges, este último cruzaría el Rin entre Colonia y Bonn para girar al norte hacia Hamm.

El 10 de septiembre a bordo de un C-47 en Bruselas se hallaban Ike y Monty. Este último había forzado al primero a acudir a una cita para decidir el futuro de Market-Garden. Los mandos Aliados estaban divididos en dos facciones y cada una de ellas abogaban por una táctica diferente: Los EEUU querían un frente amplio, los Británicos y paradójicamente Patton por uno estrecho. Los problemas de suministros acabaron decidiendo el resultado por el estrecho, pero Monty y Patton rivalizaban por “su” frente estrecho. Ike había cruzado con Monty unos telegramas que había recibido de sus generales que se oponían al plan de Monty por su manera de conducir la campaña de Francia, durante unos momentos de crispación Monty gritó a Ike: “chorradas”; Ike de repente se puso tenso y le recordó a Monty: “Tranquilo Monty, usted no puede hablarme de ese tono. No olvide que soy su jefe”, ese delicado momento pudo haber cambiado la historia para siempre, pero Monty tan asombrado por su exabrupto como Ike se disculpó y volvió a defender su plan, que finalmente fue aceptado y se decidió que se realizaría el 17 de Septiembre.



General de División Stanislaw Sosabowski (de la 1ª BRIPAC Polaca)



Obergruppenführer Wilhelm Bittrich, Jefe del II CE. Panzer de las SS

Operación "Garden" Desarrollo y análisis

17 de septiembre de 1944, 1400 horas

Mientras que sobre sus cabezas pasaban decenas de transportes con los hombres del General de División Maxwell Taylor y su 101ª División Aerotransportada hacia Eindhoven, la artillería del XXXº Cuerpo de Ejército empezó a bombardear las defensas Alemanas frente al "puente Joe". 408 cañones hablaron durante 35 minutos y su aliento barría todo lo que se encontraba frente así. Los hombres de Horrocks también contaban con la protección de la 83ª Agrupación Aérea de la RAF, en caso de que entrara en juego la Luftwaffe o fuera necesario el apoyo a tierra de los blindados. En este plan era esencial la velocidad, era una repetición a menor escala de la Blitzkrieg Alemana de 1940, por lo que las fuerzas acorazadas debían avanzar en profundidad apoyadas por las fuerzas tácticas aéreas limpiándoles su vanguardia, la retaguardia sería apoyada por la infantería del segundo escalón, pero los blindados se detuvieron 5 horas después de su partida en Valskenwaard, a medio camino de Eindhoven, tras recorrer 15 Kms. Horrocks pensó que tardaría al menos un día en salir de la cabeza de puente pero tardó menos de una hora en lograrlo, el comandante del XXXº Cuerpo informó a Monty que los Alemanes no presentaban casi ninguna defensa, esta había sido barrida por la potencia de fuego de la artillería. El Kampfgruppe "Walther" había sido barrido por la artillería y la fuerza aérea táctica, la carretera a Eindhoven estaba abierta pero el GD Adair (División Blindada de la Guardia) se detuvo a medio camino ateniéndose al plan original.

Esta falta de iniciativa se puede considerar una de las principales causas de que el XXXº Cuerpo no pudiera llegar a tiempo a Arnhem, si los blindados hubieran continuado hacia Eindhoven podrían haber hecho noche allí, protegidos por la infantería de la 101ª División Aerotransportada, mientras la infantería de la 43ª División de Wessex marchando por carretera le seguiría los pasos. La cobertura de los flancos debía ser realizada por los otros 2 Cuerpos de Ejército, pero incomprensiblemente aun no habían cruzado ese punto estratégico conocido como "puente Joe", por lo que la 43ª División de Wessex y la 50ª División de Northumbria debían combatir contra los contraataques locales de los flancos dejando completamente solos en cabeza a la División Blindada de la Guardia.

