

De 1939 a 1945

La Segunda Guerra Mundial



<http://www.de1939a1945.bravepages.com>

presenta:

Operación "Seelöwe"

Caso de Estudio 003:

Estudio de factibilidad de la Operación "Seelöwe"

Propuesto por: Gabriel Mansilla

Comienzo del desarrollo: agosto de 2002

Entrega de trabajos: diciembre de 2002

Sistema de trabajo y orientaciones generales: Proponemos como punto de partida suponer que el Mando de Caza de la RAF hubiera sido derrotado por la Luftwaffe. A tales efectos supondremos que los ataques alemanes a los campos de aviación de la RAF no se hubieran cancelado, y como la mayoría de los autores reconoce, el Mando de Caza de la RAF resultaría vencido. Cada cual puede suponer en qué estado habrían quedado las fuerzas enfrentadas.

Es de importancia para quien plantea el tema, el estudio de la **viabilidad** y lo que hubiera podido ocurrir con la Operación "Seelöwe" en el caso de que el Mando de Caza de la RAF hubiera sido vencido. Aspectos tales como: ¿qué planes tenían los alemanes para la invasión a la isla? ¿y los planes de defensa de los británicos? ¿intervendría EE.UU. en caso de que los alemanes pisaran suelo británico? ¿podría la Royal Navy abortar los desembarcos sin la protección de la RAF? ¿podría la Luftwaffe y la Kriegsmarine transportar y abastecer a las fuerzas desembarcadas?

Y todos los aspectos que los participantes consideren. Sobre los puntos de vista acerca de la Operación "Seelöwe" es de interés la participación de todos, ya sea en forma global o fragmentando y asignando áreas a cada uno, de manera de recabar la mayor cantidad de puntos de vista posibles.

Participantes:

José Ignacio Pasamar López

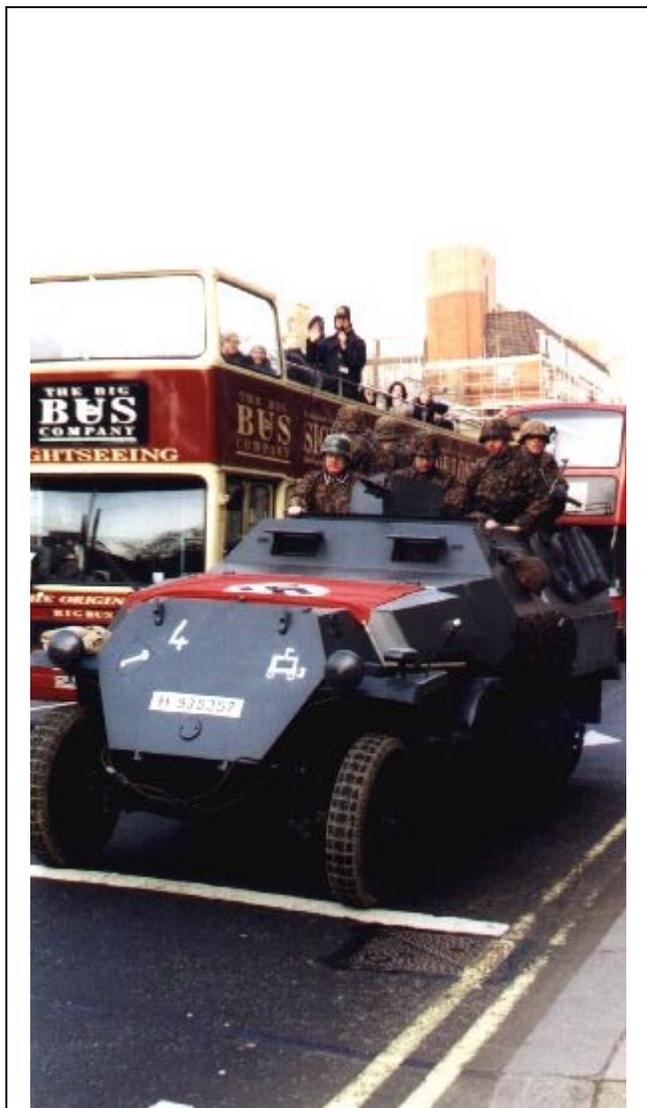
José Miguel Fernández Gil

Gabriel Mansilla

Patricio Delfosse "Pato"

Introducción a la Operación “Seelöwe”

Nota: En algunos textos en español se menciona a “Seelöwe” como “León Marino” y en otros como “Lobo Marino”. Cuando Jodl le dio el nombre a su memorando de operaciones le llamó “Löwe” (León, en clara alusión al león británico). Fue Hitler quien le agregó luego el “componente marino”, para quedar definitivamente designada como la conocemos “Seelöwe” o “León Marino”. Esa sería pues, su traducción correcta.



¿Tropas alemanas en Londres?

■ La estrategia militar alemana exigía que Francia fuera abatida de un rápido golpe, para que luego Alemania se pudiera volcar totalmente a su lucha en el Este. Estos planes tenían vigencia desde 1892 y fueron fijados por el entonces jefe del Estado Mayor Alemán general Schlieffen. Fracasaron en la primera guerra mundial cuando la lucha contra Francia se estancó y en consecuencia, Alemania tuvo que luchar en dos frentes durante tres años. Sin embargo, en 1940, luego de la fulminante victoria contra Francia, la situación era muy diferente. Hitler creía que ofreciendo a Gran Bretaña condiciones generosas para una oferta de paz, podría dar por terminada la guerra en occidente y quedar de manos libres para su lucha en el este. (Hitler ni siquiera consideraba como necesaria la restitución de las colonias alemanas.. en cuanto a lograr la paz con Gran Bretaña se refiere... e incluso se llegó a desmovilizar a varias divisiones alemanas luego de la victoria en Francia) La perspectiva alemana al saber que los británicos no se rendirían era de dos caminos. El primero, un largo y sostenido bloqueo aéreo y naval sobre las islas que debilitara su economía y a obligara a la rendición. El segundo, una rápida derrota de Gran Bretaña a través de la invasión de su territorio...

■ No se optó por el asedio o bloqueo naval (propuesto por Erich Raeder a Hitler el 11 de julio) debido a que llevaría tiempo dotar a la fuerza de submarinos de las unidades necesarias, y eso debilitaría aún más la exigida economía alemana

■ Tampoco se pudieron poner en práctica planes para atacar las posesiones británicas en el Mediterráneo, debido a la potencia de la Royal Navy y la debilidad de la flota alemana para transportar y abastecer a las fuerzas en tierra

✚ Se optó por la alternativa más radical: el ataque aéreo a la RAF y **si fuera necesario la invasión**

✚ El Comandante en Jefe del Ejército Brauchitsch y su Jefe de Estado Mayor, Halder creían que si la Luftwaffe podía proteger las cabezas de playa y la marina transportar las fuerzas suficientes, el ejército estaba en condiciones de vencer a los británicos en su propio terreno



¿Tropas alemanas en Londres?

✚ El 16 de julio, Hitler manejaba la posibilidad de una invasión directa a las islas británicas como un *“último recurso”*. *“He decidido preparar una operación de desembarco contra Inglaterra y, si es necesario, llevarla a cabo”*

✚ El ejército sería responsable de las operaciones en tierra y la marina de guerra despejaría los caminos del mar y transportaría y protegería las tropas del ejército

✚ La fuerza aérea destruiría las fortificaciones costeras, impediría la acción de la aviación enemiga, colaboraría en el aseguramiento de las cabezas de playa y en el ataque a las reservas y concentraciones de tropas británicas

✚ Luego de las primeras iniciativas en 1939 con respecto a los planes de invasión, ninguno de los tres Estados Mayores de las fuerzas armadas alemanas, ni tampoco el Mando Supremo de la Wehrmacht, volvieron a estudiar el tema en los vitales primeros cinco meses de 1940

✚ Según los planes finales del Ejército se podrían alcanzar los objetivos iniciales en pocos días y desde ellos como base, ocupar el resto de Gran Bretaña en un mes

✚ Aún así, el mismo Halder tenía sus dudas en atacar y vencer a Inglaterra, pues según su diario del 13 de julio: *“La razón es que una derrota militar de Gran Bretaña provocará la desintegración del Imperio británico. Esto no sería de ningún beneficio a Alemania. La sangre alemana se vertería para lograr algo que beneficiaría sólo a Japón, los Estados Unidos, y otros.”*

✚ Y para otros militares como Jodl la operación de desembarco *“no tendría que estar destinada a la conquista militar de Inglaterra, ya que esta tarea debía reservarse a la Luftwaffe y a la Kriegsmarine, sino que sería el golpe de gracia para un país ya paralizado económicamente y puesto, de hecho, ante la imposibilidad de sostener combates aéreos, aun cuando éstos fueran necesarios.”*

Cuando los resultados de la Batalla de Inglaterra convirtieron en inviables los proyectos de invasión, la misma fue cancelada. Aún hoy en día, sigue despertando mucho interés la Operación Seelöwe desde el punto de vista del “que hubiera pasado si...”. En la mayoría de las opiniones, se dice que si la Luftwaffe no hubiera dejado de atacar a las instalaciones del Mando de Caza, entonces podría haber vencido en la batalla aérea, y por lo tanto el mayor impedimento para Seelöwe hubiera estado superado. Incluso se dice que Inglaterra pediría la paz en caso de ser vencida en el aire...

Presentamos en este Caso de Estudio un pormenorizado detalle de las condiciones de toda la operación, partiendo desde la hipótesis de que la Luftwaffe no hubiera cambiado el objetivo de sus ataques.

Que el lector saque entonces sus propias conclusiones...

Nota sobre las imágenes:

Las imágenes de tropas alemanas en Londres son reproducidas del sitio <http://www3.mistral.co.uk/sbg1/> "Operation Sealion: The SBG's Invasion of London", con expresa autorización de [Andy Colborn \(SBG Chairman\)](#)

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

Cronograma de fechas importantes en la historia de “Seelöwe”

1939

1 de septiembre (viernes) - Alemania invade Polonia. Polonia pide a Francia y Gran Bretaña que intervengan

3 de septiembre (domingo) - Gran Bretaña y Francia declaran la guerra a Alemania

noviembre de 1939 - La Kriegsmarine presenta un informe poco optimista relativo a la invasión de Gran Bretaña

diciembre de 1939 - El Ejército presenta su propio informe con planes de invasión

diciembre de 1939 - La Luftwaffe presenta un memorándum con sus puntos de vista sobre los planes del Ejército

1940

MAYO

10 de mayo (viernes) -Alemania invade Holanda, Bélgica y Luxemburgo. Churchill es nombrado Primer Ministro de Gran Bretaña

12 de mayo (domingo) - En Inglaterra los súbditos alemanes son internados en campos de concentración

14 de mayo (martes) - Los Voluntarios de la Resistencia Civil anuncian un plan para proteger a Gran Bretaña de los ataques paracaidistas

21 de mayo (martes) - Entrevista entre Raeder y Hitler donde se menciona la posibilidad de una invasión a las islas británicas, a iniciativa del Almirante de la Kriegsmarine

En 24 horas se enrolan 250.000 hombres como Voluntarios de la Defensa Local en Inglaterra

23 de mayo (jueves) - Son arrestados Sir Oswald Mosley y otros fascistas británicos

24 de mayo (viernes) - Hitler detiene el avance de los Panzer sobre Dunkerke

26 de mayo (domingo) - Comienza la evacuación de las tropas inglesas, francesas y belgas en Dunkerke

JUNIO

1 de junio (sábado) - Se retiran en Gran Bretaña todas las señalizaciones de calles y rutas que pudieran favorecer el lanzamiento de paracaidistas enemigos

3 de junio (lunes) - Termina la evacuación de Dunkerke. Han logrado ser evacuados 224.686 ingleses y 141.445 franceses y belgas

4 de junio (martes) - Churchill dice ante la Cámara de los Comunes: *"Hitler sabe que tendrá que aplastarnos en esta isla o perder la guerra..." "Lucharemos en las playas, en los campos, en las calles y en las colinas. Jamás nos rendiremos."*

5 de junio (miércoles) - El Comandante de la Defensa Nacional, Ironside, anuncia la creación de los *"Ironsides"*, pequeños grupos de hombres armados, de gran movilidad para la defensa contra los ataques paracaidistas

10 de junio (lunes) - Italia declara la guerra a Francia y Gran Bretaña

15 de junio (sábado) - Los rusos ocupan Lituania. Se anuncia un nuevo acuerdo fronterizo ruso-germano

17 de junio (lunes) - Pétain ordena a los franceses el *"alto el fuego"* y solicita unas condiciones de paz honorables. Churchill anuncia por radio que los ingleses seguirán luchando contra los alemanes.

La Marina de Guerra alemana recibe el informe de que *"con relación al desembarco en Inglaterra, el Führer hasta la fecha no se ha pronunciado, ya que se da perfecta cuenta de las dificultades de semejante empresa. Por esta razón, hasta el momento, el Mando Supremo de las Fuerzas Armadas no ha realizado ningún trabajo preparatorio"*

18 de junio (martes) - Mientras aún se combate en Francia, el general Milch (Ministro de Aeronáutica e Inspector General de la Luftwaffe) propone a Göring realizar sin tardanza un ataque con paracaidistas en el sur de Inglaterra a fin de aprovechar el estado de desorganización que todavía impera en las defensas de ese país

19 de junio (miércoles) - El Ministerio británico de Información envía a todos los propietarios de casas el folleto *“Si llega la invasión”*

21 de junio (viernes) - Hitler hace leer las condiciones del armisticio en el mismo vagón en que se firmó la rendición de 1918

Comunicado del Estado Mayor del Ejército alemán entregado a la Kriegsmarine por el cual manifiesta *“no ocuparse de la cuestión inglesa. Considera imposible su puesta en práctica. Ignora cómo podría realizarse la operación por el Sur. Seguramente Inglaterra cuenta con veinte divisiones, lo cual significa que harían falta cuarenta de las nuestras. Considerando la fuerte defensa, ¿es posible conseguir la absoluta superioridad aérea? El Estado Mayor del Ejército se opone a la operación”*

22 de junio (sábado) - Los franceses firman el armisticio con los alemanes. Hitler redacta una directiva preliminar: *“Todos los preparativos deben iniciarse teniendo presente que la invasión es sólo un proyecto y que, por el momento, no se ha tomado ninguna decisión al respecto”*

23 de junio (domingo) - De Gaulle anuncia la formación del Comité Nacional Francés con base en Londres

24 de junio (lunes) - Los franceses firman el armisticio con los italianos

28 de junio (viernes) - Las islas del Canal de la Mancha son desmilitarizadas y parcialmente evacuadas

30 de junio (domingo) - Göring emite directivas para una campaña en pleno contra la RAF. El mariscal Jodl informa a Hitler que a su juicio bastará el ataque aéreo y el cerco con submarinos para vencer a Inglaterra a corto plazo

JULIO

1 de julio (lunes) - Pétain establece el gobierno de Vichy

2 de julio (martes) - Hitler ordena la preparación del plan “Seelöwe”

10 de julio (miércoles) - Comienza la *“fase preliminar”* de la Batalla de Inglaterra con ataques alemanes a los convoyes del Canal de la Mancha. Considerada *“oficialmente”* desde el punto de vista británico como el comienzo de la Batalla de Inglaterra. El Partido de la Unión Británica de ideología fascista es declarado ilegal

11 de julio (jueves) - Erich Raeder propone a Hitler llevar la guerra contra Inglaterra a través del bloqueo naval. No se toma este plan por falta de submarinos. Menciona además otras dificultades para un asalto anfibio a Inglaterra, como el dragado y las minas

12 de julio (viernes) - El general Jodl envía un memorando mencionando que las dificultades propias de una invasión anfibia pueden ser resueltas si se toma la invasión como el *“paso de un río por las fuerzas en un frente muy extenso...”* Este memorando es titulado como **“León”** por el mismo Jodl

13 de julio (sábado) - Brauchistch y Halder anuncian a Hitler en una conferencia que el Ejército está en condiciones de vencer a los británicos si cuenta con el apoyo de la Luftwaffe y Kriegsmarine. Le presentan mapas y planes de operaciones. El general Jodl presenta un complemento al memorando del día anterior con operaciones más detalladas

14 de julio (domingo) - Churchill afirma en un mensaje radial que Hitler debería reconsiderar sus planes de invasión *“Las vastas masas de Londres mismo, luchando calle a calle, podrían devorar fácilmente a todo un ejército enemigo, y preferiríamos ver a Londres sumido en ruinas y en cenizas que esclavizado mansa y abyectamente”*

16 de julio (martes) - Hitler -a través de una directiva- ordena que los planes de **“Seelöwe”** estén prontos para mediados de agosto (Esta directiva es el resultado de directo de las reuniones del día 13 de julio) *“Como sea que Inglaterra, a pesar de la situación militar desesperada en que se encuentra, no da señales de querer llegar a un acuerdo, he decidido preparar, y si es posible poner en práctica, una operación de desembarco en sus costas. El objetivo de esta operación es eliminar la Inglaterra metropolitana y, con ello, terminar la guerra. Si es necesario, se ocupará totalmente la isla”*

19 de julio (viernes) - Hitler en un discurso en el Reichstag apela por última vez al sentido común de los británicos en el sentido de finalizar la guerra (*“La última llamada a la razón”*). En un memorando de la Marina de plantean las *“excepcionales dificultades”* que debían resolverse para realizar **“Seelöwe”**

21 de julio (domingo) - Hitler ordena los preparativos para la invasión de Rusia y menciona que **“Seelöwe”** sería una empresa *“excepcionalmente arriesgada”* y que la *“parte más difícil era el continuo envío de refuerzos, de armas y de municiones”*

22 de julio (lunes) - Las propuestas de paz de Hitler son rechazadas por los británicos a través de lord Halifax, Ministro de Relaciones Exteriores

23 de julio (martes) - Los Voluntarios de la Defensa Nacional son llamados para formar parte de la Guardia Nacional en Gran Bretaña. Se enrolan más de 1.300.000 hombres

25 de julio (jueves) - Raeder enumera las dificultades para la realización de **Seelöwe**

29 de julio (lunes) - Schiniewind (jefe de la Sección operativa del Estado Mayor de la Kriegsmarine) presenta un memorando en el cual afirma que *“No es posible comprometerse para el año en curso... y las perspectivas de realizar la operación aparecen bastante dudosas”*. Este memorando tuvo sobre los jefes del Ejército el efecto de hacerles creer que **Seelöwe** se olvidaría, y que en su lugar podrían convencer a Hitler para realizar una ofensiva en el Mediterráneo contra tres objetivos: Gibraltar, Haifa y el canal de Suez

30 de julio (martes) - La marina alemana confecciona un memorándum donde argumenta los motivos por los cuales no puede dar soporte a **Seelöwe** en esos momentos

31 de julio (miércoles) - Raeder presenta el memorándum a Hitler, agregando que solamente sería posible el cruce del paso de Calais en un frente estrecho. Hitler no accede a esta propuesta pero admite una postergación en la fecha de Seelöwe para el 15 de septiembre. Además Raeder remarcó el perjuicio que la requisita de barcos, remolcadores y gabarras tendría sobre la flota y la navegación interna, más aún teniendo en cuenta que el hierro y el carbón eran importados por vía marítima desde Suecia. Una última sugerencia de Raeder remarcaba que solamente se podría realizar el asalto anfíbio entre el 19 y el 26 de septiembre, debido al estado de la marea y la luna

AGOSTO

1 de agosto (jueves) - Hitler envía una directiva a la Luftwaffe: *“vencer a las fuerzas aéreas británicas por todos los medios a su disposición y en el menor tiempo posible”* (Adlerangriff o Ataque del Aguila) *“...Los ataques deben dirigirse primordialmente contra las unidades de vuelo, sus instalaciones en tierra y sus organizaciones de suministro, pero también contra la industria aeronáutica, incluyendo el equipo fabril de aviación”* Es parte del objetivo de Göring de lograr una victoria desde el aire, originalmente previsto para el 5 de agosto pero pospuesto por el mal tiempo hasta el 13 de agosto

2 de agosto (viernes) - Lord Beaverbrook es nombrado Ministro de la Guerra

3 de agosto (sábado) - Churchill previene a la nación contra los extendidos rumores de que la invasión alemana es inminente

10 de agosto (sábado) - El Estado Mayor Imperial resuelve, con la aprobación de Churchill, enviar inmediatamente a Egipto una fuerza de 154 tanques, de los cuales 50 eran del tipo pesado Mark II “Matilda” y una importante cantidad de piezas de artillería, ametralladoras y cañones antitanques. De esta forma la defensa de las Islas Británicas quedaba reducida a la mitad en cuanto a vehículos blindados

11 de agosto (domingo) - La Batalla de Inglaterra comienza con gran actividad. Más de 400 aviones alemanes atacan las zonas costeras

13 de agosto (martes) - *“Ataque del Aguila”* (Adlerangriff), también llamado *“Día del Aguila”* (Adlertag)

15 de agosto (jueves) - Se produce el mayor ataque aéreo sobre Inglaterra hasta el momento participando más de 1.100 aviones alemanes

17 de agosto (sábado) - Alemania anuncia el bloqueo total de Inglaterra

20 de agosto (martes) - Churchill anuncia *“nunca tantos le debieron tanto a tan pocos”* en referencia a la heroica resistencia de la RAF

25 de agosto (domingo) - A medianoche, un solitario bombardero alemán arroja por error sus bombas sobre Londres causando daños menores.

