



Santiago Mata

KRIEGSMARINE

LA FLOTA DE HITLER



Santiago Mata

KRIEGSMARINE

La flota de Hitler

A Cristian.

INTRODUCCIÓN. EL ÓRDAGO ALEMÁN Y EL PUZLE DE LA KRIEGSMARINE

Desde que se hundió el 27 de mayo de 1941, el acorazado *Bismarck* se convirtió en el buque de guerra más famoso de la historia, y no parece que ningún otro vaya a disputarle ese puesto en un futuro próximo. Poco importa que en el combate que iba a decidir su suerte no derribara ni uno solo de los anticuados aviones que le atacaron. Ni que en su agonía final ninguno de sus proyectiles impactara en un barco enemigo. Tampoco que su principal logro, el hundimiento del crucero británico *Hood*, tuviera lugar en un combate comenzado por iniciativa del contrario, a cuyos disparos el buque insignia de la flota alemana no habría respondido de haber seguido las órdenes de evitar enfrentarse a buques enemigos incluso en situaciones ventajosas.

El *Bismarck* no fue ni el buque más rápido de su época, ni el que llevaba los cañones de mayor calibre. La única característica en que sí fue superior —ser el más pesado— era oficialmente falseada a la baja, y por tanto desconocida en su tiempo e incapaz de haber formado parte del mito. Sin embargo, en la imaginación de la mayor parte de las personas, conservará todas esas características, unidas a la suposición de que fue un buque capaz de cambiar el signo de la guerra.

Lo dicho para el *Bismarck* puede aplicarse a la armada, como al resto de las fuerzas militares alemanas en la Segunda Guerra Mundial. ¿Fueron realmente capaces de ganar aquella guerra o su fama forma parte de una operación de *marketing*, de una maquinaria de propaganda que, al convertirse en violencia bélica, se cobraría la vida de decenas de millones de personas? ¿Es un insulto a las víctimas de la

Segunda Guerra Mundial mantener intactos los mitos creados para mayor gloria de Hitler?

Un ejemplo de cómo esos mitos resisten el paso del tiempo puede verse en el párrafo con el que un periodista del diario *ABC* introduce en un artículo publicado el 30 de mayo de 2016 la noticia del hallazgo del pecio de un submarino británico (al parecer, el *P-311*): «Corría el frío mes de diciembre de 1942, tres días después de Navidad para ser más exactos. Una época dura para los aliados en las aguas. Y es que los sumergibles alemanes y sus tácticas de «manadas de lobos» (o ataque en grupo a convoyes enemigos) habían logrado bloquear parcialmente el envío de suministros por mar a Gran Bretaña, que se veía asfixiada por el hambre». A este y otros aspectos de la guerra submarina me referí en *U-Boote. El arma submarina alemana en la Segunda Guerra Mundial* (La Esfera de los Libros, 2015), por lo que aquí solo aparecerán someramente.

Lo anterior es una muestra de que la abundancia de información y el paso del tiempo no contribuyen automáticamente a aclarar la verdad o, dicho de otro modo, que a pesar de Internet, la profesión de historiador sigue siendo útil. Cualquiera puede acceder a la información contenida en este libro, que, por así decirlo, se encuentra dispersa como las piezas de un puzzle. Pero, gracias a Dios, por mucho que las máquinas nos ayuden a recopilar rápidamente la información, ellas nunca podrán sustituir la labor de síntesis propia del ser humano.

El profesional de la historia, por continuar con el anterior símil, no solo se propone recomponer una imagen que el tiempo y la propaganda han deformado, según el ejemplo dividiéndola en múltiples elementos de los que no se puede extraer un significado coherente. Sobre todo, el historiador, y cada libro de historia, debería ser capaz —en mi opinión— de ayudar al lector a resolver por sí mismo no solo

el puzle que tiene entre manos —en este caso, la historia de la Kriegsmarine—, sino a comprender, lo mismo que el sentido y causa de esa historia en particular, la propia sociedad en la que vive y su misma vida en definitiva. Por eso la historia es maestra de la vida en la medida en que auxilia a la filosofía, y a última hora a cada persona a conocer la verdad sobre sí misma. Ciertamente, a diferencia de la filosofía propiamente dicha, de una forma inductiva y limitada, pero no por ello menos importante.