El estancamiento produjo también un retraso fatal al día siguiente, un puñado de reclutas de la Luftwaffe División "Hermann Göring" voló el puente de Son en el canal de Wilhelmina en la tarde del 17, hasta la llegada de los pontoneros del XXXº Cuerpo no se podría cruzar el canal, de haber llegado las fuerzas de vanguardia de la División Blindada de La Guardia a Eindhoven aquella noche, los pontoneros podrían haber reparado el puente durante esa madrugada.

18 de septiembre de 1944

El tiempo atmosférico se puso de parte de los Alemanes, la niebla dificultó enormemente el apoyo táctico de la 83ª Agrupación Aérea de la RAF. A las 0600 horas se puso en marcha de nuevo la vanguardia del XXXº Cuerpo y se dirigió en dos columnas



Carro Cromwell del XXX CE.

hacia el norte, la columna principal hacia Eindhoven y una secundaria hacia el este, hacia el pueblo de Helmond. En Helmond se encontró una fuerte resistencia por parte de los restos del Kampfgruppe "Walther", Adair no queriendo comprometer su principal misión, Eindhoven, ordeno el regreso de la columna hacia el puente de Son. A primeras horas de la mañana el 506° Regimiento Paracaidista de la 101ª División expulso a una compañía mermada que defendía los puentes sobre el río Dommel en Eindhoven, el XXX° Cuerpo los atravesó pero quedo detenido frente al destruido puente de Son al anochecer, los pontoneros durante aquella noche empezaron el tendido de un puente "Bailey".

La operación ya arrastraba un fatal retraso de 24 horas, 24 horas que sabían a gloria en el bando Alemán estos se reagrupaban a cada hora que pasaba y la resistencia al avance del XXX° Cuerpo se haría en los días venideros un autentico suplicio y un esfuerzo innecesario si este día no hubiera supuesto un tiempo perdido. El GD Adair demostró un apego ciego a cumplir al pie de la letra el plan fijado, pero este había quedado transformado al caer rápidamente la resistencia Alemana el día anterior y en lugar de tratar de llegar a Eindhoven lo antes posible decidió pernoctar a medio camino. Luego al conocer la voladura del puente de Son decidió intentar capturar otro puente sobre el canal Wilhelmina en Helmond, 12 Kms al este de Eindhoven, pero los restos del Kampfgruppe "Walther" y el envío de refuerzos Alemanes al eje Helmond-Weert se lo impidieron y para acabar de rematar la faena el puente fue volado hacia las 1100 horas, abandonando ese intento por el principal objetivo del puente de Son. Un intento realizado por parte de la 101ª División de ocupar otro puente sobre el canal Wilhelmina al sur de Best, 7 Kms al noroeste de Eindhoven, también resultó un fracaso al ser detenidos por el batallón paracaidista "Jungwirth" perteneciente al Kampfgruppe "Chill". El fatal retraso del 17 de septiembre y el posterior estancamiento del 18, son con toda probabilidad el fracaso de Market-Garden.

Ese mismo día la 50ª División de Northumbria fue transferida al VIII° Cuerpo de Ejercito, perdiendo Horrocks un tercio de su fuerza y la mitad de su preciada infantería, a cambio se puso bajo sus ordenes a la 101ª División Aerotransportada. Esta transferencias de unidades resto fuerza al XXX° Cuerpo, la 101ª División no podía sustituir a la 50ª División en potencia de fuego, los Aerotransportados EEUU no disponían de fuerzas de apoyo pesadas y la 43ª División y la Blindada de la Guardia debían proporcionarles ese apoyo de cobertura, restándolo al esfuerzo principal, el de abrirse camino hacia Arnhem. Si bien es cierto que el VIII° y el XII° Cuerpos de Ejércitos seguirían la estela del XXX° en su carrera hacia el norte proporcionándole cobertura de flanco, estos aun el 18 no habían ocupado sus posiciones en el mapa.

19 de septiembre de 1944

El fatal retraso del avance del XXX° Cuerpo de Ejercito le sirvió a Model para poner en marcha su contraofensiva.