26 de agosto (lunes) - La RAF bombardea Berlín por la noche, siguiendo órdenes de represalia de Churchill. Los ataques nocturnos de la RAF sobre la capital alemana se continuaron durante varias noches más

29 de agosto (jueves) - Inglaterra rechaza la propuesta alemana de utilizar 64 buques de la Cruz Roja para rescatar a los pilotos que caigan en el Canal de la Mancha

30 de agosto (viernes) - La Luftwaffe inicia cinco días de continuos ataques, que constituyeron el cenit de la Batalla de Inglaterra. Brauchitsch tiene serias dudas acerca de que Seelöwe se pueda realizar

SEPTIEMBRE

2 de septiembre (lunes) - Hitler ordena a Göring desatar una ofensiva de represalia sobre Londres

3 de septiembre (martes) - La Operación "Sëelowe" queda fijada para el 21 de septiembre. Göring se reúne con sus jefes principales en la Haya para ver la forma de llevar a cabo las acciones de represalia encomendadas por Hitler. Kesselring, basado en su natural optimismo y en los informes de sus pilotos, consideraba que el Mando de Cazas ya estaba derrotado, y que con incursiones sobre Londres lograrían atraer a los pocos aviones restantes. Sperrle y Schmid (jefe del Servicio de Inteligencia) opinaban que el Mando de Cazas aún no había sido puesto fuera de combate y sugerían continuar los ataques contra los aeródromos y las instalaciones aéreas. Prevalció el punto de vista de Kesselring (apoyado por Göring). Esto influyó en el anuncio de Hitler del día siguiente

4 de septiembre (miércoles) - Hitler anuncia en un discurso en Berlín: *"si los británicos dejaran caer 3.000 o 4.000 kilogramos de bombas sobre la madre patria, Alemania dejaría caer 300.000, 400.000 kilogramos y más"* *"Cuando ellos declaren que atacarán nuestras ciudades con gran fuerza, entonces nosotros erradicaremos sus ciudades. ¡Pondremos fin a la obra de estos piratas nocturnos, con la ayuda de Dios!"* Este discurso anuncia el inicio de Loge, el bombardeo de las ciudades inglesas.

La Sección operativa del Estado Mayor de la Kriegsmarine anuncia a Raeder que el personal y los materiales solicitados para Seelöwe están prontos y podrán intervenir para la fecha más próxima fijada: el 21 de septiembre

5 de septiembre (jueves) - Göring anuncia a la Wehrmacht que *"no se interesaba por los preparativos de Seelöwe, ya que consideraba que no sería puesta en práctica"*. Con ello suponía que su Fuerza Aérea por sí sola lograría la victoria sobre los británicos

7 de septiembre (sábado) - Comienza la campaña del *Blitz*, el bombardeo de las ciudades por parte de la Luftwaffe. El Ejército británico fue puesto en Alerta *Uno* (*"invasión inminente y probable dentro de doce horas"*, palabra clave *"Cromwell"*)

8 de septiembre (domingo) - La RAF se esfuerza por desarticular los intentos alemanes de invasión, atacando a las unidades de desembarco de la marina alemana en puertos franceses y belgas

10 de septiembre (martes) - Hitler anuncia que será el día 14 cuando tomará la decisión final acerca de Seelöwe

11 de septiembre (miércoles) - Hitler aplaza su decisión acerca de la realización de "Seelöwe" y Churchill realiza una nueva arenga a la población a través de un discurso radial

13 de septiembre (viernes) - Según Hitler, el brillante éxito del ataque aéreo sobre los británicos haría innecesaria la puesta en marcha de la invasión. (Es decir que en cierta forma aseguraba que si la Luftwaffe triunfaba, Seelöwe no sería necesaria, y que si por el contrario la Luftwaffe fracasaba, entonces Seelöwe no se podría realizar)

14 de septiembre (sábado) - En un cambio de opinión con respecto al día anterior, Hitler afirma que tal vez la realización del asalto aceleraría la caída de Inglaterra. Resolverá el día 17, si los desembarcos se realizarán el 27 (Siempre se contaba con 10 días desde la orden de ejecución hasta su comienzo efectivo)

15 de septiembre (domingo) - Esta era una de las fechas oficiales fijadas para Seelöwe (Fijada por Hitler el 31 de julio). Churchill considera a este día como la "*fecha culminante*" del ataque, y desde entonces es celebrado en Inglaterra como el Día de la Batalla de Inglaterra

16 de septiembre (lunes) - Göring se reúne con sus jefes por la mañana y reconoce la necesidad de continuar con los ataques contra los aeródromos e instalaciones británicos

17 de septiembre (martes) - Hitler se reúne con los altos Jefes de las Fuerzas Armadas y pospone "Seelöwe" hasta nuevo aviso (El tiempo tampoco hubiera permitido la anhelada invasión). Ese mismo día la inteligencia británica, a través de Ultra, intercepta un mensaje enviado a los aeródromos alemanes en Holanda, en el cual se ordena la dispersión de los medios de transporte aéreo apostados en ellos. Este mensaje, signo evidente de que "Seelöwe" ha sido suspendido, es enviado en forma inmediata a Churchill

19 de septiembre (jueves) - La RAF continúa los ataques contra las embarcaciones alemanas

OCTUBRE

12 de octubre (sábado) - Hitler pospone "Seelöwe" hasta la primavera de 1941 (El tiempo no se volverá a presentar favorable para una invasión hasta esa fecha)

25 de octubre (viernes) - La Fuerza Aérea Italiana participa por primera vez en los ataques aéreos contra Gran Bretaña, bombardeando por la noche la ciudad de Harwich

29 de octubre (martes) - Bombardero diurno de Ramsgate por parte de los italianos

31 de julio (jueves) - Fecha que los británicos consideran en forma "*oficial*" el fin de la Batalla de Inglaterra

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

ALEMANIA

Los planes de la Kriegsmarine

✚Según un informe preliminar de la Kriegsmarine de noviembre de 1939, para poder efectuar un asalto anfibio a Gran Bretaña, era necesario antes destruir las defensas costeras (artillería, batería antiaéreas y tropas), poner fuera de combate a la RAF y mantener alejada a la Royal Navy de la zona de desembarco. Aseguraba además este informe que sería necesaria la toma desde los primeros momentos de la invasión, de un importante puerto enemigo en buenas condiciones, para asegurar el abastecimiento de las tropas desembarcadas evitando la congestión en las playas. Esta misión era originalmente asignada a unidades de paracaidistas (7ª División Aerotransportada del General Student) y el puerto escogido Dover.

✚Se analizaron además las ventajas y desventajas de que la flota de invasión partiera de puertos franceses del Canal de la Mancha (muy cercanos a las zonas de desembarco) o de que la misma partiera desde los puertos más alejados(ubicados en el Norte de Alemania o las costas del Báltico, donde podrían estar a salvo de los bombarderos británicos)

✚Finalmente la Marina se decidió en sus planes por el camino más corto, a través del Canal de la Mancha, pero encontraba una de las grandes dificultades en la total falta de una flota de transporte adecuada, y en el tiempo necesario para acondicionar hasta a las simples gabarras que deberían ser arrastradas por remolcadores

✚Los mismos expertos de la Marina consideraban que si la RAF era vencida y la Royal Navy neutralizada, no le quedaría más nada que hacer a los británicos que rendirse, pues el Ejército alemán era notoriamente más poderoso que el británico. De esta forma comenzaba a tomar forma la paradoja, puesto que si la condiciones necesarias para el asalto estaban aseguradas, según el Alto Mando de la Marina, la invasión misma no sería necesaria...

✚El tema del estado del tiempo sobre el canal fue considerado desde el comienzo como absolutamente importante para las operaciones. Sin buen tiempo, ni la Kriegsmarine ni la Luftwaffe podrían ejercer sus funciones y las tropas desembarcadas podrían correr el riesgo de quedar aisladas y sin abastecimientos

✚El dragado de las vías de navegación y la eliminación de los minas era otro problema a resolver para la Kriegsmarine, falta de recursos también en este sentido

✚La propia Marina de Guerra que fue la primera en plantear el tema de la invasión, fue la que luego se tornó más pesimista con respecto a su realización, al estudiar con detalle las dificultades de la operación y la disponibilidad de recursos para llevarla a cabo, presentadas formalmente en un memorando del 19 de julio. Una de la mayores dificultades era que al tener que desembarcar en playas libres, toda la flotilla de transporte tenía que ser acondicionada con rampas especiales y modificaciones en las proas de las embarcaciones. Pero el más importante obstáculo, era que la Marina consideraba que **no podría asegurar la protección del pasillo de mar después del primer asalto**, cuando la Royal Navy entrara lógicamente en acción

✚Según Raeder, aún contando con la superioridad aérea, las principales dificultades eran el dragado de los campos minados del enemigo, la colocación de las minas propias y poder

preparar en poco tiempo, puertos de embarque en la orilla enemiga; pero la más importante de todas continuaba siendo conseguir los barcos necesarios para el transporte

✘Solamente podría la Kriegsmarine asegurar un desembarco en el sector delimitado por Folkestone y Eastbourne, argumento al que se oponía fuertemente el Ejército (en especial en las figuras de Brauchitsch y Halder)

✘La Marina creía que solamente podría barcos para una única travesía hasta cerca de Brighton (cantidad insuficiente y además inadecuadas; solamente podrían transportar 10 divisiones pero sin armas pesadas ni demasiados tanques). Estos cambios debido a la falta de embarcaciones llevaron a reducir los 250.000 soldados destinados a la invasión a solamente la mitad, con lo cual, en palabras de Halder *“Sólo se podría dar el golpe de gracia... a un enemigo vencido ya en la batalla aérea”*

✘El principal problema de la flota de invasión alemana era su incapacidad para transportar y poner sobre las playas a la mejor arma del Ejército: las Divisiones Panzer

✘El material que la Kriegsmarine llegó a reunir fue de 170 mercantes, 1277 barcasas y 471 remolcadores

✘No tenían tampoco los alemanes una segunda flota de transportes capaz de llevar los suministros. En lugar de eso, las barcasas y embarcaciones que sobrevivieran a la primera fase serían las responsables también del suministro

✘Otra dificultad era la navegación conjunta de buques de guerra y la flota de invasión. Al ser las embarcaciones de cubierta baja, el pasaje de un buque grande a alta velocidad cerca de las mismas las podría hundir...

✘Para Alemania construir una flota de la invasión o de suministro, requeriría tiempo (por lo menos un año), lo cual sería muy evidente para sus enemigos y desviaría los recursos de otros programas.

✘La Kriegsmarine calculaba que el tiempo necesario entre el primer desembarco y la segunda oleada de refuerzos sería de entre 8 y 10 días. (quedarían 9 divisiones de la Wehrmacht sin ningún tipo de refuerzos ni abastecimientos contra las 28 británicas con todo el potencial disponible)

✘Sería tarea de la marina bloquear la entrada oeste del Canal de la Mancha con los submarinos, a pesar de que tendrían que operar en aguas de fuertes corrientes y contra barcos de guerra mucho más veloces que los lentos mercantes. La entrada Este sería bloqueada con minas y 14 torpederos (Destacamos que en la misma zona los ingleses tenían 20 destructores y 3 cruceros ligeros).

✘Algunas ideas disparatadas suponían que si el desembarco era realizado en la noche, las tropas alemanas disparando desde las barcasas serían capaces de repeler los ataques de la flota inglesa...

✘Para conducir la flota de invasión se calculaba que se necesitaban 20.000 tripulaciones y la Kriegsmarine, aún sacando marinos de sus barcos de guerra, podría llegar a 4.000. Otros 3.000 fueron aportados por la Wehrmacht y la Luftwaffe provenientes de aquellos que habían

sido marinos en su vida civil y reclutando a fondo entre el personal de las fábricas y reservas se pudo reunir 9.000 hombres más... Aún así faltarían 4.000 tripulaciones más... La conclusión de la Kriegsmarine fue que las embarcaciones tendrían que ser tripuladas por dotaciones menores a lo normal....

✚Cada remolcador llevaría dos barcazas a una velocidad de 2 a 3 nudos, mientras que las corrientes del canal solían ser de 5 nudos.. Para la velocidad mencionada, significaba que los soldados estarían en esas barcazas durante al menos unas cuantas horas, y en el caso de intentar cruces de 80 millas, un total espeluznante de 30 horas...

✚Según el plan la flotilla de barcazas avanzaría en columna hasta llegar a 10 millas de la costa. En ese momento girarían navegando paralelo a la costa y al terminar esta maniobra, con las barcazas a lo largo del frente de desembarco, realizarían un giro simultáneo de 90 grados para encaminarse definitivamente hacia las playas.. Todas estas maniobras serían realizadas en la oscuridad de la noche por tripulaciones no expertas... Dada la proximidad del frente de lucha, no se podían realizar entrenamientos en condiciones “reales”

✚Solamente se realizó un ejercicio de práctica en las afueras de Boulogne pero a la luz del día, para que los observadores alemanes pudieran evaluar los resultados. Participaron 50 barcos. La mitad de las barcazas demoraron más de una hora en dejar sus tropas en la playa con respecto a las primeras unidades desembarcadas, y el 10 % de ellas ni siquiera logró el cometido. La presencia de soldados en la barcazas hizo que fueran más difíciles de manejar. Los marinos procuraban mantener la distancia con respecto a las embarcaciones vecinas por temor a las colisiones. Una de las barcazas volcó cuando los soldados se precipitaron contra un lado, ante el peligro de otra barcaza que se acercaba por un costado. A pesar de ser un ejercicio sin los peligros del combate y a plena luz del día, solamente la mitad de las tropas fueron desembarcadas correctamente. Sin embargo el ejercicio fue considerado como positivo por los observadores alemanes.

✚Ni siquiera había suficientes chalecos salvavidas para todas las tropas que serían desembarcadas, por lo que se suponía que las embarcaciones de las primeras oleadas regresarían llevando de nuevo los chalecos para las tropas de la segunda oleada

✚Tampoco se ponían de acuerdo la Marina y el Ejército en cuanto al uso de niebla artificial para proteger la zona de desembarco. El Ejército pedía la protección de una cortina de niebla artificial para las tropas desembarcadas pero la Marina remarca que eso afectaría negativamente a las tripulaciones de las barcazas

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

Fuerzas de la Kriegsmarine para "Seelöwe"

Cuando en 1935 Alemania denunció el Tratado de Versalles de 1919, emprendió de nuevo el rearme de la Wehrmacht. La Kriegsmarine, que era una de sus armas, decidió volver a renacer de sus cenizas, cual ave fénix, para retornar a su momento de máximo esplendor, que fue el comienzo de la 1ª GM.

El Tratado de Versalles había limitado en gran medida el potencial bélico de Alemania. En cuanto a su Kriegsmarine no podía construir buques de tonelaje superior a 10.000 tns (desplazamiento máximo para cruceros pesados), no podía disponer de portaaviones ni de submarinos. Todas estas armas eran consideradas ofensivas por lo que tenía prohibido su desarrollo y construcción.

Durante la vigencia del Tratado, la Kriegsmarine usó el famoso ingenio y eficiencia Germana para desarrollar un tipo de buque que oficialmente desplazaba 10.000 tns -pero en realidad las superaba- con un armamento mayor que un crucero pesado, 11" (280mm) y una autonomía muy considerable: los acorazados de bolsillo (Panzerschiff) de clase **Admiral Graff Spee**. Estos buques fueron patrimonio exclusivo de Alemania, pues no tuvieron una contrarréplica en ninguna otra Armada del mundo.

También durante este período, Alemania empezó la construcción de cruceros ligeros, de bella estampa y funcionalidad que estaban considerados de los mejores del mundo en su época. Lo que los tratados prohibían a Alemania, ésta lo superaba con su ingenio.

Los obsoletos predreadnoughts de la clase **Schleswig-Holstein** (los dos únicos que los Aliados permitieron conservar a Alemania) estaban ya próximos a su fin de vida útil, por lo que se decidió sustituirlos por dos cruceros de batalla, los clase **Scharnhorst**. Estos buques fueron artillados en un principio con cañones de 11" (280mm), pero cuando se aprobó el Plan Z de ampliación de la Flota, debían sustituir sus piezas principales por otras de 15" (380mm) pero nunca fue llevada a cabo esta sustitución y conservaron el armamento principal original.

En 1938 se pusieron las quillas de los acorazados más famosos de la guerra en Europa: los clase **Bismarck**. Estos dos buques fueron capaces de atraer sobre si una atención sin precedentes para unos buques de esta clase y en este período, pues cuando nacieron ya estaban obsoletos y en la era de la aviación los acorazados habían perdido su principal papel en las flotas, pero esto no quedó patente hasta 1941. El **Tirpitz** gozó de una vida operativa más larga, pero sólo vio algunas acciones de combate en el Mar del Norte y pasó gran parte de su carrera fondeado en los fiordos Noruegos, una misión que cumplió con creces, pues mantuvo fondeada en sus bases de Escocia a gran parte de la Flota Británica, y finalmente resultó hundido por la aviación embarcada en su solitario y gélido fondeadero del norte.

En cuanto a los cruceros pesados, Alemania construyó la clase **Admiral Hipper**. Diseñados como los sustitutos de los antiguos corsarios de superficie, gozaban de una gran autonomía debido a que combinaban las turbinas de vapor con motores diesel para la navegación económica, pero en la práctica resultaron un fiasco y ninguno de ellos fue utilizado como tal. Capítulo aparte hay que mencionar la única misión de guerra que llevó a cabo el **Bismarck**, que junto al **Prinz Eugen** trataron de llevar adelante en mayo de 1941 y que acabó con el hundimiento del primero y el regreso precipitado del segundo con averías, después del breve encuentro con el **Hood** y el **Prince of Wales**, conocido después como la batalla del Estrecho de Dinamarca.

Los combates entre la Kriegsmarine y la Royal Navy fueron casi un calco a los habidos entre la HochseeFlotte y la Royal Navy entre 1914 y 1918, con la única excepción de Jutlandia en 1916. Estos combates se limitaron a pequeños encuentros entre una pequeña parte de ambas flotas y se limitaron a las gélidas aguas del Atlántico Norte. El esperado encuentro entre los gruesos de ambas flotas nunca se dio, porque Hitler sabedor de la inferioridad de su Armada no quiso comprometerla en un “glorioso” combate al estilo Wagneriano, lo cual si quiso para su ejército, su pueblo y él mismo en la primavera de 1945.

A Hitler siempre se le ha comparado su estrategia naval a la de Napoleón. Ambos fueron unos dirigentes de mentalidad continental, por ello nunca intentaron obtener el control de los mares y costas circundantes a sus territorios mediante la construcción de una verdadera flota de combate. Por parte del dictador Alemán, además podemos añadir una mentalidad terrestre, pues el comandante en jefe de la Kriegsmarine advirtió que una poderosa flota de combate sin la protección de portaaviones sería un tigre sin garras ni colmillos, por lo que se planteó la construcción de 3 portaaviones de la clase **Graff Zeppelin**. El primero que daba nombre a la clase fue botado en 1940, pero pocos meses después fue paralizada su construcción y su casco fue capturado por los Británicos cuando ocuparon Hamburgo.



Desde improvisadas barcasas se ensaya el desembarco de tropas

Estos portaaviones serían el equivalente a unos portaaviones ligeros pero con un desplazamiento algo superior. Con una dotación cercana a los 40 aparatos, parte de ellos deberían ir estibados sobre cubierta y otra parte debían ir trincados del techo del hangar. La dotación de cazas estaría formada por Me-109E dotados de un gancho en la cola para su toma de cubierta. La dotación de bombarderos en picado estaría formada por “Stukas” remodelados de igual forma que los Me-109E. Cuando se suspendió la construcción del portaaviones Italia adquirió los Me-109E para su portaaviones **Aquila**, pero este no estaba listo en septiembre de 1943 y su alistamiento fue cancelado en virtud del armisticio con los Aliados.

El **Graff Zeppelin** no tendría dotación de torpederos pues Alemania no había emprendido su desarrollo y construcción, un fallo estratégico pues éstos, aunque no operasen desde portaaviones, podían hacerlo desde aeródromos terrestres cercanos a la costa. Sin embargo

para esta misión Alemania empleó los transportes cuatrimotores Fw-200 “Condor” y los bombarderos medios Ju-88.

Tampoco Alemania impulsó un plan estratégico de construcción de destructores para la lucha antisubmarina pues dependía muchísimo menos del comercio marítimo que Gran Bretaña. Donde sí se impulsó la construcción y la experimentación fue en el arma submarina; única arma que podía doblegar a Gran Bretaña y así fue hasta 1942, cuando los Estados Unidos y Gran Bretaña iniciaron su campaña conjunta antisubmarina. Otro elemento se sumó a la derrota submarina de Alemania, la obtención de una maquina “Enigma” y sus claves. Gracias a este logro muchos convoyes lograron sortear el peligro de los llamados “Wolf Pack” y las unidades antisubmarinas fueron más eficaces en cuanto a la intercepción y el hundimiento de los sumergibles Alemanes.

Se puede decir que el desarrollo de las nuevas armas Alemanas siempre tuvo el mismo epitafio: “demasiados pocos y demasiado tarde”. En 1944 Alemania consiguió desarrollar y construir el primer sumergible moderno, la clase XXI. Estos sumergibles podían desarrollar una velocidad en inmersión casi tan elevada como en superficie, y con una cota de inmersión más alta que los anteriores de clase VII y IX, tenían mayores probabilidades de escapar a los medios antisubmarinos Aliados.

Para 1940, año previsto para “Seelöwe”, Alemania no podía contener a la Royal Navy bajo ningún concepto. No contaba con acorazados modernos, disponía aun de los viejos y obsoletos predreadnought (pero más apropiados como guardacostas acorazados en el Báltico que como buques de línea), un pequeño puñado de cruceros de ambas categorías y 2 cruceros de batalla. El arma que podría haber mantenido a la Royal Navy en sus fondeaderos del norte, los submarinos, eran insuficientes en número, cercanos al medio centenar. Pero no todos podían ser usados en esta misión, pues la lucha contra los convoyes en todo el Atlántico estaba en marcha y eran más necesarios allí que en las aguas costeras de Gran Bretaña, donde constreñidos en un lugar con poca profundidad, cercano a la costa, de donde partirían los aviones antisubmarinos, junto con una gran cantidad de buques de escolta y antisubmarinos que navegaban constantemente en alerta, muchos de ellos serían cazados antes de conseguir un resultado positivo.