El reto de cualquier historia es disponer de un método que nos permita encontrar el sentido, unir las piezas. Para componer un puzle hay que buscar las piezas que forman el marco y después separar el resto en grupos —las del cielo, el agua, el bosque, la ciudad, etc.— que faciliten la tarea. De igual modo el reto del historiador pasa por explicar el marco socio-cultural en que ocurren determinados acontecimientos, pero sobre todo las motivaciones de los protagonistas, las causas de sus éxitos y fracasos, que normalmente la mera superposición de hechos no deja a la vista.

Por este motivo también, en la medida en que la síntesis histórica entra en terreno opinable, es conveniente saber quién extrae determinadas conclusiones, y citar a los autores de las mismas. En cambio, el fácil acceso a la información hace inútiles y farragosas las citas cuando se trata de datos de fácil comprobación. En los libros electrónicos, además, no es preciso citar páginas, pues dentro de ellos existe la posibilidad de buscar palabras con más rapidez que si se contara con la referencia de una página.

Estas precisiones son necesarias porque el autor tiene que tener en cuenta el gusto de los lectores, aunque solo sea porque pueden lanzarse en picado sobre él vertiendo una mala puntuación en la página web de la librería donde han comprado el libro. Algunos reclaman mayor precisión en las citas de las fuentes. Otros, en cambio, se quejan de

exceso de datos en los textos, aunque no haya notas que corten la lectura. Considero que solo para dos tipos de cuestiones hay que cargar más al lector con referencias precisas sobre obras y páginas: cuando se trata de síntesis y opiniones, como he dicho, o bien de cuestiones disputadas o inciertas, donde importa distinguir y localizar las aportaciones de cada autor; y cuando se trata de datos nuevos y originales que proporcionan pocas y escasas fuentes, cuyo acceso hay que facilitar al lector, al tiempo que se reconoce el mérito del autor de un determinado hallazgo.

La historia de la Segunda Guerra Mundial exige comprender concepciones desfasadas que jamás volverán a ver la luz. Nunca más se medirá la fuerza de una nación en función del calibre de los cañones de sus buques de guerra, si es que aún llevan alguno a bordo. Incluso las concepciones políticas basadas en el reparto del mundo a cargo de naciones que se consideran superiores a las demás, o que están dispuestas a competir sangrientamente con otras por el poder, parecen desfasadas y hasta incomprensibles. Sin embargo, no todo en esta historia es caduco.

Que un determinado político, en este caso Hitler, pudiera convencer a la mayoría de un pueblo culto de que valía la pena jugarse todo a una carta con tal de lograr un papel protagonista en la historia —en este caso, el de potencia mundial (*Weltmacht*)—, y arriesgarse con tal de lograrlo a un fracaso que los pondría al borde de la desaparición (al hundimiento, *Untergang*, de ahí el órdago de la expresión *Weltmacht oder Untergang*), ciertamente no es algo que se vea todos los días, pero no faltan, sin necesidad de salir de las fronteras españolas, quienes pretenden que su bienestar futuro (y supuestamente el de «su» pueblo) depende exclusivamente de imponer a los demás su derecho a decidir. La capacidad del hombre de aprender de los errores del pasado es, por tanto, incierta o cuando menos limitada.