A primera hora de la mañana empezaban a cruzar el puente "Bailey" los primeros carros de combate de la División Blindada de la Guardia y se dirigieron rápidamente hacia Grave. Hacia las 0830 las primeras unidades de caballería blindada llegaban al Cuartel General de Gavin (82ª División Aerotransportada de los EEUU), también estaba en el CG el General Browning este perdió el mando de la 82ª División cuando llego el XXX° Cuerpo de Ejercito, esta también paso al mando de Horrocks, le restó tan solo el mando de la 1ª División Aerotransportada Británica en Arnhem (de la que no tenia apenas ningún contacto), con la llegada de las fuerzas de Horrocks se intento el cruce del Waal en

Nijmegen, los paracaidistas no habían podido tomar el puente por la llegada de las fuerzas blindadas Alemanas de la 10ª SS Panzer División durante el 18 de septiembre.

Gavin y Adair establecieron el Cuartel General conjunto en Heumen, 8 Kms al sur de Nijmegen, a los pies de los llamados “altos de Groesbeek” vital punto de la defensa de la 82ª División y del acceso sur de Nijmegen. El puente del Waal tenía que ser tomado por ambos extremos, lo que suponía el envío por botes a través del río de una fuerza de infantería de la 82ª División al otro lado, el ataque coordinado con el avance a través de la ciudad de Nijmegen de la vanguardia de la División Blindada de la Guardia daría lugar a la toma del puente y la apertura de la carretera hacia Arnhem, donde tan solo un batallón de la 1º División Aerotransportada Británica había conseguido llegar y se aferraba precariamente a sus posiciones en el lado norte del puente.

Model amenazaba el precario puente de Son mediante contraataques, por fortuna descoordinados, pero que retrasaban el envío de refuerzos a la División de la Guardia en Nijmegen, el paso del río Waal por parte de los Aerotransportados necesitaba de unos botes que estaban en Hechtel (Bélgica), a mas de 100 Kms de Nijmegen y debían llegar por carretera, esta carretera era amplia y de dos sentidos hasta Eindhoven, pero después se transformaba en poco mas que un camino en el que apenas podían transitar dos vehículos juntos hasta Nijmegen, esta carretera estaba expuesta al fuego de la artillería Alemana en casi toda su extensión, cuando un vehículo era alcanzado y se detenía en llamas sobre la carretera era necesario el envío de “bulldozers” para despejar el camino produciendo mas retrasos. La carretera estaba colapsada y no había nada que hacer, a pesar de dar prioridad a los botes para transitarla estos se atascaban cada vez que llegaban a un punto donde la artillería Alemana había volado algún vehículo y debían esperar que se retirara el obstáculo.

El clima también seguía jugando a favor de los Alemanes, el apoyo aéreo era parcial y la Luftwaffe podía realizar ataques sobre las columnas Británicas sin apenas oposición por parte de la RAF, Al oscurecer la Luftwaffe bombardeo Eindhoven causando muchas bajas civiles pero no consiguió destruir los puentes sobre el Dommel.

El apoyo de flanco del XXXº Cuerpo de Ejercito también resulto frenado por la resistencia Alemana, el XIIº Cuerpo solo había conseguido limpiar la carretera Turnhout-Eindhoven, 42 Kms al suroeste de Eindhoven, sobre la cabeza de puente de Aart, 57 Kms al suroeste de Eindhoven. El VIIIº Cuerpo consiguió establecerse en el eje Helmond-Weert, proporcionando apoyo a la 101ª División al este de Eindhoven enviando a Taylor un batallón de la IVª BRIAC.

Resumiendo, el avance hasta Nijmegen ya había acumulado un retraso cercano a las 48 horas, que jugaban en contra de los Británicos en Arnhem y al plan de Monty.

20 de septiembre de 1944

El día 20 fue la sentencia definitiva al fracaso de Market-Garden, la situación en Nijmegen seguía atascada y seguía por culpa de la lentitud de avance de los camiones cargados con los botes, estos seguían parados en Eindhoven donde los contraataques Alemanes amenazaban con cortar la carretera cerca de Son. Los paracaidistas de la 101ª División habían bautizado la carretera con el nombre de “carretera del infierno”, batida por la artillería Alemana constantemente era cortada muchas veces por vehículos alcanzados que embotaban la estrecha vía.