Así pues la premisa principal para llevar a buen puerto la operación “Seelöwe” era la que en la práctica fue la utilizada: conseguir el predominio aéreo sobre los cielos de Gran Bretaña, o en su defecto todo el sur de Gran Bretaña, que aseguraría no solamente la cabeza de playa necesaria, sino también la defensa contra la Royal Navy.

José Miguel Fernández Gil
"Alm. Yamamoto"
alm_yamamoto@hotmail.com

Dos enfoques: asalto en un frente estrecho o asalto en un frente amplio

ASALTO EN UN FRENTE AMPLIO

✚ Los planes originales para “Seelöwe” del Ejército (Halder y su estado mayor) incluían una fuerza de asalto de más de 500.000 soldados, varios cientos de tanques y miles de caballos, los que embarcarían en Calais y Le Havre para ser desembarcados en un frente amplio entre la boca del Támesis y Porstmouth

✚ El primer objetivo sería consolidar las cabezas de puente, y luego los blindados serían lanzados hacia el norte, hacia Londres.

✚ Una segunda fuerza de invasión, más pequeña, embarcaría en Cherburgo y su destino sería Weymouth y Malcombe Regis, y avanzaría hacia Bristol, con la misión de apartar a las tropas británicas de la zona principal de operaciones.

✚ Desde el punto de vista del Ejército, a pesar de la magnitud de la empresa, no se trataba de otra cosa que de un **cruce de un río a gran escala**. En el memorando del general Jodl del día 12 de julio se mencionaba que las dificultades podrían superarse si la invasión tomaba *“el aspecto del paso de un río por las fuerzas en un frente muy extenso... En esta operación la función artillera correspondería a la Luftwaffe. La primera oleada de tropas de desembarco tenía que ser muy importante, y en el estrecho de Dover era necesario, para sustituir los puentes, establecer un pasillo de mar a cubierto de cualquier ataque naval.”*

✚ El Ejército esperaba que el factor sorpresa estuviera de su lado, es decir, lograr tomar a los británicos por sorpresa en el momento del desembarco

✚ Fecha fijada por el Ejército: mediados de agosto

✚ La marina aseguraba que no se podrían cumplir de ninguna manera los preparativos para esa fecha y que en caso de poder hacerlo, precisarían de seis semanas para transportar las tropas de invasión, (desde el comienzo de la misma), lo cual era totalmente inaceptable para Halder

✚ Según palabras de Halder, el plan de la marina era como hacer pasar a sus tropas *“directamente a través de una máquina de hacer salchichas”*

ASALTO EN UN FRENTE ESTRECHO

✚ La Marina veía poco factible el plan del Ejército, dados los escasos recursos con que contaba para poder transportar y proteger a tantas tropas en un frente tan amplio. (La Kriegsmarine había perdido 10 destructores y 3 cruceros en la campaña de Noruega)

✚ Se necesitaba tiempo para despejar los puertos y cursos de agua interiores del Canal de la Mancha, lo cual llevaría tiempo

✚ Otro factor negativo era que las barcas de desembarco tendrían que alistarse a la vista de los aviones ingleses, con lo cual el factor sorpresa se desvanecía y además quedaban

expuestas a ser atacadas. Esto en especial fue destacado por Raeder a Hitler en la conferencia del 21 de julio

✚Según Raeder no se trataba solamente de un “cruce de río” como proponía el Ejército y además consideraba absurda la posibilidad de llevar a cabo el ataque por “sorpresa”

✚El 30 de julio la marina presenta un memorándum donde indica los motivos por los cuales no se puede dar cobertura a Seelöwe en esos momentos

✚Raeder agrega al memorándum una nota indicando que si de todas formas Seelöwe se iba a realizar, solamente podría ser a través de un cruce del paso de Calais en un **frente estrecho**, solamente en ese caso la marina podría proteger la travesía y el abastecimiento

✚El Ejército se oponía a la teoría del frente estrecho argumentando que eso daría ventaja a los británicos, quienes podrían concentrar sus defensas en un entorno reducido, y triturar a las tropas alemanas en las cabeceras de invasión

✚Finalmente Hitler reconoce la incapacidad de la marina de realizar el asalto en un frente amplio y opta por reducir el número de las tropas de invasión a 13 divisiones y estrechar el frente de invasión

✚El plan que se eligió finalmente comprendía tres operaciones separadas. Tropas procedentes de Holanda y de Bélgica iban a desembocar entre Folkestone y New Romney. Otras unidades procedentes de Francia iban a poner pie en la playa entre Camber y Eastbourne. La tercera fuerza, que saldría de El Havre, era probable que tuviese que realizar el más difícil de todos los saltos: en el trecho de línea costera que va desde el oeste de Beachy Head a las cercanías de Brighton. Y si todo iba bien, una cuarta fuerza zarparía desde Cherburgo y desembarcaría en Dorset con el propósito de cruzar el país hasta llegar a Bristol.

✚Para los preparativos de las fuerzas de invasión del Ejército se asignó al General Georg-Hans Reinhardt, quien determinó que los únicos transportes prácticos eran embarcaciones comerciales de fondo plano (las amplias barcas tan comunes en ríos y canales de Europa). Según sus cálculos se podrían reunir 2.000 barcas capaces de llevar cada una 150 soldados o varios panzer.

Un aspecto que atentó contra Seelöwe, ya sea en la modalidad propuesta por el Ejército o la Marina, es que Hitler carecía de adecuados conocimientos sobre operaciones masivas de desembarco . Esto le llevó a permanecer la mayor parte de las veces como espectador de los preparativos, en fuerte contraste con sus meticulosas observaciones y correcciones a las maniobras de guerra llevadas a cabo solamente unos meses antes durante la campaña de Francia. De ahí que las discrepancias entre los enfoques del Ejército y la Marina no se solucionaran, y diera por lógico resultado el mayor papel de la Luftwaffe, cuya derrota de la RAF, que antes era una condición necesaria para Seelöwe, ahora pasaba a ser el factor esencial de todo. Si Göring triunfaba, entonces tal vez (opinaban los Altos Mandos Alemanes) no sería necesaria la invasión. Si Göring fracasaba, ningún tipo de invasión era posible.

"Seelöwe": Hablan los cañones

Mientras en los alrededores de Calais, Boulogne y Cherburgo se reunían las tropas que deberían cruzar el canal para poner pie en Gran Bretaña, en los cielos de dicha isla la Luftwaffe y la RAF se disputaban el dominio de los mismos. Corría el mes de Agosto de 1940, cuando sobre el área de Dover (Kent y Rainham) cayeron unos obuses que no habían sido lanzados por los bombarderos Alemanes, se trataban de proyectiles disparados por artillería pesada Alemana en los alrededores de Calais. ¿Cómo había sido posible?.

En 1918, Paris fue bombardeada por la artillería Alemana, el famoso “cañón de París”. Para mortificación de la artillería Alemana no era una pieza construida para esta rama de las fuerzas armadas sino que fue una pieza naval que la Kriegsmarine había instalado en las posiciones Alemanas a más de 100 kilómetros de la capital Francesa. Los jefes de la artillería Alemana quisieron desarrollar una pieza de igual capacidad, pero todo quedó en aguas de borrajas cuando llegó el armisticio en noviembre de 1918. Aun así la idea quedó aparcada para tiempos mejores, y estos llegaron con la ascensión del Nazismo al poder y en 1935 empezaron a realizarse los primeros prototipos de artillería pesada sobre vía férrea “Eisenbahn”.

En 1937 se empezaron a realizar las pruebas de fuego del nuevo cañón 21-cm Kanone 12 “Eisenbahn”, que lograron alcances de hasta 120 kilómetros, gracias a su cañón de 33,34 metros de longitud. La enorme energía necesaria para poder lanzar un proyectil de 107,5 kilos a tal distancia hacían que el tubo del cañón tuviera una vida útil de 90 disparos.

Un año antes Krupp empezó a sacar de sus factorías el 28-cm Kanone 5 “Eisenbahn” (***Schlanke Bertha***), con un alcance de 65 kilómetros se reveló un cañón más sólido y eficaz que el 21-cm Kanone 12. El 28-cm de Krupp se utilizó prácticamente en todos los frentes excepto el Norte de África, de hecho se pensó enviar uno a Túnez pero el rápido avance aliado no permitió enviarlo, quedó en Italia y ayudó en la defensa de Anzio “***Anzio Annie***”.

Cuando empezaron a caer los primeros proyectiles en la zona de Dover, los Británicos enviaron al área 3 piezas de 356mm del viejo acorazado “Iron Duke” subcalibradas a 343mm, en montajes ferroviarios. Manejados por personal de los Royal Marines -pues eran piezas navales- estos se sentían algo confusos pues no sabían si eran “Marines” o artilleros de su majestad. Una vez emplazados en la zona de Dover, empezaron a realizar fuego de contrabatería en Calais, pero debido a que no podían observar el impacto de los proyectiles no podían corregir el tiro, así pues muchos de los disparos se perdían en las playas sin causar prácticamente ningún daño. También se pensó utilizarlos como baterías de costa, pues debido a su alcance de 36 kilómetros podían disparar contra la flota invasora desde sus emplazamientos.

Los tres cañones Británicos recibieron los nombres de HMG (His Mayestic’s Gun) “***Scene Shifter***” (tramoyista), HMG “***Piece Maker***” (troceador) y HMG “***Gladiator***” (gladiador).

Para acabar diremos que el peso del proyectil del 21-cm Kanone 12 era de 107,5 kilos, el del 28-cm Kanone 5 de 255 kilos y el de los 343mm de 567 kilos. Podemos remarcar que en el bando Alemán estos no fueron los cañones de máximo calibre sobre vía férrea construidos, los mayores fueron el 80-cm Kanone “***Schwere Gustav***” y “***Dora***”, pero no entraron en servicio hasta 1942 y fueron empleados por primera vez en Sebastopol, de estos últimos no queda ninguno pues fueron ampliamente saboteados por sus servidores y fueron desguazados.

80 cm Kanone



Del 80-cm Kanone solamente se construyeron 2: el Schwere Gustav y el Dora. El Dora nunca entró en acción, solamente entró en acción el Schwere Gustav.

El 80-cm Kanone, tenía una cadencia de disparo en pruebas de 15 minutos por proyectil, pero nunca en acción alcanzó esa cadencia. Su logro máximo fueron 14 disparos al día en el asedio de Sebastopol. Durante su carrera bélica solo se utilizó en el sitio de Sebastopol, donde disparó 48 proyectiles, los únicos que disparó en combate.

El Schwere Gustav tenía una dotación de 1.500 soldados, de los cuales 500 se ocupaban directamente del mantenimiento y disparo del cañón. Como el cañón no podía ser transportado montado, se desmontaba y se transportaba en piezas. Una vez en el lugar de ubicación, los ingenieros construían el emplazamiento y con unas grúas especiales construidas al efecto lo montaban en ese sitio.

El cañón estaba al mando de un coronel y tenía bajo su mando directo, a los ingenieros, tropas de seguridad para la protección del emplazamiento, una batería antiaérea para la protección contra aviones enemigos, servicios de intendencia, comunicaciones y sanidad, además del tren de municionamiento y un Fi-156 Storch (de observación y corrección del tiro). En total el convoy del 80-cm Schwere Gustav ocupaba 25 vagones pesados de equipamiento.

Entre sus logros tiene destruir el fuerte Stalin con 6 impactos, el fuerte Molotov con 7 disparos, el polvorín denominado "escollera blanca" que estaba 30 metros bajo el mar con 9 proyectiles, el punto fuerte denominado "Südwestspitze" con 7 impactos, el fuerte Siberia con 7 disparos y el fuerte Maxim Gorki con sus últimos 5 disparos. Después de esto el Schwere Gustav fue desmontado y dispersado en Alemania. El cañón fue devuelto a Krupp en Essen para ser de nuevo estriado y pasó el resto de la guerra en polígonos de tiro probando nuevos proyectiles.

José Miguel Fernández Gil
"Alm. Yamamoto"
alm_yamamoto@hotmail.com

Planificación

A la hora de afrontar el estudio de la planificación de la invasión de Inglaterra, la operación Seelöwe, es importante reseñar que Hitler no pareció nunca tomarlo en serio. Antes de julio de 1940 depositaba su confianza en una paz negociada y, a lo largo de ese mes, enfocó toda su atención a la conquista de la URSS europea.

Su actuación desde la proposición de Raeder el 21 de junio de invadir Gran Bretaña y el ofrecimiento de paz a través del discurso en el Reichstag del 19 de julio parece indicar un desinterés manifiesto por dar una solución militar al problema; en junio Hitler ordenó el traslado de los Estados Mayores de las tres Armas (Heer, Luftwaffe y Kriegsmarine) a *Giesen*, a menos de 50 kilómetros de *Ziegenberg*, donde se había trasladado el OKW. También en junio, del 25 al 5 de julio, Hitler se trasladó a la Selva Negra con objeto de visitar tanto la línea Maginot como la zona en la que él mismo había combatido durante la PGM.

Estos dos hechos fueron claramente perjudiciales para el buen discurrir de los preparativos de Seelöwe. Respecto al primero, el traslado supuso un periodo de confusión y readaptación (Halder, por ejemplo, monopolizó su tiempo los días 20, 21, 22 y 26 de julio en cuestiones relacionadas con la mudanza) hasta que, al final, la orden se suspendió. Respecto al segundo, los problemas de comunicación entre el Führer y sus subordinados ralentizaron la necesaria transferencia de información, llegando a estar obsoleta o anticuada en algunos casos, y desvirtuaron la toma de decisiones en función de la validez de esa información.

Incluso en fecha tan tardía como la primera semana de agosto, se procedió al lanzamiento nocturno de folletos con el discurso del Reichstag con la indudable esperanza de llegar a una solución negociada.

En suma, como dice K.J. Macksey en “Errores militares de la SGM”, se observa una **falta de voluntad** de invadir Gran Bretaña.

Ateniéndonos al aspecto operacional de Seelöwe, y dejando al margen un efímero intento de examinar la posibilidad de invadir Inglaterra propuesto por Raeder el 15 de noviembre de 1939 (la Kriegsmarine veía al Reino Unido como el enemigo a batir), la sección de operaciones del Alto Estado Mayor alemán sólo había trabajado en la planificación anticipada de los conflictos contra los vecinos geográficos de Alemania (Austria, Checoslovaquia, Polonia y Francia), para el resto, se trabajaría al ritmo que marcaran los acontecimientos.

La invasión de Inglaterra, según K.J. Macksey, fue planteada por el Heer más bien como el paso de un río algo más ancho de lo habitual. Eso les hizo afrontar las dificultades que se les presentaban con un optimismo sorprendente.

Sus primeros estudios hablaban de una primera oleada de ¡40 divisiones!. Posteriormente se concretó que serían trece las divisiones que compondrían la primera oleada más la 7ª Flieger división que sería usada de un modo táctico llenando el espacio entre Dover y Folkestone, allí donde una abrupta costa dificultaba los desembarcos.

La distribución sería la siguiente:

E.	Comandante	Divisiones	Zona de embarque	Zona de desembarco	GE.
XVI	Busch	6	Calaise	Entre Ramsgate y Bexhill	A. (Rundstedt)
IX	Strauss	4	El Havre	Brighton e isla Wight	A. (Rundstedt)
VI	Von Reichenau	3	Cherburgo	Entre Lymeregis y Weimouth	B. (Bock)

El desembarco se realizaría en 4 días y se compondría de 250000 hombres y 650 carros de combate trasladados en 155 transportes (700000 Tm.), 3000 embarcaciones más pequeñas; 1722 barcazas, 471 remolcadores y 1160 lanchas a motor.

Tras una semana, comenzarían su avance; los ejércitos XVI y IX hasta Southampton y Gravesand, el VI hasta Bristol.

El 2º objetivo, con la ayuda de un segundo escalón (la segunda oleada se compondría de 6 DAC y 3 DM en 3 CE; la tercera oleada de 9 DI y la cuarta de 8 DI), buscaría establecer una línea entre Maldon y la desembocadura del Severn.

Notas: DAC = División Acorazada. DM = División Motorizada. CE = Cuerpo de Ejército. E= Ejército. DI= Divisiones de Infantería

En estos primeros análisis se contaba con la marina italiana para fijar a la Royal Navy en el Mediterráneo.

Durante el transporte de las fuerzas de invasión, al Kriegsmarine protegería sus flancos con campos de minas.

El mayor problema radicaba en el apoyo artillero. La artillería (sin dirección de tiro por radar) protegería primero desde la costa francesa para luego ser trasladada a la británica y hacer lo propio desde allí.

Un proyecto de cara a paliar el problema del apoyo artillería fue la valoración, aunque posteriormente se desestimó, usar como monitores (baterías flotantes) al *Schlesien* y al *Schleswig-Holstein* (que se habían usado para bombardear la península de Hel durante la campaña de Polonia) pero se tardaría demasiado en equiparlos convenientemente.

Sólo se usarían 27 embarcaciones artilladas como artillería (3" y 37 mm).

Tras los reparos expresados por la Kriegsmarine, la versión definitiva de Seelöwe mostraba una primera oleada transportada en 11 días compuesta por 9 Divisiones de Infantería y la 7ª Flieger División.

E.	Divisiones	Zona de embarque	Desembarco
XVI	4	Róterdam, Amberes, Dunquerque y Calais.	Folkestone-San Leonardo
IX	2	Boulogne.	Bexhill-Eastbourne
IX	3	El Havre.	Beachy Head-Brighton.

La 7ª Flieger div. Saltaría al norte de Folkestone para luego facilitar el paso del Canal Militar Real y bloquear la carretera Canterbury-Folkestone.



Student no estaba de acuerdo con el uso táctico de sus paracaidistas. Observaba que las defensas antiparacaidistas habían aumentado mucho en la DZ (Zona de Desembarco) y defendía un uso estratégico de sus unidades; saltando sobre aeródromos al interior y atacando las defensas costeras, ulteriormente, por la espalda. La herida fortuita en la cabeza durante un intercambio de disparos entre Fallschirmjäger y holandeses en Róterdam, privó a la Wehrmacht de un oficial instruido en el uso de las fuerzas paracaidistas.

Otras tropas aerotransportadas serían lanzadas en las alturas que quedan a espaldas de Brighton.

Las cabezas de puente se ampliarían en dos impulsos hasta una línea que discurriría Portsmouth-Petersfield-Guildford-Reigate-Gravesend.

La primera oleada estaría compuesta por 6700 hombres de cada división;

Folkestone-San Leonardo	26800
Bexhill-Eastbourne	13400
Beachy Head-Brighton	20100

El asalto se realizaría al despuntar el día 21 de septiembre.

Como movimiento de diversión se planificó la operación *HERBSTREISE* (viaje de otoño) en la que, el día S-2, 4 cruceros y 2 vapores de línea (entre ellos el Europa y el Bremen) zarparían del sur de Noruega rumbo a la costa nordeste del Reino Unido (entre Aberdeen y Newcastle). Luego regresarían aprovechando la noche y repetirían la operación al día siguiente.

La toma de un puerto se consideraba vital. Folkestone era el mayor de la primera fase, aunque el MI-14 inglés estimaba que tras las demoliciones sólo podrían descargarse 150 Tm. al día. A la semana esa cifra ascendería a 600 Tm/día (el cálculo de consumo de una división alemana se estimaba en 300 Tm/día). Dover, posteriormente, ofrecería 800 Tm. En suma, menos que las necesidades de la primera oleada; 3300 Tm.

Messermicht Me-321: Un planeador gigante



El Messermicht Me-321, planeador diseñado para la operación Seelöwe y evidentemente, no usado en la misma. En la foto se observan los patines de un Me-321 posado en tierra. Era remolcado principalmente por dos He 111 unidos con un ala en común y un quinto motor central.

CRONOLOGÍA PARALELA

21 mayo 1940 Raeder propone invadir Inglaterra.

15 junio Hitler plantea la disolución de 40 divisiones.

17 junio Warlimont confirmó que no había preparado ningún plan de invasión.

21 junio Aún no se estaba trabajando en el asunto para desesperación de los mandos de los estados mayores de CE y E.

Pocos días después Halder toma conciencia, por fin, de la necesidad de acabar con Gran Bretaña cuanto antes; así que mandó al jefe de la sección de operaciones, Col. Von Greifenberg, el planteamiento de la acción contra Inglaterra y **Rusia**. La sección se reorganizó en grupos de trabajo.

29 junio El OKH transmite a la Kriegsmarine un informe de sus necesidades; 13 divisiones (250000 hombres) debían desembarcarse entre Lyme Bay y Ramsgate. 10 Días después desembarcaría una segunda oleada.

30 junio Hitler examina un informe de Jodl: "La continuación de la guerra contra Inglaterra". Se señalan tres posibilidades;

- Bloqueo económico
- Ataques terroristas contra los centros habitados
- Desembarco previa consecución de la superioridad aérea.

2 julio de 1940 Se da el visto bueno para llevar a cabo los preparativos.

13 julio Mussolini ofrece tropas y aviones de cara a la invasión; pero es rechazado (véase el apartado: Italia y Francia: ¿Aliados de Alemania en Seelöwe?).

16 julio 13 Divisiones ocupan las bases del Canal de la Mancha bajo el mando de Von Rundstedt.

19 julio Discurso de Hitler ante el Reichstag proponiendo la paz a Gran Bretaña.

28 julio La Kriegsmarine manifiesta lo lejos que está de los requerimientos de Seelöwe; sólo podría reunir una leve barrera de destructores, torpederos y u-boats.

Se tardarían ¡10 días! en transportar al primera oleada.

El alte. Fricke expuso que la experiencia noruega había convencido a Raeder para no usar las unidades pesadas de la flota.