A veces he mantenido palabras en alemán para evitar repeticiones —así me refiero alternativamente a submarinos o a U-Boote, siendo lo mismo— y otras veces porque no existe una traducción española exacta, como es el caso, por ejemplo, de los *Panzerschiffe*, literalmente buques blindados, pero que fueron calificados como acorazados de bolsillo inicialmente, hasta el punto de que los propios alemanes adoptaron ese apelativo, aunque a los tres primeros les correspondió finalmente la denominación de cruceros pesados. Otros dos buques incluidos por los alemanes en esta categoría —el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*— eran auténticos acorazados y, a fin de cuentas, en los planes de construcción, incluso los más grandes acorazados alemanes —el *Bismarck* y su gemelo *Tirpitz*— fueron *Panzerschiffe*.

En cambio, he traducido por guerra de corso la expresión alemana *Kreuzerkrieg*, que literalmente podría traducirse (como se hace en el inglés *cruiser warfare*) por guerra de crucero, expresión inusual en castellano (al menos mientras la colonización inglesa no sea total) para designar a la guerra comercial o guerra contra la marina mercante, concepto por otra parte complejo y discutido, que se comprende mejor con la citada expresión histórica, que a cambio no se corresponde exactamente con lo sucedido en las guerras del siglo xx. Para complicar el asunto, se ha llamado en español «corsarios» a los buques que los alemanes llamaban cruceros auxiliares, o con expresión aún más complicada «buques para la interferencia del comercio», y que para los estrategas alemanes eran complementarios, pero no protagonistas, de la guerra de corso —a la que destinaban los *Panzerschiffe*—, aunque alcanzaran, por obra de la propaganda, del romanticismo y hasta por méritos propios, mayor fama que algunos de los buques sobre los que debía recaer la responsabilidad de la guerra de corso.

He procurado evitar del alemán el abuso de las mayúsculas. Preferiría eliminar todas las que no fueran imprescindibles, aunque sé que los criterios editoriales obligarán a que al menos las mantenga en sintagmas donde no tendrían por qué ser necesarias, como la propia Segunda Guerra Mundial.

Las fuerzas militares navales se han llamado tradicionalmente en castellano armadas, aunque cada vez el galicismo y anglicismo, o hasta germanismo para quien así quiera verlo, de llamarlas marinas es más habitual. Procuraré mantener la expresión española, recurriendo si acaso, para evitar repeticiones, a los nombres originales de las armadas inglesa, alemana, etc. (Royal Navy, Kriegsmarine, como de hecho sucede en el título de este libro).

En cuanto a las unidades de medida, he tratado de utilizar siempre el sistema métrico decimal, pues por muy ridículo que para un historiador naval parezca hablar de kilómetros en la mar, pocos lectores llevan incorporado en su mente un conversor de millas (náuticas) a kilómetros, de nudos a km/h, de yardas a metros o de pulgadas a centímetros. He mantenido el vocabulario naval para designar las posiciones y movimientos a babor (izquierda) o estribor (derecha), a proa (delante) o a popa (detrás).

Habitualmente, termino por dar carta de personalidad a los barcos, convoyes, etc., de manera que, sin perjuicio de la transitividad del verbo hundir (u otros semejantes como capturar, avistar, etc.) suelo escribir que un barco hundió (capturó, avistó) a uno o dos barcos, en vez de que un barco hundió uno o dos barcos; o atacó a un convoy, en lugar de atacó un convoy, porque me parece que de lo contrario resultaría un lenguaje excesivamente frío, en un texto donde ese tipo de expresiones se repiten con frecuencia.

En el capítulo de agradecimientos, tengo que evocar sin citar a un marino cabal y amigo fiel, que ha tenido que so-

portar y resolver muchas dudas de vocabulario y procedimientos militares en la mar. Como es lógico, cada fuente consultada y citada en el texto o en la bibliografía selecta merece agradecimiento. Tengo sobre todo que dar gracias a quienes han sido mis maestros en la ciencia histórica, desde los que me enseñaron los rudimentos de esa tarea investigadora, ese rozarse con las piezas del puzle, entre los cuales quiero destacar a don Federico Suárez, don Gonzalo Redondo y don Ángel Martín Duque; y también a quienes me han propuesto escribir este libro en La Esfera de los Libros, particularmente Ymelda Navajo, Félix Gil, Mercedes Pacheco, Berenice Galaz y Guillermo Chico; y a mi familia, que me ha animado en el proceso: mi esposa Mariam, Robbin, Cristian —a quien dedico la obra, primera que escribo desde que ha sacado su oposición— y Ángel.