El mal tiempo sobre Gran Bretaña seguía imposibilitando el envío de refuerzos a los distintos grupos paracaidistas que luchaban, los suministros lanzados por aire normalmente iban a parar al campo Aleman y el apoyo táctico aéreo seguía siendo insuficiente.

Los insistentes contraataques descoordinados de la CVII Brigada Panzer en Son, eran rechazados por los paracaidistas de la 101ª División y los blindados de la VIIIª BRIAC del XXXº Cuerpo de Ejercito, lo que provocaba que la carretera quedara cerrada al tráfico salvo los movimientos de las tropas para rechazar los contraataques, lo que es peor aun fue que durante Market-Garden los vehículos de cabeza de una división y los últimos había una separación de hasta 24 horas.

Ese día se dio un caso interesante y casi único en la guerra: La 3ª División del VIIIº Cuerpo de Ejercito Británico, combatía en Weert en el flanco derecho del 2º Ejercito Británico, hacia días que no llegaban las raciones secas, pero ese día llegaron unos vehículos con las raciones, cuando los soldados empezaron a recibirlas se llevaron una sorpresa enorme; Las raciones eran Alemanas, el principal almacén de suministros del 1er. Ejercito Paracaidista Aleman se encontraba en Oss, 15 Kms al oeste de Grave, el Regimiento de caballería Blindada de la División de Guardias llego a la ciudad de Oss, allí los avispados tenderos locales suplían de víveres a ambos lados; De esta manera las



Avión cazabombardero Hawker Typhoon de la 83ª Agrupación Aérea de la RAF

raciones secas Alemanas llegaron a manos Británicas a mas de 60 Kms al sureste de Oss.

Por fin a las 1440 llegaron los botes y empezó el bombardeo de cerca de 100 cañones el otro lado del Waal, aviones Typhoon de la 83ª Agrupación Aérea bombardearon también los puntos donde tenían que llegar los botes cargados con los

paracaidistas del 504º Regimiento Paracaidista de la 82ª División, en Nijmegen el 505º Regimiento Paracaidista de la 82ª División y los Granaderos Irlandeses de la Guardia Blindada de Adair intentaban el cruce en fuerza del puente desde la ciudad. A las 1910 los primeros carros de la Guardia Blindada cruzaban el puente desde Nijmegen, en ese momento el Brigadeführer Harmel ordeno volar el puente, pero para fortuna de los Británicos las cargas no funcionaron, mas tarde Model ordeno a Bittrich volar el puente de Nijmegen si fuese necesario, ya era demasiado tarde.

El día 20 solamente sacó en claro el cruce del puente de Nijmegen sobre el Waal, pero ya se acumulaba un enorme retraso, mas de 60 horas, Monty había asegurado en Londres el 17 de septiembre que en estas fechas ya se habría enlazado con la 1ª División Aerotransportada Británica en Arnhem, esta estaba agonizando en el precario asentamiento que tenia su IIº Batallón en las cercanías del puente, el resto era empujado lejos de Arnhem.

En el sur las cosas no iban mucho mejor, la 15ª División del XIIº Cuerpo de Ejercito atravesó el canal Wilhelmina cerca de Best, pero el pueblo en si quedo bajo el control Aleman; en el otro flanco el VIIIº Cuerpo de Ejercito envió la LXIX Brigada hacia el norte

para apoyar a la 101ª División en la defensa de Eindhoven y Son, mientras la 11ª División Acorazada se dirigía a Helmond, pero la gran resistencia Alemana en esa línea hizo fracasar todos los ataques.

Ike sentencio aquella tarde el fin del plan original de Market-Garden, sabia que el estancamiento beneficiaba a Model, mientras debilitaba al 2º Ejército Británico embotellado en una estrecha cuña hacia Nijmegen, con la base de la cuña amenazada por ambos flancos se podía ver en el horizonte un tremendo desastre si el cuello de botella de Eindhoven-Son era cortado. Si el 2º Ejército Británico y el 1er. Ejército Aerotransportado Aliado quedaban embolsados en Holanda seria una tremenda tragedia para los Aliados en el Noroeste de Europa, los escasos abastecimientos reunidos deberían ir hacia el 1er. Ejército de los EEUU y el 1er. Ejército Canadiense para que trataran de romper la bolsa y abrir un pasillo para la evacuación de las exiguas fuerzas que pudiesen llegar hasta el sur.