31 julio Raeder presentó un informe a Hitler, Jodl, Keitel, Brauchitsh y Halder en el que indicaba:

- 1.- Travesía difícil con oscuridad total.
- 2.- El asalto debía realizarse dos horas antes de la pleamar.
- 3.- Recomendó los periodos 20-26 de agosto y 19-26 de septiembre.
- 4.- El mar debería estar en calma.
- 5.- **La mejor época sería mayo de 1941.**

A tenor de las carencias de la Kriegsmarine, ésta propone desembarcos en un frente estrecho, lo cual es inmediatamente rechazado por Halder.

De reseñar es el intento de desvinculación de la marina para 1940 y la recomendación de que Seelöwe se retrasase hasta mayo de 1941. Sin embargo, todo quedará supeditado a la actuación de la Luftwaffe; si se consigue el dominio aéreo Seelöwe proseguirá. En caso contrario se postergará.

La normativa número 17 ordena que la Luftwaffe doblegue a la RAF.

6 agosto Se intensifica la guerra aérea.

Por otro lado se empiezan a estudiar planes para una campaña en el Mediterráneo que incluía un ataque a Gibraltar (operación Félix), el apoyo de unidades panzer a los italianos en Libia, una ofensiva contra Palestina desde la Siria francesa y una campaña para apoderarse del Canal de Suez. Incluso, se pensó en invitar **a los soviéticos** en una acción hacia el Golfo Pérsico.

Los últimos días de agosto ven como la URSS se desmarca asustada por el despliegue alemán en Rumania; despliegue consecuencia de la amenaza que la ocupación de Bucovina representaba para los vitales campos petrolíferos de Ploesti.

La ayuda panzer a los italianos en Libia se concretaría en el envío del DAK (*Deutschland Afrika Korps*) en febrero de 1941.

La ofensiva desde Siria se diluyó definitivamente cuando, por un lado, se enfriaron las relaciones con la Francia de Vichy y, por otro los ingleses conquistaron (o liberaron, como les gusta indicar) esa colonia.

Por último, Gibraltar. No se llegó a un acuerdo sobre la entrada de España en la guerra, así que todo quedó en la mesa de planificación.

1 septiembre 1940 Se ordena el traslado de la flota al Canal y se marca el **21 de septiembre** como el día S (Stag).

5 septiembre Quedan anulados todos los permisos de la Wehrmacht.

7 septiembre Con el bombardeo masivo de Londres se desata el pánico en Gran Bretaña; se piensa que es el día S y se transmite la clave de que el desembarco ha comenzado (**Cromwell**).

11 septiembre Ese día, en que Hitler debía dar la orden de prosecución o anulación de Seelöwe, no se toma ninguna decisión creando, consiguientemente algo de confusión.

13 septiembre Hitler comprende que Seelöwe no puede realizarse en 1940 aunque opta por mantener las parafernalia con la esperanza de que Gran Bretaña se quebrantara y cediera.

Hay que decir que la amenaza de invasión había desviado los destructores de la Home Fleet de su tarea de protección de convoyes facilitando la acción de "las manadas de lobos" (táctica para la guerra submarina diseñada por Doenitz) sobre estos.

17 septiembre El OKW toma conciencia de que la invasión no se producirá ese año (aunque habrá que esperar al 12 de octubre para recibir del Führer la orden definitiva).

19 septiembre Se retiran 8 grandes mercantes del Canal para operaciones de abastecimiento en Noruega.

13 diciembre 1940 Halder dice al OKH que, aunque pospuestas, Seelöwe se puede reactivar (al igual que la operación Félix. Se centra el trabajo en la operación Marita (conquista de Grecia).

José Ignacio Pasamar López
JOSE_I_PASAMAR@usuarios.plcendesa.com

La opinión alemana: la fanfarronada

K.J. Macksey en su libro *Errores militares de la Segunda Guerra Mundial* diferencia claramente los puntos de vista de los altos mandos alemanes de acuerdo con el Arma al que corresponden; así, habría uno para el Heer, uno para la Kriegsmarine y uno para la Luftwaffe.

No obstante, y desmarcándose de esas posturas “corporativas” tres altos mando abogaron fervientemente por una acción inmediata. Tanto Kesselring como Student defendían un desembarco aerotransportado que tal vez hubiera podido dar frutos positivos si se hubiera llevado a cabo en junio. Sir Bassill Liddell Hart en su libro *Al otro lado de la colina* (**ver Nota 1**) asegura que, tras Dunquerque, unas pocas divisiones hubieran batido a las inglesas (lo mismo dicen Fleming (**ver Nota 2**) y Macksey), puesto que su reorganización y reequipamiento se llevaron a cabo muy lentamente. Huelga decir que la moral británica, en ese momento, era muy baja y un sector del *establishment* político era favorable a una paz negociada.



FALLSCHIRMJÄGGER

En junio de 1940 las unidades aerotransportadas habían sufrido considerables bajas durante la operación **Amarilla** (la guerra en el Oeste), entre ellas Student que había recibido una grave herida en la cabeza en Rotterdam (y por lo cual, para Seelöwe lo hubiera sustituido su segundo Putzier).

El XI CE aerotransportado se componía de unos 25.000 hombres (7ª Flieger division y 22 div. Aerotransportable) de los cuales 6 ó 7000 eran paracaidistas.

Los planeadores usados transportarían 8 hombres más el piloto. Hay que añadir que había una grave escasez de paracaídas.

En cuanto a material disponible en 1940 comentar que el 11 de junio había disponibles 400 Ju-52 (20 hombres) y 110 planeadores. Las cifras aumentaron a 1000 Ju-52 y 150 planeadores (sólo el 75 % estaba en condiciones de vuelo) el 16 de junio.

A finales de agosto, Hitler, destina 270 aviones y 1 Rgto aerotransportado a una posible intervención en Rumania. No se reasignaron a Seelöwe hasta unos días antes de su anulación.

En suma, el desembarco del XI CE aerotransportado (la 7ª Fliegerdivision y la 22 Div. Aerotransportable) hubieran mantenido una presión constante sobre un enemigo derrotado.

Bien es verdad, como dice Von Rundstedt (**ver Nota 3**) que el abastecimiento aéreo no estaba organizado, pero tampoco lo estaban los puentes aéreos y en 1936 se llevó a cabo el primero entre Marruecos y la Península Ibérica.

El mayor problema, no obstante, hubiera podido ser la falta de armamento pesado entre las unidades aerotransportadas.

Otro oficial alemán que defendió la improvisación para proseguir la persecución de los ingleses fue Manstein. El no llevarla a efecto le produjo un hondo malestar.

“Corporativamente” las opiniones irían desde el deseo de que Goering fracasara en su ofensiva aérea (recordemos que el 11 de julio se supeditó Seelöwe a la consecución de la superioridad aérea) para evitar una operación desesperada por parte de la Kriegsmarine, pasando por un cúmulo de baladronadas por parte de Goering, hasta un optimismo inconsciente del Heer.

Esta última postura, lo mismo que la de la Kriegsmarine, merecen ser matizadas.

El Heer pareció plantearse toda la operación como un paso de río algo más complejo, ignorante de las dificultades que ello entrañaría.

La Kriegsmarine había sufrido elevadas pérdidas en la aventura noruega y, en junio de 1940 disponían de muy pocas unidades (sólo les quedaba un crucero pesado y dos ligeros). Seelöwe podía llevar aparejada la desaparición de éstas.

Por su parte, la Luftwaffe, de un modo poco realista, intentó abarcar todos los objetivos de una sola vez, sin una planificación pormenorizada. Para colmo de males, mostró sus mejores cartas antes de llevar a cabo su ofensiva:

Hasta el 12 de agosto se realizaron incursiones pequeñas sin un objetivo definido con el fin de experimentar un nuevo sistema de ayuda para la navegación, el **Knickbein** y que funcionaba por la confluencia sobre el objetivo de ondas de radio que guiaban a los bombarderos.

Esto trajo dos consecuencias inmediatas.

Por un lado habituó a los británicos a los ataques aéreos, por lo que, cuando se buscó el terror mediante los bombardeos a las poblaciones, no se pudo conseguir.

Por otro, permitió al ala 80 de la RAF neutralizar el sistema de navegación interfiriendo las ondas. Así, el *Knickbein* estaba obsoleto para Seelöwe.

Al margen de lo expuesto hasta ahora, parece que, a excepción de la Luftwaffe, ningún estamento de la Wehrmacht, y menos que nadie Hitler, tomó en serio la posibilidad de invadir Gran Bretaña. Incluso se sospecha que las exageraciones sobre el aumento de las defensas británicas parecían ser deliberadas.

No es de extrañar pues que Blumentritt diga que, entre los estados mayores, se refirieran a Seelöwe como **FANFARRONADA**. (**ver Nota 4**)

Por último me permito citar textualmente unos párrafos del libro *La guerra que había que ganar*, que resume con precisión lo que considero era el sentimiento subyacente en las altas esferas alemanas tras la hecatombe francesa en junio de 1940:

Los alemanes se equivocaron por completo al juzgar la resolución británica y creyeron que la guerra prácticamente había terminado. Tal como sugirió a finales de junio Alfred Jodl, el jefe de operaciones del OKW: "La victoria final de Alemania sobre Inglaterra es sólo cuestión de tiempo". Deleitándose en una sensación de vanagloria y autoadulación, Hitler se fue de vacaciones. Durante su visita a París, sus giras por los campos de batalla de la primera guerra mundial y sus meriendas campestres a orillas del Rin, la guerra era lo último que ocupaba el pensamiento del Führer. La estructura del alto mando alemán era tal que cuando la atención de Hitler se desviaba hacia otros asuntos, no había nadie que tuviera el empuje o la visión necesarios para tomar las riendas. Por consiguiente, los alemanes pasaron el resto de junio y gran parte de julio esperando que los ingleses hicieran propuestas de paz.

Durante aquellos días los alemanes apenas trazaron planes militares. En un memorándum fechado el 30 de junio Jodl sugería dos posibilidades estratégicas: a) un ataque directo contra la patria inglesa; b) una extensión de la guerra a zonas periféricas tales como el Mediterráneo. La primera posibilidad ofrecía tres opciones: 1) una ofensiva aérea y naval contra las rutas comerciales británicas; 2) ataques aéreos contra los centros de población británicos para sembrar el terror, y 3) una operación anfibia contra las Islas Británicas. Jodl creía que con una campaña aérea contra las líneas de abastecimiento de las Islas Británicas y contra la población la Luftwaffe lograría quebrantar la moral británica. Finalmente, señaló que la estrategia alemana requería un desembarco en la costa británica sólo como "golpe mortal".(Todessdtoss).

La mezcla de posibilidades que propuso Jodl era un síntoma de la incapacidad de los alemanes para entender problemas estratégicos complejos más allá de la Europa central. Andando el tiempo, Raeder presentaría una estrategia mediterránea, pero eso no sería hasta 1941 y cabe sospechar que su propuesta tenía más que ver con la rivalidad entre las distintas armas de las fuerzas armadas que con alguna concepción estratégica. Irónicamente, Francisco Franco, el dictador español, expresó de forma clara en aquellos días su gran deseo de unirse al Eje tan rápidamente como fuera posible. Las bases españolas en las Canarias y la toma de Gibraltar hubieran mejorado mucho la posición del Reich en un momento en que poco hubieran podido hacer los ingleses para responder a ella. Pero, convencidos de que la guerra **había terminado** y con escasos deseos de repartirse el botín con Franco además de Mussolini, los alemanes siguieron mostrándose indiferentes.

Un desembarco anfibia en las Islas Británicas nunca fue una opción seria. Pocos militares de alta graduación tenían idea de las complejidades de semejante operación.

Murray, Williamson y Millet, Allan R.
La Guerra que había que ganar.
Editorial Crítica SL. Madrid 2002.
Páginas 105 y 106

Notas:

- 1) Lidell Hart, B.H.; "Al otro lado de la colina". Ed. Ejército, Madrid 1983. Pag. 173.
- 2) Fleming, Peter; "Operación León Marino. Hitler y la invasión de Inglaterra". Ed. Juventud, Barna 1960.
- 3) Lidell Hart. Op.cit. pag. 175.
- 4) Lidell Hart. op. cit. Pag 179.

José Ignacio Pasamar López
JOSE_I_PASAMAR@usuarios.plcendesa.com

Tauchpanzers: Panzers sumergibles o anfibios

Un arma desarrollada especialmente para "Seelöwe" fue el Tauchpanzer o panzer anfibio. En la práctica más que tanques anfibios eran tanques sumergibles. El encargado de este proyecto de ingeniería fue el general Georg-Hans Reinhardt quien debió preparar cientos de tanques para trasladarlos a la orilla enemiga en los primeros momentos de la invasión, cuando descargar los vehículos directamente en la playa podría ser peligrosamente difícil. La presencia de tanques alemanes desde los primeros movimientos de invasión era considerada vital. Reinhardt puso a trabajar a expertos mecánicos para convertir unos 200 tanques en tanques estancos dotados de tubos para la toma de aire. Los mismos serían llevados hasta las zonas de desembarco en las barcasas, para luego continuar su viaje hasta la costa arrastrándose por el fondo del mar. Reinhardt también hizo arreglos para que algunos tanques fueran realmente anfibios, los cuales estarían dotados con dispositivos que les permitieran flotar en el agua hasta las cubiertas de las orugas. Conectando propulsores navales a sus motores se esperaba que pudieran "navegar" a una velocidad aproximada de 10 kilómetros por hora aunque corrían el riesgo de volcar fácilmente con olas grandes.

En total se convirtieron 42 Panzer IV y 168 Panzer III.

Tauchpanzer basado en el Panzer III

Las transformaciones fueron hechas entre junio y octubre de 1940, empleando Panzer III Ausf. F, G, H y carros de mando PzBefWg III Ausf. E. En total se convirtieron 168 Panzer III en Tauchpanzers, que fue como se los denominó. Eran servidos por voluntarios.

Los escapes tenían válvulas que impedían el ingreso de agua, y la navegación submarina era guiada por girocompás. Otro equipo adicional era una bomba para desalojar el agua que pudiera entrar al vehículo. La velocidad bajo el agua era de entre 5 y 7 Km/h.

En marzo de 1941 fue cuando se abandonó la idea de la navegación profunda, y se les cambió todo el sistema flexible por el snorkel fijo mucho más corto colocado en la cúpula del comandante. El motor tomaba aire directamente del habitáculo de la tripulación. Así cruzaron el Bug durante Barbarroja, y luego de esta acción fueron empleados como carros convencionales dentro de sus unidades.



La foto muestra un Panzer III durante unas pruebas, equipado con el equipo de vadeo profundo colocado en el compartimiento del motor (aunque una variante lo tenía directamente en la cúpula del comandante). Las dos barras verticales son testigos para medir la profundidad a la que estaba sumergido el tanque.

Los Tauchpanzer funcionaron aunque nunca en su rol previsto. Después del abandono de la operación "Seelöwe" se asignaron a las 3ra y 18va Panzer Division y fueron enviados al

Frente Oriental. El 22 de junio elementos de la 18va cruzaron el río Bug rodando sobre el lecho, pero a una profundidad muy inferior a la prevista para Seelow.

Inicialmente debían tener capacidad para sumergirse a 15+3 metros (15 operativos más 3 de seguridad). Para esto debían ser acondicionados en fábrica, lo que llevaba cuatro semanas de trabajo. Para cruzar ríos de hasta 6 metros bastaban un par de días.

El sistema de respiración era un snorkel flexible de 20cm de diámetro, con una antena que corría por dentro de éste para mantenerse comunicado. Este sistema se simplificó más adelante, montando un snorkel fijo de tres metros y 75mm de diámetro colocado en la cúpula del comandante.

El resto de las modificaciones eran las obvias: sellos de goma en todas las aberturas y un tubo inflable colocado alrededor de la torreta para sellarla. Tanto la cúpula del comandante como el visor del conductor eran de un diseño nuevo. Una vez en tierra firme unos explosivos rompían los sellos y el tanque recuperaba sus capacidades.

Aunque parezca increíble para un vehículo de más de 20 toneladas, el principal problema detectado era que flotaban y eso les hacía perder tracción sobre el lecho del río, además de impedirles trepar a la orilla si no estaba en pendiente suave.

Como dato curioso, dentro del desarrollo del Maus en los meses finales de la Segunda Guerra Mundial se había previsto equiparlo con un sistema de vadeo para evitar que este mastodonte de 188 toneladas tuviera que usar puentes especiales. De más está decir que nunca fue puesto en práctica.

Es curioso notar que los otros dos proyectos de vehículos anfibios existentes (Panzerfähre y Landwasserschlepper) no se sumergían sino que tenían cascos conformados como botes para mejorar la navegación. A pesar de esto se comportaron deficientemente y fueron rechazados para el uso operativo. No eran vehículos de combate, sino plataformas de carga.



Patricio Delfosse
"Pato"
patriciodelfosse@ciudad.com.ar

INGLATERRA

Royal Air Force en "Seelöwe"

Grupos Aéreos de la RAF	
<u>Grupo 10</u> 87 Sqn. Exeter (Hurricane) 217 Sqn. Exeter (Hurricane) 238 Sqn. Middle Wallop (Hurricane) 609 Sqn. Middle Wallop (Spitfire) 604 Sqn. Middle Wallop (Blenheim) 152 Sqn. Warmwell (Spitfire) 234 Sqn. St. Eval (Spitfire) 247 Sqn. Roborough (Gladiator) 92 Sqn. Pembrey (Spitfire)	<u>Grupo 11</u> 32 Sqn. Biggin Hill (Hurricane) 610 Sqn. Biggin Hill (Spitfire) 501 Sqn. Gravesend (Hurricane) 600 Sqn. Manston (Blenheim) 56 Sqn. North Weald (Hurricane) 151 Sqn. North Weald (Hurricane) 85 Sqn. Martlesham (Hurricane) 25 Sqn. Martlesham (Blenheim) 64 Sqn. Kenley (Spitfire) 615 Sqn. Kenley (Hurricane) 111 Sqn. Croydon (Hurricane) CAN. Sqn. Croydon (Hurricane) 54 Sqn. Hornchurch (Spitfire) 65 Sqn. Hornchurch (Spitfire) 74 Sqn. Hornchurch (Spitfire) 266 Sqn. Hornchurch (Spitfire) 43 Sqn. Tangmere (Hurricane) 601 Sqn. Tangmere (Hurricane) FIU. Sqn. Soreham (Blenheim) 145 Sqn. Westhampnett (Hurricane) 17 Sqn. Debden (Hurricane) 85 Sqn. Debden (Hurricane) 1 Sqn. Northolt (Hurricane) 257 Sqn. Northolt (Hurricane) 303 Sqn. Northolt (Hurricane)
<u>Grupo 12</u> 310 Sqn. Duxford (Hurricane) 19 Sqn. Fowlmere (Spitfire) 66 Sqn. Coltishall (Spitfire) 242 Sqn. Coltishall (Hurricane) 222 Sqn. Kirton (Spitfire) 264 Sqn. Kirton (Defiance) 46 Sqn. Digby (Hurricane) 611 Sqn. Digby (Spitfire) 29 Sqn. Digby (Blenheim) 229 Sqn. Wittering (Hurricane) 23 Sqn. Collyweston (Blenheim) 73 Sqn. Church Fenton (Hurricane) 249 Sqn. Church Fenton (Hurricane) 616 Sqn. Leconfield (Spitfire)	<u>Grupo 13</u> 41 Sqn. Catterick (Spitfire) 219 Sqn. Catterick (Blenheim) 607 Sqn. Usworth (Hurricane) 72 Sqn. Acklington (Spitfire) 79 Sqn. Acklington (Hurricane) 253 Sqn. Turnhouse (Hurricane) 602 Sqn. Drem (Spitfire) 605 Sqn. Drem (Hurricane) 141 Sqn. Prestwick (Defiance) 603 Sqn. Montose-Dyce (Spitfire) 262 Sqn. Grangemouth (Hurricane) 3 Sqn. Wick (Hurricane) 232 Sqn. Sumburgh (Hurricane) 504 Sqn. Castletown (Hurricane) 245 Sqn. Aldergrove (Hurricane)

Bajas de la Batalla de Inglaterra

Royal Air Force	Luftwaffe
JULIO 1940 Hurricane- 33 destruidos, 17 dañados Spitfire- 34 destruidos, 24 dañados Paul Boulton Defiance- 6 destruidos, 1 dañado Blemhein- 4 destruidos, 1 dañado	JULIO 1940 Me-109E- 48 destruidos, 14 dañados Bf-110C- 18 destruidos, 4 dañados Ju-87 "Stuka"- 13 destruidos, 11 dañados Ju-88- 39 destruidos, 11 dañados Do-17- 39 destruidos, 13 dañados He-111- 32 destruidos, 3 dañados
AGOSTO 1940 Hurricane- 211 destruidos, 44 dañados Spitfire- 113 destruidos, 40 dañados Paul Boulton Defiance- 7 destruidos, 3 dañados Blenheim- 13 destruidos, 10 dañados Beaufighter- 0 destruidos, 1 dañado	AGOSTO 1940 Me-109E- 217 destruidos, 45 dañados Bf-110C- 119 destruidos, 40 dañados Ju-87 "Stuka"- 57 destruidos, 16 dañados Ju-88- 89 destruidos, 32 dañados Do-17- 71 destruidos, 30 dañados He-111- 89 destruidos, 15 dañados
SEPTIEMBRE / OCTUBRE 1940 Hurricane- 294 destruidos, 77 dañados Spitfire- 195 destruidos, 76 dañados Blenheim- 12 destruidos, 4 dañados	SEPTIEMBRE / OCTUBRE 1940 Me-109E- 326 destruidos, 96 dañados Bf-110C- 124 destruidos, 26 dañados Ju-87 "Stuka"- 1 destruido, 3 dañados Ju-88- 175 destruidos, 85 dañados Do-17- 82 destruidos, 36 dañados He-111- 131 destruidos, 78 dañados
TOTALES Hurricane- 538 destruidos, 138 dañados Spitfire- 342 destruidos, 140 dañados Paul Boulton Defiance- 13 destruidos, 4 dañados Blenheim- 29 destruidos, 15 dañados Beaufighter- 0 destruidos, 1 dañado	TOTALES Me-109E- 591 destruidos, 155 dañados Bf-110C- 261 destruidos, 70 dañados Ju-87 "Stuka"- 71 destruidos, 30 dañados Ju-88- 303 destruidos, 128 dañados Do-17- 192 destruidos, 79 dañados He-111- 252 destruidos, 96 dañados
BAJAS 406 muertos, 13 desaparecidos, 295 heridos	BAJAS 1.390 muertos, 1.819 desaparecidos, 489 heridos

José Miguel Fernández Gil
"Alm. Yamamoto"
alm_yamamoto@hotmail.com

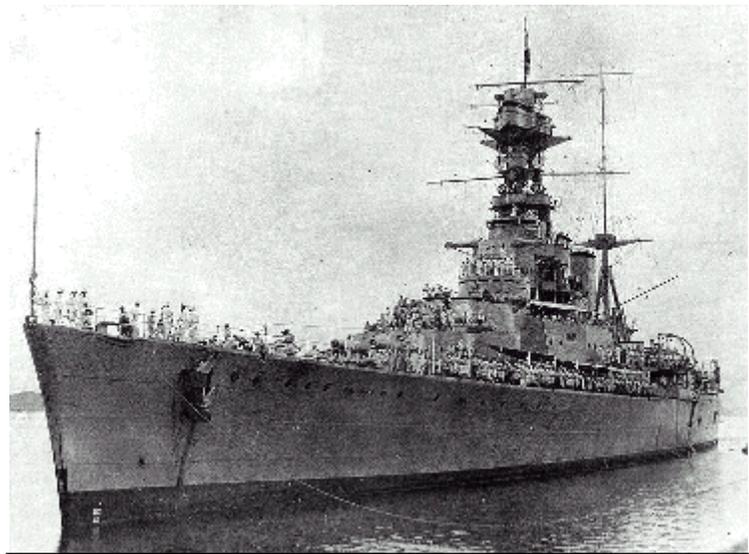
Royal Navy

La otrora primera Flota del Mundo se veía abocada en 1940 a compartir ese honor con la US NAVY. Después de la victoria aliada en la primera guerra mundial los vencedores tuvieron que pagar un enorme precio para lograrla, los gastos Estatales habían sido enormes y la carrera armamentística, sobre todo en el mar, tuvo que ser detenida para evitar la bancarrota entre los vencedores. Solamente los EEUU habían salido reforzados, pero los Estados Europeos, vencedores y vencidos, se enfrentaban al desastre financiero.