PRIMERA PARTE. ASPIRANDO AL PRIMER PUESTO

1. RAEDER, HITLER Y EL ACUERDO NAVAL ANGLO-GERMANO DE 1935

El 30 de enero de 1933 se formó el primer gobierno de Adolf Hitler. El que desde 1928 era jefe de la armada de la República de Weimar (Reichsmarine), Erich Raeder, se encontró con el nuevo canciller por primera vez el 3 de febrero, cuando Hitler presentó sus objetivos a los jefes militares. El jefe del Mando Naval se mostró conforme con el número de buques permitidos a Alemania tras la Primera Guerra Mundial en el Tratado de Versalles, pero consideró necesario construir submarinos y un portaaviones, conforme al plan que la armada había establecido en 1932.

Apoyándose en las «razonables» alegaciones hechas por Hitler, Raeder quiso convencerle de que dejara a la armada libertad para aumentar el desplazamiento del cuarto buque blindado (*Panzerschiff D*) respecto a los tres anteriores (los llamados acorazados de bolsillo de la clase Deutschland), basándose en que la Conferencia de Ginebra de 1932 permitía a los alemanes igualar el desplazamiento de los nuevos cruceros franceses de la clase Dunkerque (en realidad, acorazados).

Además de las puntualizaciones citadas, que parecen irrelevantes, en esa primera entrevista con Hitler, Raeder mencionó por primera vez al Reino Unido, pero fue para tranquilizar al canciller, asegurándole que las construcciones propuestas no suponían una amenaza contra los británicos, ya que aunque el desplazamiento del *Panzerschiff D* fuera de 26.000 toneladas, junto con los tres ya en marcha, los cuatro buques blindados no pasarían de 56.000 toneladas, poco más del 10 por ciento de las 525.000 que sumaban los acorazados británicos. Hitler no consintió en las

26.000 toneladas, pero sí en que el *Panzerschiff D* se construyera antes de 1936, fuera cual fuera el resultado de las negociaciones internacionales.

Raeder ya no opinaba lo mismo sobre Versalles el 1 de abril de 1933, cuando se celebró a un tiempo la entrada en servicio del primer acorazado del bolsillo, el *Deutschland*, y la botadura del segundo, *Admiral Scheer*. El jefe de la armada expresó su optimismo sobre el renacimiento naval y su confianza en que el «gobierno de la revolución nacional» conduciría hacia «una nueva era a un pueblo unificado lleno de sentimiento nacional en el espíritu del gran canciller» (Bismarck). Refiriéndose al almirante Scheer como «el vencedor de Skagerrak» (el mayor combate naval de la Primera Guerra Mundial), subrayó la necesidad de terminar con las restricciones impuestas por Versalles, y sacar de aquella batalla, como símbolo del poder naval alemán, la «fuente de vida, los presupuestos para reconstruir la armada y para restablecer, aunque sea por ahora de forma moderada, el poder de Alemania en el mar» (*Seegeltung*).

Según diría Raeder a los altos mandos tras los ejercicios navales de septiembre, Hitler «cada vez habla más de la necesidad de reconstruir la flota y está más profundamente convencido de la gran significación de la armada, también como factor de poder y de alianza». El jefe del Mando Naval correspondía al canciller con una colaboración más estrecha, como la que exigía en circular fechada el 22 de septiembre, al pedir a los marinos mantener el secreto no solo por razones de organización, sino para no amenazar «sobre todo a la labor interior de reconstrucción del Führer en el sentido más estricto».