21 de septiembre de 1944

El tiempo atmosférico seguía imposibilitando el apoyo masivo al XXXº Cuerpo de Ejército en su avance hacia Arnhem, mientras tanto Model estaba pasando al contraataque, el puente de Arnhem controlado ya por los Alemanes permitió a Model enviar refuerzos hacia el sur para frenar el avance de la Guardia Blindada, esta había conseguido hacia las 1000 limpiar de francotiradores la carretera y los accesos al puente y se dirigió hacia Elst sin apoyo de artillería o aviación. Al llegar al villorrio se topo de frente con el Kampfgruppe SS “Knaust” que había cruzado el puente de Arnhem. Este avance en fuerza hacia el norte por parte de la Guardia Blindada llegaba 72 horas tarde, este tipo de avance era el que hubiera sido necesario el 17 cuando la línea del frente se derrumbo, ahora con los Alemanes haciéndose más fuertes a cada momento que pasaba les haría imposible enlazar con la 1ª Brigada Aerotransportada Británica.

En Nijmegen la 43ª División estaba acabando con los últimos focos de resistencia mientras esperaban que su ultima brigada llegara desde Eindhoven, Horrocks quería que la 43ª División se dirigiese lo antes posible hacia el norte, pues la División de la Guardia Blindada se encontraba exhausta y los contraataques Alemanes cada vez eran más intensos y amenazaban con romper su línea y abrir la carretera hacia Nijmegen. también le busco a la 43ª División otro entretenimiento por si la primera misión le resultaba demasiado fácil, dirigirse hacia Driel para cruzar el bajo Rhin y contactar con la 1ª División Aerotransportada en Heveadorp. Esa misma tarde por fin la 1ª Aerotransportada pudo establecer contacto con el XXXº Cuerpo y Urquhart pudo pedir apoyo artillero para ayudarles a sostener su bolsa de Oosterbeek

Estas tareas ambiciosas solo demostraban que los Generales Británicos habían comprendido que sus vacilaciones en los primeros días de la ofensiva ahora las pagaban los aerotransportados de Arnhem, donde caían a docenas, embolsados y aislados de sus zonas de lanzamiento apenas recibían suministros, las fuerzas Alemanas apretaban cada vez más su circulo y amenazaban con apartarles del río, si lo conseguían se perdería la posibilidad de recibir ayuda o poder repararlo hacia las líneas del XXXº Cuerpo de Ejército. Este día llegaron las prisas al XXXº Cuerpo de Ejército, esas prisas que siempre terminan en desastre, era como ya sabemos demasiado tarde no solo para alcanzar los objetivos de la operación sino para ayudar a la 1ª División Aerotransportada.

Aquella tarde fueron lanzados los Polacos de Sosabowski cerca de Driel, el general Polaco y unos 700 hombres llegaron al pequeño pueblo y trataron de llegar hasta el puente

de Arnhem siguiendo la carretera, pero se toparon con la “Sperrverband Harzer” que les corto el paso, Horrocks trazo un nuevo plan para que los Polacos cruzaran el bajo Rhin y se reunieran con los Británicos, pero al caer la noche los botes aun no habían llegado.

Más al sur las cosas no avanzaban tal y como se esperaban, la “carretera del Infierno” era limpiada centímetro a centímetro por los hombres de la 101ª División con apoyo de los blindados del VIIIº Cuerpo, este y el XIIº Cuerpo de Ejercito habían conseguido llegar hasta el canal Wilhelmina, pero quedaron detenidos allí sin poder cruzarlo y proseguir hacia el norte.