Primero en Washington en 1922 y posteriormente en Londres en 1931 -esta última fue convocada para prorrogar la moratoria debido al crack bursátil del 29- se sentaron las bases del poder Naval para las décadas de los años 20 y 30. La emergente Flota Japonesa consiguió el tercer puesto frente a otras Potencias vencedoras de la “Gran Guerra” como Francia e Italia, pero en Japón se consideró una humillación pues tenían las esperanzas de conseguir la paridad con Gran Bretaña y los EEUU. Las posteriores tensiones en Asia y Europa con el advenimiento de los totalitarismos fascistas Japoneses, Italianos y Alemanes centraron el esfuerzo de Gran Bretaña y en igual medida de Francia en controlar la situación.

Primero con Japón que denunció el tratado de Londres y posteriormente Alemania que denunció el Tratado de Versalles, arranca tras el breve lapso de tiempo de 16 años de nuevo la carrera armamentística en el mar. Durante la vigencia de la limitación del poder Naval se sentaron los tonelajes máximos para cada marina de los distintos tipos de buques. Así nacieron en todas las marinas los Cruceros conocidos como “10.000” que era el tonelaje máximo de tales buques y los grandes planes que desarrollaban las distintas marinas mundiales fueron cancelados.

Entre los buques que se construían en Gran Bretaña al final de la 1GM se encontraban los Cruceros de Batalla más grandes del mundo: la clase “HOOD” que hasta la entrada en servicio de los Acorazados clase “BISMARCK” en 1940 fueron los buques más potentes. De esta clase de 4 buques solamente fue alistado el HOOD, los otros tres (ANSON, HOWE y RODNEY) fueron cancelados. Gran Bretaña planteó en el período de entreguerras la construcción de acorazados rápidos: la clase “RODNEY”. Esta clase estaba compuesta por los buques RODNEY y NELSON. Tenían una silueta insólita pues todo su armamento principal, compuesto por tres torres triples de 406mm (16”) estaban en proa, mientras la popa ubicaba las superestructuras y el armamento secundario y antiaéreo. Para poder terminarlos los Británicos tuvieron que desguazar o vender algunos Acorazados y Cruceros de Batalla de la 1GM. Esta silueta fue posteriormente copiada por los buques de batalla Franceses como los Acorazados clase “RICHELIEU” o los Cruceros de Batalla clase “DUNKERQUE”.



El poderoso Hood en 1924

Como en las otras marinas contemporáneas modernizaron los buques existentes de la 1GM en la década de los 30. Así pues fueron modernizados los Cruceros de Batalla clase “REPULSE” o los Acorazados clase “QUEEN ELIZABETH” y “ROYAL SOVEREING” entre otros, y como resultado surgieron a veces buques con siluetas distintas que derivaron en subclases. La clase de buques de línea que vieron un auge excepcional en todas las marinas fueron los Cruceros Pesados, sucesores de los antiguos corsarios, su función basculaba entre la de éstos y la de protección de las vías de comunicación marítimas.



El crucero de batalla Repulse fotografiado cerca de 1923

En Gran Bretaña se construyeron algunos conocidos como “10.000” o “WASHINGTONS”. Gran Bretaña se había opuesto a la limitación de tonelaje o armamento para estos buques pero debió construir algunos, como respuesta a los que se construían en otras Marinas. La clase más numerosa fue la “COUNTY”, de la que salieron tres subclases y algunos de estos buques fueron vendidos a los Dominios. El estallido de las tensiones en el continente Europeo decidió que se ampliase y modernizase la Royal Navy con la aprobación de la construcción de los Acorazados de la clase “KING GEORGE V”, clase formada por 5 buques (KING GEORGE V, PRINCE OF WALES, DUKE OF YORK, ANSON y HOWE). También se decidió construir una nueva clase de Acorazados: la “VANGUARD” del que finalmente se aprobó la construcción de uno solo, pero el estallido de la 2GM ralentizó los trabajos de construcción y el buque no fue alistado hasta 1946.

Gran Bretaña por lo tanto entró en la 2GM con tan solo 3 Cruceros de Batalla, de los que solo sobreviviría uno, pero era fuerte en Acorazados, contaba con 12 de ellos aunque 10 eran reminiscencias del pasado modernizados entre la décadas de los 20 y 30. También estaba falta de Cruceros Pesados solo las clases “COUNTY” y “YORK” estaban alistadas en 1939. Durante la guerra se perdieron algunos entre ellos (todos los de la clase “YORK”). Pero en cambio era una Marina fuerte en Cruceros Ligeros de los que los Británicos construyeron un nuevo tipo encuadrado en esta categoría: los Cruceros Ligeros Antiaéreos. La clase más numerosa fue la “DIDO”, armados con los potentes cañones antiaéreos de 133mm (5,4”)

Gran Bretaña era una potencia insular, al igual que Japón, pero a pesar de ser los pioneros de la aviación embarcada no supo aprovechar esta ligera ventaja y tan solo construyó un pequeño número de Portaaviones. Al otro lado del planeta la otra potencia insular, gracias a los esfuerzos de un Almirante visionario, emprendió la construcción de una poderosa Escuadra de Portaaviones que le daría el dominio del mar y de la guerra durante 6 meses, dando muestras de cual era el futuro de la guerra en el mar. Gran Bretaña se decantó hacia buques de mediano desplazamiento y un reducido número de aviones embarcados. Sólo el estallido próximo de la 2GM pareció despertarles de este letargo y construyeron Portaaviones Pesados de Escuadra: la

Clase "VICTORIUS"; con una aceptable dotación de aparatos (76) y que no entrarían en servicio hasta 1941. Para cuando estalló la Guerra sólo tenían un Portaaviones Pesado de Escuadra: el ARK ROYAL; que sería hundido cerca de las costas Españolas del Mediterráneo en 1941 por el impacto de un solo torpedo. Irónicamente 3 años más tarde sucumbiría también del mismo modo el único Portaaviones Japonés blindado. Contaban también los británicos con un pequeño número de Portaaviones de mediano desplazamiento que tenían una reducida capacidad de aviones y ningún Portaaviones de Escolta, por lo que tuvieron que depender de los que los EEUU pudieron cederle luego de la caída de Francia en 1940, por la Ley de Préstamo y Arriendo.

Gracias a la anteriormente citada Ley de EEUU, Gran Bretaña recibió también un gran número de Destruyores que necesitaban para combatir a los U-Boot Alemanes que amenazaban el tráfico marítimo. Estos Destruyores de la Armada de los EEUU eran los viejos "FLUSH DECK" también conocidos por "FOUR PIPES", por sus características 4 chimeneas, buques que eran también una reminiscencia del pasado, construidos durante la 1GM en gran cantidad fueron después de la misma pasados a la reserva o vendidos a terceras Marinas de Guerra. De construcción ligera y sencilla, en la 2GM sólo eran aptos para la lucha antisubmarina. Estos buques estaban subdivididos en 3 clases: "CALDWELL" (6 unidades), "WICKES" (111 unidades) y "CLEMSOM" (156 unidades). Para darnos una idea de su sencillez basta decir que se tardaba un promedio de 3 meses desde que se ponía su quilla hasta que eran alistados por unidad. Por último diremos de estas unidades que 50 fueron entregadas a la Royal Navy en 1940 y 9 lo fueron a la URSS en 1944.

La Royal Navy contaba con un pequeño número de Destruyores propios al comienzo de la 2GM, pero eran insuficientes para salvaguardar sus líneas vitales marítimas ante los ataques de los U-Boot y al mismo tiempo apoyar a la flota en sus salidas al mar. Los teóricos guardianes y ojos de la Flota, los Destruyores, estaban desbordados en 1940 vigilando las rutas Atlánticas, los fondeaderos de la KRIEGSMARINE, apoyando las operaciones de la Flota en alta mar, escoltando la miscelánea de buques que cruzaban el canal diariamente desde las islas al continente y viceversa. Asimismo no debemos olvidar que Gran Bretaña tenía dominios en toda la geografía del planeta que debía salvaguardar de las depredaciones de los corsarios Alemanes: el Caribe, el Atlántico Sur y Norte, el Mar del Norte, el Mediterráneo con el canal de Suez (vital para las comunicaciones con el extremo oriente), el Mar Rojo, el Golfo Pérsico (por donde llegaba una gran parte del petróleo que necesitaba), el Indico y finalmente el Pacífico.

José Miguel Fernández Gil
"Alm. Yamamoto"
alm_yamamoto@hotmail.com

Situación del Ejército Británico

✚ La situación del Ejército Británico era bastante comprometida en los meses posteriores a la evacuación de Dunkerke. No solamente habían sido expulsados del continente europeo (con el sabido efecto desmoralizador y de desorganización de sus unidades) sino que debieron abandonar casi todo el material pesado de sus unidades. Para sumar un punto más a este estado de fragilidad, los británicos tenían que velar al mismo tiempo por sus posesiones en todo el globo, en especial las más amenazadas de África. De todas formas, **la fragilidad de los británicos era relativa**, pues en el peor de los casos se deberían enfrentar a un ejército alemán que desembarcase en sus costas, falto de blindados y artillería en gran cantidad, y con el consabido problema de los suministros.

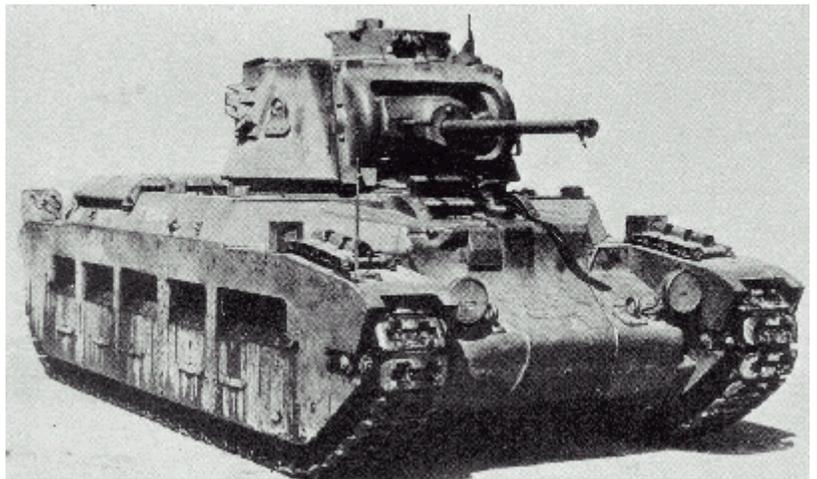
✚ Se calculaba en ese momento, que serían necesarias 3 semanas para reorganizar la BEF. Entre tanto solamente se disponían de 15 divisiones de infantería y 1 División Acorazada (DAC). El potencial medio de las mismas era de 11.000 hombres (la mitad de sus efectivos) y 2 de ellas no tenían una instrucción adecuada; 5 tenían poca instrucción; y solamente 9 estaban bien entrenadas.

✚ Para junio de 1940 la fuerza del ejército británico en las islas metropolitanas era de: 200 tanques medianos y pesados, 300 tanques ligeros, 786 cañones de campaña y 167 cañones contracarro.

✚ Como resultado de que Inglaterra era la única nación que seguía en pie contra Alemania e Italia, las fuerzas de otras naciones que pudieron escapar a la destrucción se les unieron, resultando que para octubre de 1940 el ejército británico contaba además con la disponibilidad de : 18.000 polacos, 850 franceses, 15.000 noruegos, 1.500 holandeses, 800 belgas y 3.000 checoslovacos.

✚ Los alemanes estimaban que en Gran Bretaña había 34 ó 35 divisiones cuando realmente había 29 y 8 Brigadas (6 de ellas blindadas). Según los primeros cálculos alemanes, cuando estimaban en 20 las divisiones británicas, suponían necesarias 40 divisiones propias para la invasión, es decir una superioridad de 2 a 1.

✚ A pesar de la inminente amenaza de invasión, el 10 de agosto, el Estado Mayor Imperial resuelve, con la aprobación de Churchill, enviar en forma inmediata a Egipto una fuerza de 154 tanques, de los cuales 50 eran del tipo pesado Mark II "Matilda" y una importante cantidad de piezas de artillería, ametralladoras y cañones antitanques. De esta forma la defensa de las Islas Británicas quedaba, en ese momento, reducida a la mitad en cuanto a vehículos blindados.



Carro de infantería Matilda II desesperadamente necesitado por el Ejército británico ante la amenaza de invasión

■ El equipo disponible en Gran Bretaña enfrentaba además el problema del racionamiento de municiones. Se disponía del siguiente material:

- Cañones cc de 2 pulgadas: 54
- Cañones Bren: 2300
- Morteros de 2 y 3 pulgadas poquísimos
- Carros blindados: 37
- Tanquetas: 395
- Tanques de Infantería: 72
- Tanques pesados: 33
- Cañones de campaña: 420 (200 granadas p.u.)
- Cañones medios y pesados: 163 (150 granadas p.u.)
- Más 47 Baterías Costeras.

Un ejemplo de lo anterior es que en St. Margaret's Bay (Dover) existía un frente de entre 6 y 8 kilómetros cubierto sólo por 3 cañones cc con 6 disparos cada uno.

■ El general Ironside (general jefe de las Fuerzas armadas metropolitanas) planteó un plan defensivo de 3 barreras:

- 1.- Zona atrincherada en la costa con defensores adiestrados y una reserva móvil.
- 2.- Home Guard con una defensa en profundidad en el sur.
- 3.- Reserva principal.

Agradecimiento: a José Ignacio Pasamar López por el material aportado para el presente artículo

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

La “Home Guard”

■ En 1925 fue montada la Defensa Pasiva de Gran Bretaña que básicamente debería organizarse para la previsión de ataques aéreos. La misma controlaba escuadrillas de cazas, bombarderos y en cierta forma el Cuerpo de Observadores. Se mantenía bajo el control directo del Ejército a los cañones antiaéreos. El Ministerio de Correos y el de Comercio (responsable en aquella época de las estaciones de guardia costera), junto con el Ejército, la Armada Real y la Aviación Real estaban comprometidos también en su colaboración con la Defensa Pasiva, que en definitiva era la organización encargada de poner en guardia a la nación contra incursiones aéreas

■ Para el año 1936 las Fuerzas Aéreas de Gran Bretaña fueron reorganizadas y se suprimió la Defensa Pasiva, sustituyéndola por mandos formados para especializadas tareas operacionales. Mandos de instrucción y mantenimiento, mando costero, mando de bombarderos y mando de cazas. El Mando de Cazas pasó a tener el control completo de las defensas antiaéreas y del Cuerpo de Observadores

■ En caso de esperarse una invasión alemana inmediata la palabra clave “Cromwell” sería radiada. En efecto a las 8:07 de la noche del sábado 7 de septiembre el Ejército fue puesto en “Alerta uno”. Por su parte la Guardia Civil convocó a sus fuerzas según el método convenido: tocando las campanas de las iglesias

■ El planteamiento formal para la creación de un sistema de defensa nacional fue realizado a través de la radio en mayo de 1940 por Anthony Eden, Ministro de Defensa. En un principio de le llamó Cuerpo Voluntario de Defensa Nacional y estaría formado por voluntarios sin paga. El primer día del llamado se anotaron doscientos cincuenta mil hombres y al llegar el verano eran ya un millón

■ El entrenamiento de estas tropas era básicamente para que pudieran enfrentar con éxito a tropas paracaidistas enemigas. Para el mes de julio, la anterior designación de Cuerpo Voluntario de Defensa fue reemplazada por el de Guardia Nacional (Al principio a los componentes de la Home Guard se les denominó parashots; por la amenaza de un desembarco aéreo y se crearon los “*Ironsides*” pequeños grupos de hombres armados, de gran movilidad para la defensa contra los ataques paracaidistas)

■ El 23 de julio de 1940 los Voluntarios de la Defensa Nacional son llamados para formar parte de la Guardia Nacional en Gran Bretaña. Se enrolan más de 1.300.000 hombres comprendidos entre los 17 y los 65 años de edad. Su uniforme consistía únicamente de un brazalete distintivo colocado sobre las ropas civiles

■ Estas tropas tan dispares, mal armadas y peor entrenadas causaban poca impresión como unidad efectiva de combate, lo que llevó a las autoridades a censurar las fotografías donde se mostraba a la Guardia Nacional en su verdadero estado

■ Se nombraron comandantes por los gobernadores de los condados tras consultar a los militares de mayor graduación de los distritos y se eligieron oficiales retirados como organizadores de área, zona o grupo, y nombraron a los jefes locales (El 3 de agosto las unidades se incorporan a los regimientos de sus condados)

⚔Primero se pensó en formar únicamente compañías. Luego, en zonas populosas se formaron batallones bajo el mando directo del cuartel general de la zona.

⚔Se recurrió a todo tipo de medidas para dotar a la Guardia Nacional de armamento. Por ejemplo automóviles civiles fueron protegidos con planchas de acero para crear improvisados “blindados”. En un principio se pretendió que al menos la tercera parte de estas tropas tuvieran su propio fusil, pero en la práctica no se alcanzó a esa cifra. Incluso se hizo común el uso de la “pike”, que consistía en un largo tubo de metal al que se le había añadido una bayoneta en la punta. Solamente con la llegada de medio millón de rifles provenientes de los Estados Unidos el problema fue solucionado, pero acotamos que estas armas eran de la Primera Guerra Mundial (En Estados Unidos creó un Comité Americano para la Defensa de los Hogares Ingleses que envió gran número de rifles de caza, pistolas, escopetas y gemelos)

⚔Incluso se pidieron armas automáticas y ametralladoras a los museos y coleccionistas, pero más tarde el uso de estas armas fue prohibido debido al riesgo de su uso por parte de aficionados...

⚔Era normal en aquellos días en que se esperaba la invasión, ver a parejas de integrantes de la Guardia Nacional patrullando la campiña británica en bicicletas y armados con escopetas de caza

⚔Como parte de las medidas para contrarrestar un ataque con tropas aerotransportadas, fueron suprimidas todas las señalizaciones de calles y rutas, estaciones de metro, ferrocarril, etc.. También fueron quitadas las referencias en los edificios públicos y en los medios de transporte. Además se colocaron en los terrenos aptos para el aterrizaje de planeadores todo tipo de obstáculos, desde troncos clavados en el suelo hasta automóviles en desuso para que entorpecieran las posibles pistas de aterrizaje. En los tramos planos de las carreteras se colocaban arcos de acero que permitían el paso de vehículos por debajo, pero evidentemente serían un obstáculo insalvable para los frágiles aviones. Otra medida adicional fue la obligatoriedad de aparcar e inmovilizar en lugares apropiados los vehículos civiles como automóviles, motos y bicicletas para evitar de esta forma su uso inmediato por parte del enemigo

⚔En el mes de agosto y a los efectos de mejorar la coordinación entre la Guardia Nacional y el ejército regular, fueron asignados oficiales del ejército para incorporarse a la Guardia Nacional



El recurso de eliminar o de cambiar los carteles de señalización provocó que muchos ingleses también se desorientaran...