Tras rechazar todas las propuestas que no le daban paridad con el resto de potencias, el 23 de octubre de 1933 Alemania se había retirado de la Conferencia de Desarme de Ginebra y de la Sociedad de Naciones, dejando claro

que no se consideraba vinculada al Tratado de Versalles. Raeder no perdió el tiempo y para marzo de 1934 elaboró un plan que preveía la paridad con Francia y alcanzar el 35 por ciento del desplazamiento de la Royal Navy, con ocho acorazados, tres portaaviones y 70 submarinos, listos para alistarse en 1949.

La negativa de Hitler —expresada en su entrevista con Raeder en marzo de 1933— a que los acorazados de bolsillo igualaran el desplazamiento de los acorazados franceses de la clase Dunkerque, desapareció el 27 de junio de 1934, cuando Raeder consiguió el asentimiento del canciller para que aumentara de 18.000 a 31.800 toneladas el desplazamiento de los Panzerschiffe D y E (*Scharnhorst* y *Gneisenau*), que pasaban así de cruceros pesados a acorazados. El que su armamento fuera de mayor calibre —pensándose en cañones de 35 cm si lo permitía el presupuesto de 1936—, y la construcción de submarinos, quedaban de momento en el aire.

Tras los asesinatos de la Noche de los Cuchillos Largos (30 de junio al 2 de julio de 1934), Raeder admitiría haber oído rumores sobre actos ilegales e inmorales por parte de las Escuadras de Protección (*Schutzstaffeln*, SS) de Heinrich Himmler, pero guardó silencio sobre lo ocurrido a los generales Kurt von Schleicher (canciller entre diciembre de 1932 y enero de 1933, trató de formar un frente transversal contra el ascenso de Hitler) y Ferdinand von Bredow (ministro de Defensa de Schleicher), ambos asesinados.

Para Raeder fue un revés que Hitler se opusiera a la participación de Alemania en la conferencia naval multilateral prevista para 1935 en Londres, y el 27 de noviembre de 1934 propuso a los británicos negociaciones directas para establecer un porcentaje de construcciones que presentaba como «sorprendentemente bajo», dado que Alemania no estaba en condiciones ventajosas por el aislamiento inter-

nacional derivado de la Noche de los Cuchillos Largos y, al mes siguiente, el asesinato del canciller austriaco Engelbert Dollfuss a manos de golpistas nazis (25 de julio de 1934).

El 13 de enero de 1935, la celebración de un plebiscito para reincorporar a Alemania el Sarre generó mayor oposición francesa e inglesa: Raeder tampoco perdió el tiempo y aprovechó la disposición favorable de Hitler para ordenar la construcción de los primeros submarinos y del primer portaaviones, aumentar el desplazamiento y armamento de los acorazados D y E, y ordenar cañones de 38 cm para el F (que sería el *Bismarck*), así como la construcción de muelles flotantes más grandes, que permitieran construir buques con mayor desplazamiento.

El 16 de marzo de 1935, se estableció el servicio militar obligatorio. En abril, los responsables de las construcciones navales advirtieron de que no sería posible alcanzar los objetivos si no se abreviaban los plazos. Se decidió en consecuencia que, en lugar de por motores diésel, los nuevos buques irían propulsados por plantas de vapor de alta temperatura y alta presión, generado por calderas que utilizaban fueloil como combustible, y que les proporcionarían menos autonomía pero más velocidad.

Conforme a la ley de 16 de marzo de 1935 que sustituía las fuerzas armadas de la República (Reichswehr) por la nueva Wehrmacht, la Reichsmarine cambió el 1 de junio su nombre por el de Kriegsmarine y el Mando Naval (Marineleitung) por el de Mando Supremo de la Armada (Oberkommando der Marine, OKM), pasando Raeder a ser su Comandante Supremo (Oberbefehlshaber der Marine). El 18 de junio —que Hitler calificó como «el día más hermoso de mi vida»—, se firmó el acuerdo naval anglo-germano, por el que los británicos permitían a Alemania construir hasta el 35 por ciento del desplazamiento de la Royal Navy, equivalente a lo que en el Tratado Naval de Washington de 1922