22 de septiembre de 1944

El tiempo atmosférico seguía crispando a los mandos Británicos, pero más tarde empezó a abrirse y dio unas falsas esperanzas de poder cambiar el signo del combate, desfavorable hasta el momento. Monty crispado por la lentitud del avance, solicito el máximo apoyo de Ike, le pidió que detuviera los avances por el sur del 3er. Ejercito de Patton y que pusiera bajo su mando al 1º de Hodges. Patton se reunió con Bradley en Versalles y solicito permiso para continuar las operaciones a través de la Ardenas hacia el Rhin y el envío de mas tropas y suministros, Bradley se las proporciono esto significó el fin del impulso principal hacia Arnhem y el plan Market-Garden.

Por fin los Alemanes conseguían realizar un contraataque organizado, el General Student consiguió cortar la “carretera del Infierno” en su tramo entre Uden y Grave lo que aisló al XXXº Cuerpo de Ejercito del resto del 2º Ejercito Británico, las cosas se habían puesto muy negras para Horrocks, si los aerotransportados de la 82ª y 101ª no conseguían expulsar a los Alemanes y reabrir la carretera serian aniquilados. La 101ª tenia gran experiencia de combate con apoyo aéreo y consiguió que aviones Typhoon armados con cohetes realizaran 119 salidas para tratar de limpiar la carretera.



Hombres de la 101ª DA se refugian mientras vehículos del XXX CE. son atacados por la artillería alemana en la "carretera del infierno"

A las 0830 Horrocks pareció recuperar el valor perdido y ordeno a la 43ª División que se dirigiese hacia Driel costase lo que costase, los Aerotransportados Británicos no aguantarían mas tiempo sin refuerzos, Los Guardias Blindados por su parte deberían dirigirse hacia Elst y expulsar a los Alemanes para abrir la carretera, esta zona que rodeaba Elst era abierta y sin obstáculos por lo que los movimientos se hacían a la vista del enemigo y era imposible la sorpresa, los vehículos eran presas fáciles y blancos muy jugosos, una unidad de reconocimiento blindado consiguió llegar a Driel por lo que en un sentido estricto la unión del XXXº Cuerpo de Ejercito y la 1ª División Aerotransportada Británica se realizaba 114 horas después del pistoletazo de salida y 90 horas de retraso, a las 2100 Sosabowski trato de cruzar el bajo Rhin para reunirse con Urquhart, pero de los 50 hombres

que lo intentaron bajo un intenso fuego Alemán solo lo consiguieron 35, Horrocks no permitió el paso de más hombres hasta que no se tuviera más apoyo artillero.

Aquella tarde en Versalles Ike canceló Market-Garden, ordenó a Bradley detener a Patton (la orden sería enviada el 23), ordenó a Hodges y a su 1er. Ejército que se dirigiese hacia Aquisgrán y que enviara al XIX° Cuerpo de Ejército a ayudar al VIII° Británico.

El eje de avance había cambiado ahora sería el VIII° Cuerpo de Ejército quien realizaría el avance, esta vez hacia Alemania en el eje Venlo-Klebe (esta última en Alemania), el 1er. Ejército Canadiense cruzaría el Escalda y limpiaría el estuario para poder abrir al tráfico el puerto de Amberes, ¡ya era hora!, y por último el XXX° Cuerpo se mantendría en sus posiciones y evacuaría a la 1ª División Aerotransportada en Oosterbeek.

El fin, 23-26 de septiembre de 1944

El tiempo atmosférico había cambiado y la RAF proporcionó apoyo aéreo no solo al XXX° Cuerpo en su avance hacia Elst, sino también a los aerotransportados de Sosabowski en Driel y a Urquhart en Oosterbeek, a las 1500 por fin se volvía a abrir la “carretera del Infierno”, los Polacos empezaron a recibir sus provisiones que tanto habían necesitado y aquella noche Sosabowski envió a los 200 hombres de su 1er. Batallón a reunirse con los Británicos en Oosterbeek.