⚔Una vez que el peligro de la invasión se disipó, comenzaron las desertiones dentro del plantel de voluntarios, razón por la cual a partir de noviembre de 1941 fueron implantados mandos y jerarquías militares en la organización de la misma

⚡ Como medida de seguridad adicional fueron encerrados en campos de concentración los miembros de las organizaciones pronazis, entre ellos Sir Oswald Mosley, jefe de la Unión Británica de Fascistas

⚡ Las playas del sur de Inglaterra, consideradas aptas para operaciones de desembarco, fueron prohibidas al uso del público y se procedió a colocar en ellas todo tipo de obstáculos, como minas, alambradas, dientes de dragón, y nidos de ametralladoras colocados en los lugares estratégicos que las cubrían. Sin embargo la población de esas zonas no fue evacuada y solamente se tomó el control de aquellas edificaciones consideradas de inmediato valor militar. En el resto de los casos simplemente se avisó a sus ocupantes que en caso de emergencia se les podría desalojar de las mismas sin previo aviso

⚡ Se tomó la decisión de que fueran integrantes de la Guardia Nacional quienes se hicieran cargo de las ametralladoras emplazadas en las carreteras interiores, hasta que la presencia de efectivos regulares del ejército se hiciera necesaria

⚡ Era tan escasa la confianza depositada al inicio en la Defensa Local de Voluntarios que se decía que la LDV (Local Defense Volunteers) significaba Look, Duck and Vanish, es decir, mirar, esconderse y desaparecer...

⚡ Home Guard: en julio de 1940 tenía 500.000 hombres organizada en batallones cuyas compañías oscilaban entre 300 a 400 hombres. Solamente la tercera parte de estas fuerzas disponía de armamento militar, el resto usaba rifles de caza, pistolas deportivas, "pikes", etc... La misión de la Home Guard era la defensa de edificios importantes, cruces de carreteras, estaciones de tren, fábricas, y el patrullaje de la zona rural y costera

⚡ El mayor aporte de la Home Guard fue que permitió el entrenamiento de las unidades regulares y que ciertos cuerpos (como la policía) se dedicaran a sus labores

⚡ **Guerra de guerrillas:** El general Andrew Thorne propuso crear unas "partidas de retaguardia" para hostigar los preparativos alemanes de cara a la segunda fase de su avance hacia Londres. El mando se dio a Peter Fleming (Autor del libro "Hitler y León Marino"). Se denominaron **Unidades Auxiliares** y contaban con elementos de la Home Guard dirigidos por oficiales del ejército (por cada una de las células). Los zapadores del XII CE propusieron crear escondrijos subterráneos abastecidos. Se formaron 20 ó poco más de estas unidades guerrilleras. Su composición en el verano de 1940 era de 1 Oficial y 12 soldados al mando de un subalterno, 2 hombres de transmisiones y 1 despensero (furriel), más un escribiente. A esto se le denominó **Fuerza de Choque**. Dependientes de este núcleo y esparcidas a lo largo de su territorio estarían pequeñas células de Home Guards (de composición variable). Los abrigos estarían en zonas boscosas o de espesos matorrales. Entre la Fuerza de Choque y las células, la comunicación se establecería mediante enlaces (mensajeros).

Agradecimiento: a José Ignacio Pasamar López por el material aportado para el presente artículo

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

Las defensas costeras

✚ Otro componente del sistema defensivo británico era el concerniente a las defensas costeras, es decir, las instalaciones de artillería y refugios de observación dispuestos a lo largo de la costa para repeler intentos de invasión provenientes del mar

✚ En junio de 1940, la rama FW3 del Directorio de Fortificaciones y Trabajos de la Oficina de Guerra publicó los planes para la creación de 12 tipos estándar de fortificaciones. A lo largo del país fueron realizadas variaciones menores a estas construcciones

✚ El diseño más común fue el Tipo 22, que tenía forma de hexágono regular con lados de 1.8 mts. y un grosor de 0.30 mts. La mayoría tenía una aspillera en cada lado del hexágono, excepto en el que iba la puerta de entrada. En otras variantes, la entrada a la fortificación era baja, de manera de poder acomodar en ese mismo lado otra aspillera



Fortificación Tipo 22

✚ El diseño Tipo 23 era rectangular, mitad abierto y mitad cerrado. En la parte abierta de la fortificación se colocaba un antiaéreo liviano. Cada área era aproximadamente de 2.5 metros cuadrados

✚ Otros tipos de defensas eran los números 24, 25, 26, 27 y 28. Todas tenían paredes de entre 0.30 y 1 metro de grosor

✚ El Tipo 28 en especial, con grosor de 1 metro y en forma de cuadrado de 6.8 metros de lado, estaba diseñada para que se pudiera colocar en ella un cañón antitanque de dos libras. En algunos de estos modelos se podía acomodar aparte del arma, a una sección de infantería

✚ Otro tipo de fortificaciones fueron realizadas para dar cabida a la ametralladora Vickers, permitiendo desde ellas cubrir amplias zonas de tiro gracias a grandes aspilleras en los lados de la misma

El vital puerto de Dover estaba fuertemente defendido, incluso tenía más armas de las que su guarnición podía empuñar, producto de la acumulación de material luego de Dunkerke. Parte del material eran 3 armas antitanque, 19 ametralladoras Bren, 4 morteros, 3 tubos lanzatorpedos de 21", 8 cañones de 6", 2 cañones de 12 libras y 2 cañones de 14" (llamados Winnie and Pooh)

En total se construyeron cerca de 18.000 fortificaciones de todo tipo (no solamente costeras) y la mayoría de ellas estaba lista para 1940. El valor de las mismas dependía no solamente de su construcción, sino también de su posición en el terreno, de la forma en que algunas estaban disimuladas, y sobre todo, de la integración de las mismas en sistemas defensivos integrales.



Obligado por la pérdida de material durante la evacuación de Dunkerke, el ejército británico debió improvisar armamento para hacer frente a la temida invasión. Un ejemplo es el emplazamiento para los morteros Spigot. Se trataba de una fortificación de concreto con el cilindro reforzado en acero para la colocación del mortero. Como defensa estática se preveía que fueran efectivas. En la foto vemos a la dotación de un mortero Spigot montado en su base.

El mortero Spigot fue inventado para producir un arma en forma fácil y económica. Permitía disparar una bomba de 20 libras de alto explosivo. Tenía un alcance efectivo de 100 metros en su papel antitanque y de hasta 450 metros cuando era usada como arma antipersonal.

Agradecimiento: Las imágenes y parte del material del presente artículo fueron tomados del sitio: "World War Two Pillboxes and Invasion Defenses in the UK" <http://uk.geocities.com/pillboxesuk/> con expresa autorización de su autor **Ian Sanders** a quien agradecemos su colaboración con nuestro trabajo.

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

ITALIA Y FRANCIA

Italia y Francia: ¿Aliados de Alemania en Seelöwe?

El 13 de julio de 1940 Mussolini ofreció hombres y aviones a Hitler de cara a la invasión de Gran Bretaña: la oferta fue rechazada...

A tenor de la endémica carencia de transportes (que hizo bajar las expectativas alemanas de 40 a 13 divisiones en su primera oleada), el ofrecimiento de unidades de tierra estaba fuera de lugar. Al margen quedan consideraciones en cuanto al valor operacional de un ejército poco preparado (por equipamiento y tácticas) para una guerra moderna.

La aviación tal vez hubiera podido resultar útil para una estrategia de saturación y, pese a la negativa, Mussolini logró imponer un Cuerpo Aéreo que participó en la Batalla de Inglaterra (véase Análisis de una eventual contribución aérea italiana a "Seelöwe").

La principal baza hubiera sido la de una marina con libertad de movimientos que supliera las carencias de la Kriegsmarine. Sin embargo eso hubiera requerido el paso previo de la conquista de Gibraltar.

Otra opción, y ésta sí la contemplaron los primeros análisis germanos, consistía en usarla para "fijar" la Royal Navy en el Mediterráneo. No obstante, fue desestimada, tal vez por razones políticas.

Al margen de consideraciones estratégicas, Italia no estaba preparada para la contienda en que se embarcó. Razones políticas hicieron que Mussolini declarara la guerra a Francia y Gran Bretaña pero, si no llega a ser por el inesperado y arrollador éxito alemán, es improbable que se hubiera intentado otra cosa que algún escarceo colonial.



El Vittorio Veneto acorazado italiano de la serie formada por 4 buques: Vittorio Veneto, Littorio, Roma e Impero.

Prueba de esta falta de preparación, que remarca Pietro Badoglio (*ver Nota 1*) por entonces jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, es la carencia de un plan de operaciones para ocupar Malta; un importante escollo en la ruta de abastecimiento de Libia (véase Cuadro Anexo).

Las prisas por "comerse un trozo de pastel", colonial principalmente, llevó a Mussolini a entrar en una guerra que su pueblo no deseaba, mal equipado y sin una intencionalidad clara.

Cuadro Anexo:

El 10 de junio los británicos tomaron la decisión de evacuar Malta, desguarneciéndola. Todos pensaban que la isla sería el primer objetivo de los italianos. Malta fue evacuada... pero el ataque no llegó. La única acción llevada a cabo por los italianos fue el ataque, por bombarderos S-79, del puerto de La Valeta. Churchill, a la vista de esto, decidió defenderla y envió parte de su precioso, por lo escaso y lo necesitado en otros lugares (como la misma Inglaterra), material.

Petacco, Arrigo; Crónica militar y política de la Segunda Guerra Mundial. Editorial Sarpe, Madrid 1982 (vol. I).

Buscando una posición que le permitiera negociar en condiciones de superioridad frente a franceses (ya derrotados) y británicos (en camino de ser vencidos) y temiendo quedar apeado de un tren que circulaba demasiada velocidad instó a sus fuerzas armadas a penetrar en territorio egipcio con un ejército inapropiado para una guerra de movimiento moderna, máxime para las condiciones específicas del desierto africano. (**ver Nota 2**) Además de, como hemos visto, ofrecer su ayuda (más bien su justificación) en la operación Seelöwe.

Hemos de considerar que en el desequilibrio de poder en Europa consiguientemente a la caída de Francia, Alemania se vio a sí misma en un espejo distorsionado como la gran vencedora y la rectora del destino de esa misma Europa. Ello conllevaba la estructuración del Reich procurando no modificar, o variar lo menos posible, el *status quo*. Tenemos que tener presente que **la misión de Hitler no era extender una revolución fascista por el mundo.**

Desde este punto de vista cualquier concesión desequilibraba la precaria estabilidad.

De ahí que no se aprovechara la coyuntura favorable creada por los ataques británicos a la flota gala:

El 18 de junio de 1940 se da orden de apoderarse de los barcos franceses en puerto inglés mediante golpes de mano.

El 4 de julio la flota de Gibraltar ataca los navíos surtos en Mers-el-Kebir (operación Catapulta); hundieron un buque y dañaron otros tres. En la acción murieron 1300 marineros franceses.

6 y 8 de julio, aviones torpederos atacan nuevamente Mers-el-Kebir.

A la par, grupos de choque se apoderan por la fuerza de buques galos, causando bajas entre los tripulantes.

El 8 de julio, un grupo de comandos ataca el Richelieu en Dakar dañándolo (según Goda lo atacan aviones del Hermes).

Estas agresiones crearon malestar en el gobierno de Vichy llegándose al ofrecimiento por parte de Pierre Laval, el 26 de agosto, de que la aviación francesa se uniera a los ataques contra Gran Bretaña. Incluso, en una reunión del gabinete francés el día 30, se propone (Laval nuevamente) declarar la guerra a Inglaterra; (**ver Nota 3**) la proposición fue rechazada.

Al margen, hay propuestas particulares de “vengar” la afrenta británica: el coronel René Fouck decía contar con 200 pilotos para participar en los ataques sobre Gran Bretaña.

Todo esto no será teniendo en cuenta por la diplomacia alemana, antes bien, se sospechará de un doble juego del mando militar de Marruecos (Weygand) y no será hasta el incidente del 23 de septiembre de 1940 de Dakar (operación *Menace*; se analizará en un futuro artículo), y la vigorosa respuesta de las fuerzas armadas francesas, cuando cambie la postura de Hitler hacia una inclusión del gobierno de Petain en sus planes.

Será entonces, 1 de octubre, cuando Hitler intente integrar a Francia, Italia y España en una estrategia común contra Gran Bretaña (*El gran engaño*) y, según Goda, (**ver Nota 4**) contra Estados Unidos (directiva nº 18). Pero eso es otra historia.

Lo que realmente nos interesa es que la propuesta anti-británica de acción conjunta franco-germana fue desestimada y que, a lo largo de 1940, diversos navíos franceses de gran entidad (**ver Nota 5**) habían navegado por el Atlántico (**ver Nota 6**) (pudiendo ser enviados, en caso de necesidad, al Canal de la Mancha).

Las dos posibilidades fueron desestimadas por Hitler; la soberbia de alguien que se consideraba absoluto vencedor hizo rechazar altivamente cualquier ofrecimiento de ayuda.

Nuevamente (véase el artículo sobre Vlassov), cuando se quisieron adoptar medidas fue demasiado tarde. En octubre se buscó la integración de España, Italia y Francia en una estrategia mediterránea conjunta, de cara a una futura guerra contra Inglaterra y EUA (**ver Nota 7**) (que no tenía por que ser ofensiva al otro lado del Atlántico), tras acabar rápidamente con el coloso ruso. Aún así, lo hizo desde la perspectiva del vencedor, sin dar garantías a nadie sobre sus peticiones y buscando contentar a todos ofreciendo lo mínimo posible procurando, en suma, no cambiar el *status quo*: lo que Goda llama *El Gran Engaño*.

España, al no conseguir garantías, se negó a entrar en la contienda.

Francia, tras negociaciones con Washington y no ver amenazado su imperio colonial, destituyó a Laval y adoptó una postura neutra.

Italia se embarcó en dos aventuras que le iban a reportar muchos sinsabores; Grecia y Egipto.

Alemania dirigió toda su atención hacia el este (Hitler pretendía invadir la URSS en otoño de 1940), permitiendo la creación de un frente negativo. (**ver Nota 8**) Buscaba acabar rápidamente con la perspectiva de “liberar” a Japón de la cuestión soviética y que, consiguientemente, amenazara los intereses norteamericanos en el Pacífico. Eso, a su vez, haría concentrarse a los EUA en ese escenario reduciendo su atención en Europa. Así, Alemania, podría preparar su siguiente movimiento contra la prevista alianza británico-estadounidense.

Pero eso, es teoría. Las premisas en que se fundamentaba no eran correctas... de nuevo, el servicio de Inteligencia alemán no estaba bien informado. Esta carencia fue la que, al fin y a la postre, derrotaría a la Wehrmacht. (**ver Nota 9**)

Notas:

1) **Badoglio, Pietro;** *Italia en la Segunda Guerra Mundial*. Colección Grandes Actualidades 1945.

2) Como ejemplo de ello señalar que las unidades acorazadas carecían de radio y que las órdenes se transmitían de palabra bajándose los jefes de carro de sus unidades para recibirlas del jefe de pelotón o compañía. Tras la consecución del objetivo señalado, volvían a bajarse de los tanques para que se les señalara su próxima misión. (**Macksey, Kenneth;** *Beda Fomm, la victoria clásica*. Ed. San Martín, Madrid 1975).

3) **Caballero Jurado, Carlos;** *Hitler o Napoleón. La legión de Voluntarios Franceses en la Campaña de Rusia*. García Hispán editor. Granada 2000. pag. 117.

4) **Goda, Norman J.W.;** *Y mañana... el mundo*. Alianza editorial. Madrid 2002.

5) **Acorazado Richelieu**, cruceros *Georges Leygues, Montcalm, Gloire, Primauguet...*

6) Tras los ataques a Mers-el-Kebir y a los navíos galos en puertos británicos, Gran Bretaña tenía miedo de que Francia se posicionara junto a los alemanes y les declarara la guerra, así que se estableció un precario equilibrio entre ambas naciones por el cual Inglaterra no molestaba el tránsito de barcos franceses siempre que no representaran una amenaza a sus intereses.

7) Según Goda (op. cit.). Es curioso que Hitler comience a emplear una terminología en la cual se hablaba de bloques.

8) **Fuller, J. F.C.;** *Batallas decisivas del mundo occidental*. Ediciones ejército, Madrid 1985 (tomo III).

9) Es de señalar que, a pesar de la ceguera y las equivocaciones a las que condujo esta falta de información, la Wehrmacht lograra éxitos tan impresionantes durante 6 años de contienda.



El acorazado francés Richelieu

Corpo Aereo Italiano (CAI)

Como parte de la prevista invasión Alemana de Gran Bretaña a finales del verano de 1940, el CAI llegó a Bélgica a mediados de octubre para prestar material de apoyo a su compañero del eje. Convencido de la victoria Alemana, Benito Mussolini había insistido personalmente en el apresurado envío del CAI para garantizar la presencia Italiana durante lo que él consideraba la fase final de la guerra. Sin embargo, en el momento en que el CAI llegó al frente del Canal, la invasión había sido pospuesta indefinidamente y la RAF ya había ganado de forma efectiva "La Batalla de Inglaterra".

El CAI estaba compuesto por el 13º y el 43º *Stormi* con 38 y 37 BR.20 bimotores respectivamente y el 18º y el 20º *Gruppi* equipados con 50 CR.42 y 48 G.50 (las unidades de caza estaban controladas por el 56º *Stormo* "Caccia"). También se unieron a este *Gruppo* 5 Cant Z.1007 para cubrir las misiones de reconocimiento.



Un escuadrón de CR. 42 volando en formación.

Ninguno de los modelos de caza o bombardeo Italianos era adecuado para combatir en este teatro de operaciones y la aparición cada vez mayor del invierno exacerbó aun más la inadecuación de los equipos. El 19 de octubre, cuando todas las unidades habían logrado llegar finalmente a su base en Ussel, la disponibilidad de los cazas había disminuido a 42 G.50 y 47 CR.42, y se debe recordar que a este ultimo modelo le faltaba el equipo de radio.

A pesar de una infinidad de problemas, el CAI completó su primera misión en la noche del 25 de octubre cuando los BR.20 bombardearon Harwich. Cuatro días después, se organizó un ataque diurno con 15 bombarderos, escoltados por 70 cazas. El 11 de noviembre se realizó un audaz ataque a la luz del día en el que los Z.1007 realizaron un ataque de diversión sobre Great Yarnouth, mientras 10 BR.20, escoltados por 40 CR.42, intentaban atacar Harwich, con la ayuda de los Ju-87 Alemanes.

Interceptada por los Hurricane, la formación Italiana perdió 3 bombarderos y 3 cazas, mientras que otros 3 BR.20 dañados realizaron aterrizajes forzosos fuera de su campo de aviación. Esta fue la última misión diurna de bombardeo realizada por el CAI, que a partir de entonces solo llevó misiones nocturnas. Otro encuentro entre cazas Italianos y Británicos tuvo lugar el 23 de noviembre, cuando 29 CR.42 realizaron una misión de caza libre sobre el canal entre Ramsgate y Folkestone. Interceptados por 20 cazas de la RAF el CAI perdió 2 aviones.

La contribución Italiana al teatro del Canal de la Mancha finalizó el 3 de enero de 1941. Se suponía que la retirada del CAI iba a ser temporal debido a la mala situación meteorológica del Canal, pero de hecho la retirada del CAI fue debido al empeoramiento de la situación de las fuerzas Italianas en Grecia y el Norte de Africa.

Un puñado de G.50 de la 352ª y la 353ª *Squadriglie* permanecieron en Bélgica hasta la primavera, realizando patrullas defensivas entre Dunkerke y Calais. El 15 de abril se ordenó a los G.50 que regresaran a Ciampino, lo que ponía el punto final a la campaña del Canal del CAI.

Durante las pocas misiones de bombardeo realizadas por el CAI, los BR.20 y los Z.1007 lanzaron un total de 54 tns de explosivos sobre Inglaterra. En el apoyo de estas operaciones, los dos *Gruppi* de caza completaron 883 salidas, en las que perdieron 9 aviones y 9 más dañados en combate.

José Miguel Fernández Gil
"Alm. Yamamoto"
alm_yamamoto@hotmail.com

Análisis de una eventual contribución aérea italiana a "Seelöwe"

En junio de 1940 los principales aviones italianos eran los cazas Fiat G.50 Freccia, y Machi MC-200 Saeta, y los bombarderos trimotores Fiat BR.20 Cicogna y Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero. Todos estos aviones tenían características más pobres que los similares británicos y alemanes, y peor aún, seguían en servicio modelos más anticuados como los cazas biplano Fiat CR-32 y Fiat CR-42 Falco. En realidad la fuerza aérea italiana se vio inmersa en la guerra cuando atravesaba un período de transición hacia aparatos más modernos. Por ejemplo los cazas solamente tenían dos ametralladoras, comparadas con las 8 de los cazas británicos

La fuerza aérea italiana disponía el 10 de junio de 1940, cuando entró en la guerra de:

Regia Aeronautica en 1940			
Fiat C.R.32 (caza)	177	S.M.81 (bomb. trimotor)	293
Fiat C.R.42 (caza)	143	S.M.79 (bomb. trimotor)	612
Fiat G.50 (caza)	118	B.R.20 (bomb. bimotor)	172
Macchi C.200 (caza)	144	Ca 309/310/311 (bomb. bimotor)	280
Breda 65 (bomb.)	154	C.Z.501/506 (hidro/bomb)	198
Breda 88 (bomb. bimotor)	81	Otros	~700
		Total	~3000

Al verse obligada la fuerza aérea a desplegarse no solamente en territorio continental, sino también en las colonias de África, el potencial de la misma se veía reducido. Si bien los aviones más anticuados eran enviados principalmente a las colonias, la presencia de los británicos en el Mediterráneo y Egipto obligaba a mantener en esas zonas grandes números de aviones. De esta forma, la cantidad de aviones que podrían haberse usado en apoyo a "Seelöwe" resulta limitada.

⚔ Durante la batalla de Inglaterra, Mussolini, en contra de los deseos de Hitler y de muchos de los mandos italianos, envió a Bélgica una fuerza de 200 aviones (incluyendo 75 bombarderos Fiat BR.20 Cicogna, 50 cazas Fiat CR.42 y 48 cazas Fiat G.50) con el fin de intervenir en la batalla aérea y sumarse laureles de una batalla casi ganada, como había pasado en Francia. Tuvieron un pobre desempeño en contra de los aviones de la RAF. Debieron recurrir a ataques nocturnos o bien limitar notablemente las bombas transportadas por cada avión (1.500 libras), a los efectos de ganar algo de velocidad y evitar ser blancos fáciles de los cazas ingleses.

	Caza Fiat CR.42	Caza Fiat G.50	Bombardero Fiat BR.20
Velocidad	430 km/h	471 km/h	430 km/h
Alcance	775 km	1.000 km	1.240 km
Armamento	2 ametralladoras	2 ametralladoras	4 ametralladoras y 1.600kg de bombas

⚔ El Hurricane alcanzaba los 521 km/h y el Spitfire 594km/h, armados ambos, como se ha mencionado con 8 ametralladoras.

⚔ Evidentemente la Regia Aeronautica no estaba en condiciones de ofrecer gran ayuda a los alemanes en su intento por doblegar a los británicos. Podría haber desempeñado **tareas secundarias**, como forma de crear mayor confusión en el Mando de Cazas, pero siempre que los aviones italianos se enfrentaran a los más veloces y ágiles (y sobre todo mejor armados) Spitfire y Hurricane, saldrían perdiendo. De todas formas, se podría haber coordinado con la Luftwaffe, de manera de que primero entraran los aviones alemanes en las pantallas de radar y en el espacio aéreo inglés; seguidos al rato por los italianos, quienes podrían atacar blancos ubicados sobre la costa, evitando de esta forma al grueso de los cazas británicos. El Mando de Cazas seguramente concentraría su esfuerzo en detener a los primeros incursores, quedando con pocos aviones para enfrentar a los italianos. En el caso supuesto de que los británicos decidieran detener ambas oleadas, reducirían entonces la presión sobre los alemanes.

⚔ Se debe tener en cuenta que durante el desarrollo real de la Batalla de Inglaterra se dio la orden de que los cazas británicos no protegieran a los buques que navegaban por el canal, razón por la cual, usar a la Regia Aeronautica para atacar a la navegación en aquél, no hubiera dado resultados desde el punto de vista a de atraer a los cazas enemigos.

⚔ Tampoco se debe descartar el caso hipotético de que si los incursores italianos fueran interceptados por un grueso número de cazas británicos, las bajas para los atacantes serían prohibitivas, debido a la poca eficiencia de los cazas italianos y el escaso armamento defensivo de sus bombarderos.

⚔ La posibilidad de que las escuadrillas de bombarderos o de cazas italianos, o ambas, se unieran a las de los alemanes en operaciones conjuntas, debe ser descartada por múltiples factores, entre los que se encuentran la carencia de radio en muchos de los aviones italianos, la falta de experiencia en operaciones semejantes y las diferentes características de ambas fuerzas, y no menos importante, el bajo concepto que tenían muchos de los altos mandos alemanes con respecto a la capacidad combativa de la aviación de sus aliados.

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

ANALISIS Y CONCLUSIONES FINALES

15 de septiembre de 1940 (Relato)

Nota: Presentamos en este interesante relato una visión del autor de lo que podría haber ocurrido en el caso de que la invasión alemana se hubiera llevado a cabo.

La Luftwaffe de Herman Göring había conseguido lo impensable, había aniquilado el Mando de Cazas de la RAF. Mediante los bombardeos continuos sobre las estaciones de radar y los aeródromos del comando sur de la Defensa Aérea de Gran Bretaña, había ido minando los efectivos de cazas del área sur. Los envíos de refuerzos del mando centro no habían podido compensar las pérdidas sufridas en Agosto y las primeras semanas de Septiembre.

Los aeródromos Británicos del mando sur, eran un enorme cráter, impracticables y derruidas sus instalaciones, decenas de esqueletos calcinados de Hurricane y Spitfire, jalonaban las pistas y sus alrededores. Habían sido destruidos en tierra, cuando los Ju-87 destruían las estaciones de radar, los peligrosos Ju-88, Do-17 y He-111 aparecían sin previo aviso sobre los aeródromos y soltaban su mortífera carga sobre los desprevenidos desdichados en los aeródromos.

Decenas de pilotos de varias nacionalidades (muchos de ellos pertenecían a los países sometidos por los Alemanes tales como: Polacos, Checos, Yugoslavos) habían muerto. Otros provenían de los confines de la Commanwealth: Australianos, Neozelandeses, Surafricanos, Canadienses, estos últimos tenían además pilotos voluntarios Estadounidenses. Debido a la falta de aviones de adiestramiento muchos pilotos eran enviados al frente con apenas unas docenas de horas de vuelo. Las factorías no podían suplir las continuas bajas de aparatos y muchos pilotos debían esperar a ocupar el puesto de un camarada herido a los mandos de su acribillado aparato.

El día estaba amaneciendo despejado cuando desde los acantilados cercanos los puestos de observación de la Home Guard y la defensa civil, pudieron detectar una gran formación de buques que provenientes de la costa Francesa se dirigían hacia la costa Británica. Decenas de transportes y barcasas conteniendo a miles de soldados Alemanes se dirigían a las cabezas de playa, escoltados muy de cerca por minadores, dragaminas, torpederos y destructores; estos últimos con la misión de ahuyentar a los escasos submarinos Británicos que operaban en esas aguas. Por detrás de esa miscelánea de buques de transporte y escolta, navegaban los cruceros de batalla, pesados y ligeros con la misión de apoyar con sus cañones los puntos de desembarco.



El polifacético Junkers Ju-88

En sus aeródromos Franceses, los Ju-87 esperaban con sus pilotos a sus mandos la salida del sol, señal del despegue, para dirigirse a las cabezas de playa para realizar los bombardeos tácticos, que tanto habían contribuído a la Blitzkrieg en Mayo pasado. Varias

Decenas de Bf-110C y Me-109E estaban igual de preparados para escoltar a los Ju-87 en su camino a Gran Bretaña.

En Noruega, la Luftflotte V, estaba preparada para salir en cuanto los submarinos apostados cerca de los fondeaderos de la Royal Navy informaran de la salida del grueso de la flota para dirigirse al canal. Los Ju-88 dotados de torpedos y los Do-17 con bombas intentarían dañar a los cruceros y acorazados Británicos durante su ruta al sur.

Los temidos Fallchimsjaäger Alemanes a bordo de sus transportes Ju-52, se dirigían hacia la retaguardia de las unidades de la defensa costera Británica: debían hacerse con el control de algunos aeródromos y de los centros locales de alerta aérea por radar. Si la defensa aérea quedaba cegada, los pocos bombardeos y cazas que aun restaban en el centro y el norte de Gran Bretaña no podrían coordinar los ataques a las cabezas de playa.

Al alba, empezaron a rugir los cañones de los buques pesados Alemanes. Un grupo de lanchas rápidas Alemanas se dirigían rápidamente -con un pequeño grupo de ingenieros a bordo- hacia los puertos de Dover y Plymouth, para ocupar las instalaciones portuarias necesarias para descargar el inmenso material vital para alimentar la invasión. Sobre el cielo decenas de Ju-52 sobrevolaban los buques con los temidos y eficaces paracaidistas Alemanes en su interior hacia las zonas de lanzamiento.

En los cuarteles generales Británicos sonaban frenéticamente los teléfonos, los vigías de costa intentaban informar de la invasión, los encargados locales, ordenaban el activamiento de la Home Guard y de las unidades de la defensa civil. Las pocas estaciones de radar activas pronto serían neutralizadas, pero ya habían empezado a detectar las formaciones de bombarderos y cazas que se dirigían hacia la isla. Esa mañana del 15 de Septiembre de 1940 la invasión había empezado.

Sobre las 0800 de la mañana se había tocado zafarrancho de combate en todas las unidades de superficie de la Royal Navy en sus fondeaderos de Scapa Flow y el Firth of Forth. Primero los veloces y peligrosos destructores habían salido a patrullar la salida de estos fondeaderos para evitar las incursiones de los U-boote. Antes de las 0900 salían flanqueados los acorazados y cruceros de batalla por los cruceros ligeros y pesados de la Home Fleet y detrás de éstos, los portaaviones Británicos empezaban a izar los cazas para ponerlos en el aire inmediatamente que estuvieran en aguas abiertas. Todo este despliegue no pasó desapercibido a los sumergibles Alemanes destacados a la salida de esos fondeaderos. Rápidamente comunicaron a los mandos de la Luftflotte V estos avistamientos y bosquejaron una ruta probable, hacia el sur.

Desde los aeródromos Noruegos se levantaron raudamente los Ju-88 y los Do-17 dirigiéndose rápidamente hacia sus objetivos, tenían prioridad los portaaviones y los buques de batalla, sobre las unidades menores. El día era despejado y el vuelo se hizo tedioso, solo hasta que cuando se aproximaron a menos de 50 millas de sus objetivos, los cazas de los portaaviones empezaron a atacarles. Detrás de éstos estaban un puñado de Hurricane y Spitfire con la misión de proteger a la flota. Sin el apoyo de cazas los bombarderos Alemanes eran masacrados en su ruta de aproximación. Cuando los supervivientes detectaron la flota Británica empezaron a romper la formación para atacarles con los torpedos y bombas.

La artillería antiaérea de los buques Británicos causaba estragos entre los grandes y vulnerables bombarderos. Ese día la Luftflotte V perdió mas de la mitad de sus efectivos en un

ataque desafortunado, ningún buque Británico recibió más que una rociada cercana de metralla y agua. Los torpedos lanzados desde demasiada distancia fueron sorteados sin dificultad por los buques Británicos y los bombarderos, una vez librados de su mortífera carga eran seguidos por las armas antiaéreas cobrándose de esta forma más víctimas.

Los U-boote testigos del inútil sacrificio de los pilotos intentaron infiltrarse entre la desecha formación Británica y aprovechar el caos reinante para cobrarse algunas víctimas. Estos ataques tuvieron alguna suerte: los cruceros de batalla Renown y Repulse fueron dañados por el impacto de varios torpedos y el crucero pesado London recibió dos impactos que le volaron el pañol de popa y se hundió vertiginosamente. Estos audaces ataques no quedaron impunes, pues los destructores Británicos se cobraron 4 submarinos Alemanes. Así pues, al mediodía, rehecha la formación la flota Británica enfiló de nuevo al sur para caer al alba siguiente sobre las cabezas de playa.



El bombardero en picado Ju-87

Mientras tanto en los cielos de la costa suroriental Británica, los escasos cazas Británicos trataban de frenar la inmensa marea de aparatos Alemanes que bombardeaban las columnas Británicas que se dirigían al sur para repeler los desembarcos. Un puñado de bombarderos Stirling y Halifax intentaban atacar a la flota fondeada frente a las cabezas de playa, pero los Bf-110C y los Me-109E les obligaban a pagar un alto precio por ello. Aquella tarde del 15 de Septiembre de 1940, se produjo un receso de los combates aéreos, la RAF había puesto toda la carne en el asador y había salido derrotada, era el momento de la flota.

El mando de invasión sabía que la flota Británica prácticamente ilesa se dirigía hacia las cabezas de playa y que era probable que cayese sobre la flota de invasión aquella madrugada o al alba. Seelöwe se hallaba en peligro de muerte y se avecinaba la hora decisiva. El almirante Raeder había ordenado a los torpederos, destructores y lanchas torpederas abandonar sus puestos de vigilancia cercana para dirigirse a interceptar a la flota británica para atacarla con torpedos durante la noche. La vigilancia nocturna la llevarían a cabo los dragaminas y minadores, que habían extendido durante todo el día un campo de minas para proteger los flancos de la flota invasora. En Francia, los aparatos eran preparados para una acción en el mar, debían acabar con los buques que hubieran sobrevivido y aun se dirigieran hacia las cabezas de playa.

La última barrera defensiva la componían las unidades mayores de la Kriegsmarine, las cuales se hallaban a más de 20 millas de las cabezas de playa para sumarse al ataque de los buques Británicos junto a la Luftwaffe.

Hacia las 0300 de la madrugada del 16 de Septiembre los radares de superficie de los destructores Británicos detectaron a la flota torpedera Alemana y dieron la alarma. Rápidamente los destructores pasaron al ataque en un intento de detener a los destructores Alemanes y los torpederos. Lejos de su punto de intercepción, se produjo una impresionante *melee* donde buques amigos y enemigos se cañonearon entre sí sin distinción. Las veloces y pequeñas lanchas torpederas aprovecharon un hueco entre la pantalla defensiva y pasaron a la acción. Desde los cruceros y buques de batalla hablaron los cañones ligeros en un intento de detenerlas. Algunas de ellas fueron volatilizadas antes de alcanzar un buen punto de lanzamiento, pero otras pudieron enfilarse a los portaaviones y acorazados y les lanzaron los torpedos. Estos letales peces metálicos se dirigían raudos hacia sus objetivos entre dos aguas y minutos después tremendas detonaciones seguidas por lenguas de fuego se alzaron de los costados de algunos buques. El portaaviones *Illustrious* había recibido un impacto, el acorazado *Nelson* tocado con 2 torpedos debía abandonar la formación, los cruceros pesados *Suffolk*, *Kent* y *Cornwallis* tocados también por torpedos estaban ardiendo y a punto de su hundimiento. A pesar de todo el grueso de la formación Británica seguía intacta y continuaba su camino al sur. Los destructores Británicos habían ahuyentado a sus contrapartes Alemanes y volvían a proteger a la flota y los buques dañados.

Los supervivientes Alemanes informaron del resultado del ataque y de que no habían conseguido detener a la flota Británica, así pues el enfrentamiento definitivo tendría lugar al alba cerca de la cabeza de playa.

Eran las 0640 cuando se tocó zafarrancho de combate. Los primeros rayos de sol despuntaban por levante, desde los aeródromos Franceses despejaban los Ju-87, los Ju-88 con torpedos y los Do-17 con bombas; los buques mayores ya tenían las piezas principales cargadas y listas para abrir fuego en cuanto los directores de tiro les dieran una resolución válida de fuego. Al otro lado de la línea de tiro, los buques Británicos también avanzaban con las armas listas, la ventaja que les proporcionaba el radar había detectado la barrera de buques Alemanes y se dirigían hacia ellos.

De repente el aire se llenó de estelas mortíferas, los "Stukas" y demás aviones habían detectado la flota Británica y se lanzaban al ataque. Algunos Spitfire llegaban en ese momento sobre los buques Británicos y sin tiempo de adoptar una formación de combate se aprestaban a interceptar a los aviones Alemanes. Los buques Alemanes informados de la presencia Británica arrumbaron hacia ella para apoyar la acción aérea. Eran las 0710 cuando dio comienzo la batalla naval de Inglaterra. Primero los letales "Stukas" picaban hacia los serpenteantes buques británicos esquivando las nubecillas de los proyectiles antiaéreos que estallaban a su alrededor. Algunos lo conseguían otros no. Piques cercanos rociaban a los buques británicos por el estallido de bombas cercanas y de cuando en cuando eran sacudidos por un impacto directo.

Los Ju-88 en vuelo rasante se acercaban a los objetivos para lanzarles los torpedos que llevaban trincados bajo el fuselaje, mientras que por encima de ellos los Do-17 lanzaban en vuelo bajo horizontal su carga mortífera. La formación Británica se rompió y cada buque por sí solo podía maniobrar para poder esquivar el diluvio de bombas y torpedos que los buscaban. Los cazas de la RAF superados en número se veían impotentes para frenar las continuas oleadas de bombarderos Alemanes, y de entre ellos salían algunos Me-109E que los interceptaban. Se podía decir que la RAF como cuerpo de combate había dejado de existir.

Los veloces destructores británicos recibieron la orden de dirigirse contra viento y marea hacia las cabezas de playa e intentar causar el mayor daño posible. Durante su viaje detectaron a los buques cercanos Alemanes e informaron de ello, siguiendo su camino hacia su objetivo. De entre la ligera bruma que envolvía los transportes vislumbraron sus objetivos y empezaron a alistar sus tubos lanzatorpedos para pasar al ataque. De repente el buque guía saltó fuera del agua y estalló: había chocado contra una de las minas que habían colocado la tarde anterior los minadores Alemanes. Otro destructor un minuto después chocó contra otra mina y estalló. Así fue que los restantes destructores detuvieron el ataque desconcertados. Sobre sus cabezas unos "Stukas" pasaron a la acción obligándoles a retirarse.

Más al norte los cuerpos principales de las flotas enfrentadas hicieron hablar sus cañones principales. Los Alemanes a pesar de estar en inferioridad numérica, contaban con la ayuda de la Luftwaffe que continuaba con el ataque aéreo. Los acorazados Británicos estaban plagados de muertos, alcanzados por bombas y torpedos eran enormes piras funerarias. Los cruceros ligeros que intentaban parar con sus armas antiaéreas el valeroso y efectivo ataque aéreo, estaban ahora bajo el ataque de los cañones de los cruceros Alemanes y debían maniobrar para descentrarse, lo que restaba efectividad a la sombrilla antiaérea. Por su parte, los cruceros pesados Británicos intentaron un ataque con torpedos, para ser rechazados por los cañones de grueso calibre de los acorazados de bolsillo alemanes que no les quitaban ojo durante la batalla. Una y otra vez los Británicos intentaban romper la línea Alemana para dirigirse contra los transportes que intuían cerca, pero los buques Alemanes y los aviones les impedían seguir adelante. Uno a uno los buques principales Británicos quedaban a la deriva cuando los daños alcanzaban los timones o sus salas de máquinas. Los incendios en algunos se tornaban incontrolables y se ordenaba su abandono. La Home Fleet se enfrentaba a una derrota sin precedentes en su historia, los buques Alemanes estaban saliendo bien parados pues al tener los Británicos que maniobrar constantemente, no podían centrar su fuego contra los germanos.

Los buques Británicos iban cayendo uno tras otro y al caer la tarde se dio la orden de retirada, solo la pudieron cumplir un número patético de buques. Al retirarse tuvieron que sufrir el zarpazo de los destructores y torpederos Alemanes que habían desbandado la madrugada anterior. Los destructores Británicos que regresaban del fallido intento de caer sobre los transportes Alemanes, evitaron la formación Alemana sabedores que nada podrían lograr, algunos habían sido gravemente dañados por los "Stukas" y no creían probable regresar a sus bases.

Al anochecer la amenaza Británica sobre los transportes había desaparecido, a la Royal Navy solo le quedaba la probabilidad de usar sus submarinos, pero estos no fueron muy efectivos por culpa del campo de minas que protegían los transportes y la meticulosa vigilancia que tenían los destructores Alemanes. Se conseguía algún esporádico impacto sobre algún buque que cubría la travesía entre las cabezas de playa y la zona de embarque en Francia.

El 17 de Septiembre de 1940 empezó el fin de Gran Bretaña.

José Miguel Fernández Gil
"Alm. Yamamoto"
alm_yamamoto@hotmail.com

El lugar para la paradoja: ¿Era “Seelöwe” necesaria?

✚ Uno de los aspectos más sorprendentes del estudio de la Operación “Seelöwe” es el hecho de que los propios mandos alemanes no coincidían acerca de si la misma era necesaria o no. Para algunos, si la Luftwaffe derrotaba a la RAF, los ingleses quedarían totalmente expuestos a las fuerzas armadas alemanas y deberían buscar la paz. Si se negaban a ello, entonces un desembarco en sus propias islas sería el punto final, y de esta forma se esperaba que los testarudos ingleses claudicaran.

✚ A favor de estas ideas estaban, entre otros Göring, quien quería el papel de protagonismo de su propia arma, y también Jodl para quien Seelöwe sería un golpe de gracia para un enemigo ya vencido previamente en el aire. También opinaban de la misma forma Altos Mandos de la Kriegsmarine.

✚ Al final, la superioridad aérea sobre los ingleses, que para los alemanos era necesaria si querían invadir, pasó a ser la clave de todo, desde el punto de vista alemán, por supuesto. Pero hemos reseñado en este mismo trabajo que una eventual derrota británica en el aire no sería el fin para aquellos.

✚ Resumimos diciendo que para algunos de los Altos Mandos alemanes sin victoria sobre la RAF no podría haber invasión, y con la victoria sobre la RAF, la invasión no sería necesaria.

✚ Sin embargo no deja de llamar la atención la falta de visión política de los alemanes y de sus servicios de información, puesto que los signos de que los ingleses no cedían fácilmente eran evidentes. Por ejemplo los alemanes creyeron que al invadir a Polonia los ingleses se limitarían a protestar pero no creían que entrarán en guerra. Sin embargo entraron en guerra y no aceptaron ninguna proposición de paz. ¿Porqué habrían de hacerlo ahora? Más teniendo en cuenta que para muchos mandos ingleses la debacle de Francia fue en cierta forma benéfica para ellos, pues los libraba de compromisos en el continente, y refugiados detrás de las aguas del Canal podrían reorganizar y rearmar sus fuerzas. Además se deben tener en cuenta los discursos de Churchill, en los cuales demostraba claramente la voluntad de continuar luchando, aún con el enemigo dentro de la propia Londres... Claro que estos discursos podrían ser considerados como simples palabras para elevar la moral de la ciudadanía y las fuerzas armadas, pero dadas las circunstancias, también debieron ser tenidas en cuenta por los planificadores alemanes.

✚ Finalmente el fracaso de la aviación alemana en derrotar al Mando de Cazas, evitó que cualquier intento de invasión fuera llevado a cabo, pero en todos quienes estudiamos la historia de la Segunda Guerra Mundial siempre perdura la punzante oración: “...*qué hubiera pasado si...*”

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

"Seelöwe" 1940: Una invasión con poco peso

La operación León Marino ("Seelöwe"), fue el intento de invadir Gran Bretaña en Septiembre de 1940. Nunca una operación Alemana fue tratada, estudiada e intentada llevar a cabo con tan poca energía y fracasó precisamente por ello.