El 24 el tiempo seguía siendo bueno y continuaron los lanzamientos de víveres a los aerotransportados y apoyos aéreos tácticos a la Guardia Blindada hacia Elst, en aquellos momentos de gran agotamiento de ambos lados el primero que recibiera ayuda de refresco podría cambiar la balanza a su favor, esa ayuda se convirtió en el sPzAbt. 506º, dos de sus compañías fueron enviadas a Elst y la última a Oosterbeek, en esta pequeña ciudad la supervivencia de los hombres de Urquhart se hacía cada vez más difícil y precaria, esa noche se empezó a preparar la evacuación, esa noche la “carretera del Infierno” era de nuevo cortada por un contraataque Alemán apoyado por Jagdpanthers del 559º batallón de asalto.

El 25 la 43ª División envió dos compañías al otro lado del Rin para cubrir la retirada de Urquhart y los restos de su 1ª División, pero al llegar al otro lado del río fueron batidos por el intenso fuego del Kampfgruppe “von Tettau”, que hizo 140 prisioneros y hacia la medianoche de nuevo era abierta la “carretera del Infierno”, pero en su retirada los Alemanes minaron la carretera, por la tarde el XXX° Cuerpo toma Elst y Boxmeer y Horrocks pensó en volver a intentar el cruce del Rin, pero finalmente la 43ª División realizó un cruce simulado en Renkun, a 6 Km al oeste de Oosterbeek, para cubrir la evacuación de la 1ª División Aerotransportada que empezó a las 2100 con un intenso bombardeo por parte de la artillería de la 43ª División durante casi 11 horas, a las 2140 empezó el cruce del río y no terminó hasta las 0550 del 26 de septiembre, cuando los Alemanes por fin llegaron al centro de la bolsa de Oosterbeek, a las 1400 del 26, solo encontraron a los heridos que no habían podido ser evacuados.

El día 26 de septiembre las fuerzas de la 101ª División limpiaban y volvían a abrir la “carretera del Infierno”.

Conclusión

Las bajas estimadas del XXXº Cuerpo de ejército se calcularon en 1.480 y alrededor de las 5.300 las del 2º Ejército Británico, el frente formó un estrecho cuello de botella ancho en su base que iba estrechándose cuanto más al norte se llegaba, con la excepción del eje Boxmeer-Oss de unos 35 Kms, la cuña iba desde el “puente Joe” hasta su punto más septentrional en Driel, en la ribera del bajo Rin unos 85 Kms en línea recta.

El fatal retraso del XXXº Cuerpo de Ejército en avanzar hasta Eindhoven el 17, selló el fracaso de Market-Garden. Si la División Blindada de la Guardia hubiera avanzado hasta Eindhoven durante la madrugada del 17 al 18 los pontoneros habrían levantado el puente “Bailey”, lo que hubiera hecho posible el avance hasta Nijmegen ese mismo día 18. La llegada de los blindados del GD Adair a Nijmegen el 18 de septiembre, le hubiera posibilitado el cruce del puente sobre el Waal antes de que Model pudiera reforzar su presencia allí. La División Blindada de la Guardia hubiera sido detenida en la estrecha carretera hacia Elst, pero habría descongestionado la carretera para la llegada de la 43ª División en su ayuda, cada vez que la vanguardia se detenía todas las unidades que le seguían también se paraban colapsando la estrecha carretera, lo que imposibilitaba que los demás Cuerpos de Ejército irrumpiesen en la base con sus efectivos para cubrir los flancos del XXXº.

La misión de Horrocks era avanzar a toda marcha por la carretera hacia Arnhem para enlazar con los hombres de Urquhart, los XIIº y VIIIº Cuerpos debían seguirles y proporcionar el apoyo de flanco, al no poder realizar su misión el resto del 2º Ejército Británico, Horrocks debía dejar atrás pequeñas unidades, en algunos casos Brigadas completas, para ayudar a los Aerotransportados EEUU a defender la carretera y su retaguardia, los paracaidistas de la 82ª y la 101ª no estaban preparados para asumir la misión de los XIIº y VIIIº Cuerpos de Ejército, y por ello no pudieron ampliar la línea de seguridad de la “carretera al Infierno” lo que expuso a esta al continuo fuego de artillería Alemana y a los contraataques que la cortaron por dos veces los días 22 y 24 de septiembre.