En primer lugar tenemos a Hitler, que nunca se empeñó a fondo en tomarse en serio la invasión de las Islas Británicas, un ferviente admirador de Gran Bretaña que nunca quiso en serio aplastarlos. Sus largas peroratas siempre iban encaminadas a mantener la fachada de que Gran Bretaña era un enemigo débil, para mantener al pueblo Alemán en la creencia de que Gran Bretaña aislada en sus islas nunca pondría un pie en el continente.

Los pensamientos de Hitler iban en 1940 en preparar su plan más ambicioso: "Barbarroja" la invasión de la URSS; el auténtico enemigo de la raza "aria". Los planteamientos del Estado Mayor Alemán nunca pusieron la fe suficiente para que "Seelöwe" fuera una realidad y no una ilusión muy bien adornada.

Las fuerzas de tierra nunca podrían ser transportadas en un solo asalto poderoso, para obtener el control de una cabeza de playa suficientemente grande para poder aferrarse con fuerza en Gran Bretaña. La Kriegsmarine nunca podría hacer sombra a la Royal Navy por lo que el cruce del canal solamente podría hacerse bajo la sombrilla aérea de la Luftwaffe. La Luftwaffe..... un arma poderosa y veterana en Agosto de 1940, pero insuficiente, como se demostró ese verano de 1940 para derrotar a la RAF y obtener el control aéreo de los cielos de Gran Bretaña. En Agosto de 1940 estuvieron a punto de conseguirlo pero la ceguera de Hitler le impidió terminar su cometido, cambiando los objetivos puramente militares por los de carácter propagandístico como Londres, Coventry o Bristol. Este cambio de objetivos dio el suficiente respiro a la RAF para reponer fuerzas y devolver golpe por golpe, lo que enfureció aun más no solo a Hitler, sino a Goering pues este comentó en una alocución por radio que la RAF nunca bombardearía Berlín, unas pocas horas después las primeras bombas Británicas golpearon el corazón del Reich.

Las fuerzas de tierra tendrían que valerse casi sin ningún suministro, apenas los que llevaran en su primer asalto, pues ante la escasez de transportes para realizar el cruce del canal, tendrían que esperar a que los buques que les habían llevado a tierra regresasen a Francia a cargar más fuerzas y suministros. El asalto aerotransportado era del todo insuficiente, se necesitaban el doble de las fuerzas asignadas para lograr el control de algunos aeródromos en la zona de invasión, con el fin de poder transportar parte de los suministros por aire y mantener un pasillo abierto entre las fuerzas aerotransportadas y las cabezas de playa. Se tenía previsto que las fuerzas de invasión estuvieran en su totalidad en Gran Bretaña en un plazo de 10 días, algo completamente irresponsable pues nunca podrían conseguir mientras tanto el suficiente poder para aferrarse a las cabezas de playa.

El cruce del canal, estaría constantemente hostigado por los submarinos Británicos y las unidades menores de la Royal Navy. Se producirían pérdidas entre los escasos transportes, lo que ralentizaría aun más el envío de las tropas y suministros. Así pues la operación "León Marino" nunca fue tomada en serio como la campaña del "Blitzkrieg" de Francia o "Barbarroja" en 1941.

La responsabilidad de la Luftwaffe de conseguir el dominio de los cielos, fue entorpecida una y otra vez por objetivos estúpidos de carácter propagandísticos. La moral y disciplina cayeron tanto en Septiembre de 1940, que la Luftwaffe estaba próxima al motín, pues la continua e inútil sangría de las tripulaciones veteranas en los cielos del canal y de Gran Bretaña, provocaban que discutieran las órdenes y en algunos casos se negasen a volar.

El desastroso resultado de "Seelöwe" en Septiembre de 1940, tuvo sus consecuencias en un plazo corto, pues las pérdidas de aparatos y tripulaciones experimentadas no habían sido repuestos para "Barbarroja" en 1941, lo que se tradujo ese año en que no se pudieran obtener los resultados esperados en la campaña del este. Los grandes movimientos envolventes en la llanuras rusas, nunca fueron apoyadas con la precisión y potencia por la Luftwaffe, como lo fueron en la Europa Occidental en 1940 y por lo tanto se tuvieron que detener en ocasiones los grandes avances blindados para embolsar y aplastar fuerzas soviéticas cercadas, cosa que era tarea de la infantería con ayuda de la Luftwaffe y no de los panzers.

José Miguel Fernández Gil
"Alm. Yamamoto"
alm_yamamoto@hotmail.com

Conclusiones generales I: ¿Porqué "Seelöwe" no era una alternativa viable en 1940?

Nota: Durante el desarrollo del Caso de Estudio se han ido exponiendo las dificultades con las que se enfrentaban los alemanes para montar una invasión a las islas británicas. Aparte de las ya mencionadas y analizadas, citaremos las siguientes, las cuales son **apreciaciones personales** del autor de este artículo. Dejamos abierto a través del FORO de nuestro sitio, un canal para quienes deseen hacer llegar sus puntos de vista al respecto.

MOTIVOS POLITICOS Y ESTRATEGICOS:

■ El Alto Mando alemán nunca planificó ni esperó una guerra contra Inglaterra, y mucho menos una invasión a la misma. Consideraba posible alcanzar la paz con ella y quedar con las manos libres para atacar en el este. Estimaba además que la derrota total del Imperio Británico solamente favorecería a Estados Unidos y Japón, y además los alemanes no tenían intenciones con respecto a las colonias que hasta la Primera Guerra Mundial fueron alemanas.

■ Hitler sabía que si dedicaba todo su esfuerzo a vencer a Inglaterra, estaría demorando su ataque a Rusia, que en definitiva era su principal y más poderoso enemigo. (De todas formas, los ingleses en 1940 y 1941 no estarían en condiciones de realizar ataques de importancia contra Alemania, razón por la cual creía posible dedicarse a una **campana relámpago** contra Rusia y vencerla antes de que Inglaterra se fortaleciera demasiado)

■ Tampoco contaban los alemanes con que Estados Unidos entraran en la guerra a corto plazo, como consecuencia del inicio de la ofensiva japonesa en el Pacífico.

❏ La falta de previsión de la estrategia alemana quedó demostrada cuando el rápido derrumbe de Francia se produjo: no había planes en el occidente más allá de este punto.

❏ La Operación “Seelöwe” (desembarcar 9 divisiones) fue improvisada en unos tres meses, mientras que los aliados, para llevar adelante la invasión del continente Europeo en 1944 (desembarcar 5 divisiones) tuvieron 2 años de preparativos, desarrollaron armas y embarcaciones específicas, pudieron entrenar adecuadamente a sus tropas, y además realizaron otras invasiones reales (Sicilia) antes de la gran prueba.

❏ En los meses cruciales de mayo a septiembre, Hitler cambiaba constantemente de parecer con respecto a la invasión, de acuerdo a su percepción acerca de si los ingleses capitularían o no, y también de si su fuerza aérea sería capaz de darle la victoria por si misma.

❏ La falta de previsión alemana en los Altos Mandos impidió asimismo la creación de algún organismo conjunto, con participación de las diversas ramas de las fuerzas armadas, que estudiara y resolviera los problemas inherentes a una invasión.

PRACTICOS:

❏ Por los motivos antes mencionados, el rearme alemán fue diseñado pensando en una guerra continental, dejando en segundo plano las posibles acciones del ejército en ultramar. Nunca se creó una fuerza anfibia de asalto y por idénticas razones no se disponía de aviación estratégica.

❏ **No estaban dadas ningunas de las siguientes condiciones necesarias para una invasión por mar:**

- Capacidad para transportar una fuerza de invasión suficientemente grande a las playas de desembarco
- Capacidad para mantener los suministros y enviar refuerzos para esa fuerza una vez desembarcada
- Superioridad aérea sobre la zona de operaciones
- Capacidad para poder proteger la fuerza de invasión y sus suministros contra la flota enemiga

❏ De esta forma, a pesar de que el Ejército alemán era el mejor y más poderoso de Europa en ese momento, no podía librar el obstáculo que representaba el Canal de la Mancha. Más importante aún, la mejor arma del Ejército Alemán, las Divisiones Panzer, sería la que encontraría mayores dificultades para ser transportada y abastecida hacia el lado británico.

❏ Podemos mencionar en este punto, que si bien el fracaso alemán en lograr la supremacía aérea es el factor que se suele mencionar como el impedimento de una invasión, tampoco es seguro que en caso de haberse logrado esa supremacía “Seelöwe” fuera viable, y menos aún exitosa.

■ Otro punto que desbarataba en parte las intenciones del Ejército Alemán, es que el factor sorpresa difícilmente se hubiera conseguido en una zona tan estrecha y vigilada como el Canal.

■ La captura desde los primeros momentos de la invasión de un puerto en buenas condiciones (Dover) era poco probable, aunque no imposible. Aún en el caso de ser capturado debemos tener en cuenta que sería el centro evidente de los ataques de los aviones que la RAF tuviera todavía disponibles.

■ El factor climatológico y las adversas condiciones para la navegación del Canal de la Mancha ofrecían problemas adicionales a cualquier movimiento de invasión.

Gabriel Mansilla
gabman@adinet.com.uy

Conclusiones generales II

Nota: Durante el desarrollo del Caso de Estudio se han ido exponiendo las dificultades con las que se enfrentaban los alemanes para montar una invasión a las islas británicas. Aparte de las ya mencionadas y analizadas, citaremos las siguientes, las cuales son **apreciaciones personales** del autor de este artículo. Dejamos abierto a través del FORO de nuestro sitio, un canal para quienes deseen hacer llegar sus puntos de vista al respecto.

Dejando al margen las amplias posibilidades de victoria que los alemanes tuvieron durante junio y julio, la premisa de este caso de estudio es la continuación de la ofensiva de la Luftwaffe sobre los aeródromos y las estaciones del mando de cazas de la RAF tras el 7 de septiembre.

Fue en septiembre cuando los británicos redistribuyeron sus unidades para hacer frente a una invasión en el sur del país; hasta el momento creían que se iba a llevar a cabo en el norte desde Noruega (los Spitfires de reconocimiento no tenían tanta autonomía y las concentraciones de navíos en el Canal se estaban produciendo de un modo muy lento).

Hemos de ser realistas y considerar que Francia es improbable que hubiese entrado en la guerra del lado alemán. Mers-el-Kebir creó una tensa atmósfera entre los antiguos aliados pero la proposición de Laval fue completamente desestimada.

El interés de Francia radicaba en mantener su imperio y la de salvar cuanto pudiera de su territorio patrio. Por otro lado, los británicos dejaron de presionar en el momento oportuno, si no hubieran adoptado esa medida, la situación se les podía haber ido de las manos y tal vez Francia sí entrase en la guerra.

La consecución de la superioridad aérea por parte de la Luftwaffe no habría garantizado la escolta de los convoyes en el Canal (y eso sin tener en cuenta la baja eficacia demostrada en el ataque contra navíos principalmente en la campaña noruega), antes bien, hubiera tenido que elegir entre mantener la presión sobre la RAF o dar protección a sus barcos. Por otro lado, el mal tiempo que se avecinaba hubiera dado un respiro a la RAF que le hubiera permitido reconstruir su mando de cazas.

El empleo táctico de los fallschirmjägers -ineludible al estar gravemente herido Student- les hubiera aniquilado, pues las defensas anti-paracaidistas en la zona eran muy firmes. Si Student hubiera estado el mando habría optado por un uso estratégico de las mencionadas unidades.

Por último, los transportes de las tropas eran inapropiados y cualquier contratiempo hubiera provocado un desastre de grandes proporciones.

Era más lógico plantear Seelöwe para 1941 y desarrollar una estrategia antibritánica global y con la más amplia participación posible.

Resumiendo, es difícil deducir si Seelöwe hubiera tenido éxito si hubiese sido llevada a cabo el 21 de septiembre de 1940 aunque parece improbable, pese a ello todo parece indicar que los altos mando alemanes no se planteaban en serio una invasión y que es probable que, en caso de superioridad aérea de la Luftwaffe, recién se lo hubiesen empezado a plantear en serio y que la invasión resultara demorada hasta 1941 por los retrasos propios (reales o ficticios) de ello derivados.

Por otro lado; ¿hubiera sido conveniente lanzar la primera oleada en septiembre de 1940 y mantener contra viento y marea una cabeza de playa de cara a una ulterior y mejor planificada invasión?

Si Gran Bretaña hubiese sido conquistada, Peter Fleming en su libro *Operación León Marino* considera que hubiera sucedido lo siguiente:

🚩 La flota hubiera sido enviada a Canadá.

🚩 No se hubieran mandado tropas a Grecia con lo que Barbarroja no se hubiera demorado al no existir amenaza de bombardeo inglesa sobre los campos petrolíferos de Ploesti.

🚩 Wavel no hubiera atacado en Libia.

🚩 Sin la cobertura británica, tal vez Yugoslavia no hubiera sufrido el golpe de estado (aunque a tenor de la resistencia que presentó durante la invasión alemana es difícil que hubiera retrasado Barbarroja).

🚩 No habría habido convoyes hacia la URSS.

🚩 Japón hubiera ocupado sin disparar un solo tiro las antiguas colonias; posiblemente Australia y la India también. Eso habría requerido un tiempo de consolidación.

🚩 Estados Unidos habría podido rearmarse rápidamente al no enviar material ni a Gran Bretaña ni a la URSS y habría trabajado en preparar su defensa. Sin el trampolín británico no se habría aventurado a enviar fuerzas a otros teatros de operaciones. Se encontraría amenazada por naciente y por poniente.

Las consecuencias directas de que no se llevara a cabo Seelöwe, nuevamente según Fleming, fueron:

✚ Se tuvo que bloquear y bombardear Gran Bretaña robando recursos a la Luftwaffe y la Kriegsmarine de otros escenarios.

✚ Se tuvo que mantener la amenaza de invasión.

✚ Exigió guarniciones cuantiosas en Noruega.

✚ El envío del DAK a Libia.

✚ Mantener ejércitos de ocupación en Yugoslavia, Grecia, Creta...

✚ Atacar los convoyes destinados a URSS.

✚ Todo ello mermará recursos al ataque alemán en la Unión Soviética; algunos autores achacan buena parte de la derrota a esta dispersión de fuerzas por parte de los alemanes, por el contrario, la concentración de recursos, siempre según estos mismos autores entre los que se encuentra K.J. Macksey, les hubiera dado buenas posibilidades de éxito.

José Ignacio Pasamar López
JOSE_I_PASAMAR@usuarios.plcendesa.com

Bibliografía consultada

“**La Batalla de Inglaterra**”, Ronald W. Clark, Editorial Juventud, 1969

“**El Tercer Reich**”, Time-Life Books Inc, Editorial Rombo, 1996

“**Imágenes de la Guerra**” (Fascículo 2), Ediciones Rialp, 1989

“**Así fue la Segunda Guerra Mundial**” (Fascículo 12), Anesa-Noguer-Rizzoli, 1972

“**La Segunda Guerra Mundial**” (Tomo I), Editorial CODEX S.A., 1966

“**Hitler: Máquina de Guerra**” (Hitler’s War Machine), Editorial Agata, 1997

“**Luftwaffe: la historia ilustrada de la Fuerza Aérea alemana en la II Guerra Mundial**”, Editorial Agata, 1999

“**Guerras del Siglo XX**” (Volumen II), Editorial Altaya, 1993

Petacco, Arrigo; *Crónica militar y política de la Segunda Guerra Mundial*. Editorial Sarpe, Madrid 1982 (vol. I).

Goda, Norman J.W.; *Y mañana... el mundo*. Alianza editorial. Madrid 2002.

Fleming, Peter; *Operación León Marino. Hitler y la invasión de Inglaterra*. Editorial Juventud, Barcelona 1960.

Murray, Williamson y Millet, Allan R.; *La guerra que había que ganar*. Editorial Crítica, Barcelona 2002.

Lidell Hart, B.H.; *Historia de la Segunda Guerra Mundial*. Luis de Caralt, Barcelona 1972 (vol. I).

Leach, Barry; *El alto estado mayor alemán*. Ed. San Martín, Madrid 1974.

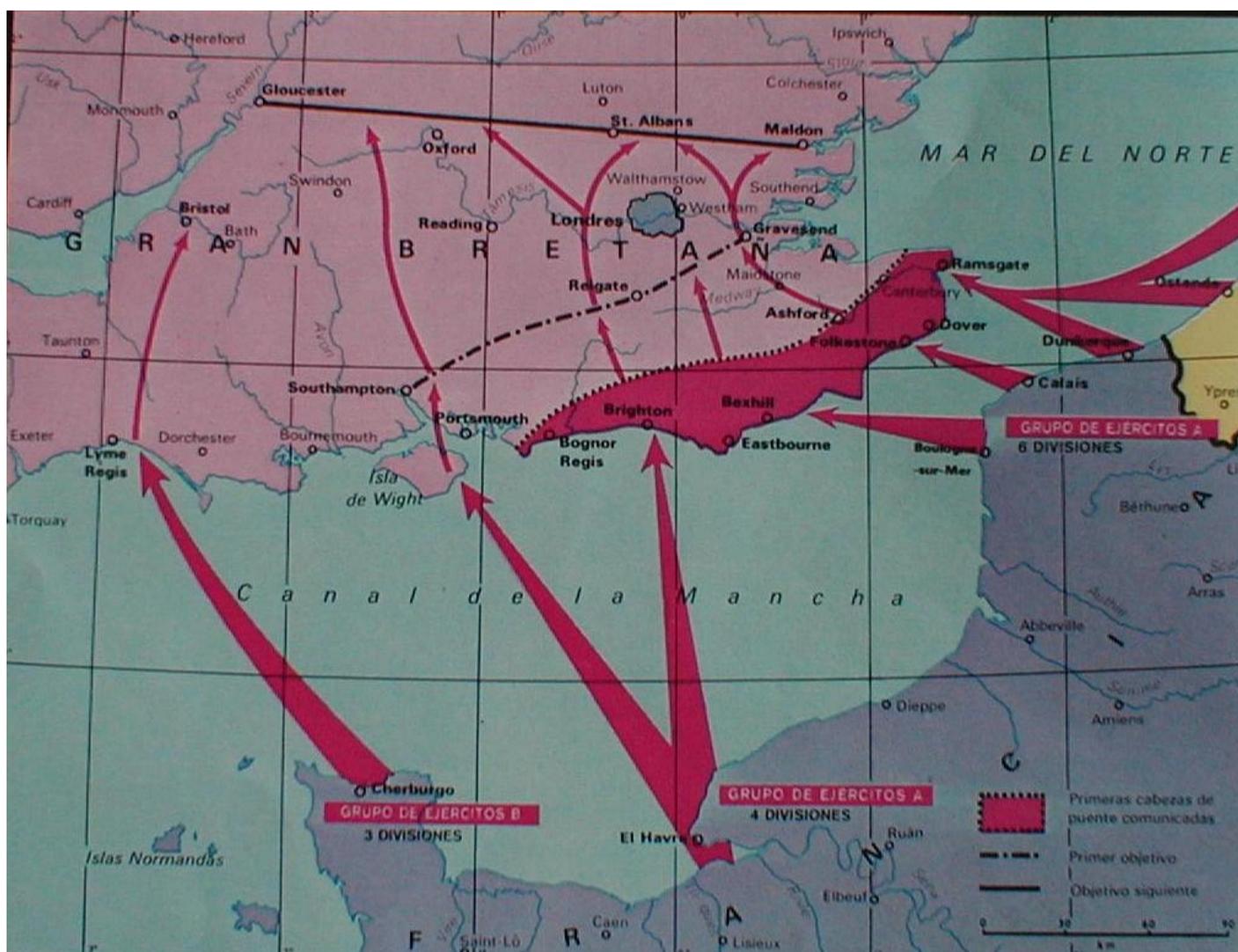
Badoglio, Pietro; *Italia en la Segunda Guerra Mundial*. Colección Grandes Actualidades 1945

Macksey, Keneth; *Beda Fomm, la victoria clásica*. Ed. San Martín, Madrid 1975

Caballero Jurado, Carlos; *Hitler o Napoleón. La legión de Voluntarios Franceses en la Campaña de Rusia*. García Hispán editor. Granada 2000.

Fuller, J. F.C.; *Batallas decisivas del mundo occidental*. Ediciones ejército, Madrid 1985 (tomo III).

Operación "Seelöwe": Mapa del plan de invasión final



Indice

- 2 Presentación del Caso de Estudio
- 3 Introducción a la Operación “Seelöwe”
- 5 Cronograma de fechas importantes en la historia de “Seelöwe”
- ALEMANIA**
- 12 Los planes de la Kriegsmarine
- 15 Fuerzas de la Kriegsmarine para “Seelöwe”
- 18 Dos enfoques: asalto en un frente estrecho o asalto en un frente amplio
- 20 “Seelöwe”: hablan los cañones
- 22 Planificación
- 28 La opinión alemana: la fanfarronada
- 31 Tauchpanzers: Panzers sumergibles o anfibios
- INGLATERRA**
- 33 Royal Air Force en “Seelöwe”
- 35 Royal Navy
- 38 Situación del Ejército Británico
- 40 La “Home Guard”
- 43 Las defensas costeras
- ITALIA Y FRANCIA**
- 45 Italia y Francia: ¿Aliados de Alemania en “Seelöwe”?
- 49 Corpo Aereo Italiano (CAI)
- 50 Análisis de una eventual contribución aérea italiana a “Seelöwe”
- ANÁLISIS Y CONCLUSIONES FINALES**
- 52 15 de septiembre de 1940 (Relato)
- 57 El lugar para la paradoja: ¿Era “Seelöwe” necesaria?
- 58 “Seelöwe” 1940: Una invasión con poco peso
- 59 Conclusiones generales I: ¿Porqué “Seelöwe” no era una alternativa viable en 1940?
- 61 Conclusiones generales II
- 63 Bibliografía consultada
- 64 Operación “Seelöwe”: Mapa del plan de invasión final
- 65 Indice