Por todo ello alguien bautizó el puente de Arnhem como: “Un puente demasiado lejano”. El fracaso de Market-Garden tuvo una consecuencia desastrosa durante ese invierno, la resistencia Holandesa hizo coincidir una huelga del transporte con la operación para entorpecer la reacción Alemana y retrasar los envíos de refuerzos a la zona de combate, en represalia en la Holanda controlada por los Alemanes durante todo el invierno de 1944-45 inmovilizaron los medios de transportes esenciales para el reparto de carbón y comida a la población civil, provocando la muerte de centenares de civiles por frío e inanición, durante el llamado “Invierno del Hambre” se calcula que unos 250.000 civiles se lanzaron a las carreteras de la Holanda septentrional a pie en busca de alimentos por todas las granjas, en algunas ocasiones se llegaron a ofrecer cuadros o joyas de incalculable valor a cambio de ½ litro de leche o una hogaza de pan y que unos 30.000 no volvieron a sus hogares, muriendo de desnutrición en los bordes de las carreteras. En Abril y Mayo de 1945 los bombarderos Lancaster empezaron a arrojar su carga sobre las ciudades Holandesas, una carga muy diferente a la que estaban habituados a transportar, pues esta estaba compuesta por las raciones de emergencia que eran usadas por los soldados en campaña.

Historias de la Guerra

No todo fueron situaciones dramáticas en la operación Market-Garden, hubieron algunas insólitas como las descritas a continuación.

- El Brigadier Hackett estaba encantado de haber tomado tierra a tan solo 270 metros de donde se suponía que debía hacerlo, solamente estaba intranquilo porque había perdido su vara favorita de fresno. Absorto como estaba buscándola no se percataba del combate que se desarrollaba a su alrededor y solo cuando se cruzo en su camino un soldado herido le atendió unos minutos hasta que llegaron unos sanitarios. Continuo su búsqueda de la vara cuando se topo con un pequeño grupo de soldados Alemanes que se le rindieron, el Brigadier les dijo en Aleman: “Esperad aquí, dentro de unos momentos me ocupo de vosotros”. Cuando su búsqueda fue recompensada volvió al lugar donde estaban los Alemanes y armado tan solo con la vara de fresno los condujo hasta su cuartel general.
- En Arnhem un grupo de soldados Británicos que se encontraban en una casa sufrieron un bombardeo que destruyo casi por completo la vivienda, un soldado les hizo el siguiente comentario a sus camaradas: “Bueno, han conseguido tirarlo todo por tierra, pero afortunadamente la cocina aun esta en pie”. Nada mas decir aquello una tremenda explosión sepulto a los soldados bajo una lluvia de yeso, escombros y aunque parezca increíble un enorme puchero. Saliendo de entre los escombros el soldado añadió: “Sabia que los bastardos estaban cerca, pero nunca pensé que podrían oírnos”.
- Volvamos a nuestro Brigadier Hackett, este fue herido y la señora Ann de Nooij le refugio en su casa, en la casa contigua había un puesto de la policía militar Alemana y el perro que tenían se pasaba las noches ladrando, la señora de Nooij y el Brigadier Hackett no podían descansar por lo que al día siguiente la señora de Nooij se dirigió al puesto de policía y cortésmente les pidió lo siguiente: “En mi casa hay una persona muy enferma que no puede dormir por el ruido que hace su perro. Por favor, tengan la amabilidad de comprobar que por la noche se queda encerrado”. Aquella noche el perro no volvió a ladrar.
- Si al soldado medio de infantería Británico se le daba a elegir entre una Bren y un Sten, no había dudas: Elegía la Bren; Pues era sabido que el Sten era un arma de reacciones imprevisibles. El soldado Alfred Jenkins trato de entrar en unas dependencias que se encontraban cerradas por un candado, llamo al cabo para que con su Sten volara el candado, todos se prepararon para los estampidos del Sten pero solo hubo silencio, el cabo al apretar el gatillo del Sten solo consiguió que saliera un chorrillo de agua por la boca del arma.