

C A M P A Ñ A D E N O R U E G A 1.940

TRADUCCION DEL
SUPPLEMENT TO THE

L O N D O N G A Z E T T E

17 de Julio 1947

---ooOoo---

Jueves, 10 de Julio de 1947.

CAMPAÑA DE NORUEGA, 1940.

El siguiente parte fué entregado a los Lores Comisarios del Almirantazgo el 17 de Julio de 1940 por el Almirante de la Flota, Earl de Cork y Orrery, Almirante en Jefe, Narvik.

Tengo el honor de exponer ante VV.EE. el siguiente informe sobre las últimas operaciones en la zona de Narvik, en Noruega septentrional.

Sección I.

Etapas preliminares.

1.- En la tarde del miércoles 10 de Abril, recibí un mensaje del primer Lord del Almirantazgo indicándome que le gustaría verme y fui informado por él de que una expedición combinada iba a ser enviada a Narvik debiéndome hacer cargo de las Fuerzas Navales, etc. Le acompañé a una reunión de los Ministros de las Armas y los Jefes de los Estados Mayores, donde se discutió toda la cuestión.

Aquella misma tarde, asistí a otra reunión en el despacho del Primer Lord del Almirantazgo sobre la misma cuestión.

Se me informó entonces que el Capitán de Navío L.E.H. Maund sería mi Jefe de Estado Mayor, ya que el oficial que yo hubiera preferido no se hallaba disponible.

El Capitán de Navío Maund, que se hallaba presente en la reunión, salió en avión aquella misma noche hacia ^{UNITED} Capa, para ^{unirse} allí en el SOUTHAMPTON, buque que debería transportar al General de División P.J. Mackesy, encargado del mando de las Fuerzas Militares, a Harstad, en Vaagsfiord, elegido como base militar.

En la tarde del jueves 11 de abril, vi por unos minutos al primer Lord del Almirantazgo y sabía aquella misma noche para Rosyth, acompañado por el Capitán de Fragata A.G.V. Hubback y mi Estado Mayor personal: Capitán contador H.R.H., como Secretario, Capitán de Corbeta Honorable D.C. Cairns, oficial de órdenes.

Mi impresión al abandonar Londres era claramente que el Gobierno de Su Majestad deseaba expulsar al enemigo de Narvik en el plazo mas breve posible y que debía actuar con la mayor prontitud a fin de obtener este resultado.

2.- El 12 de abril embarqué en el AURORA y zarpamos ^{al} mediodía hacia la zona de Narvik. Después de un viaje sin incidentes, llegué a Skjelfiord a las 20,00 horas del 14 de abril.

3.- Había sido la primera intención continuar a Harstad, donde como ya se ha dicho, se hallaban de paso las tropas del Comandante en Jefe, así como también el convoy militar.

Se cambió el punto de destino, sin embargo, al recibir un mensaje del Vicealmirante V.J. Whitworth, desde su buque insignia WARSPITE, con el que había llegado a cabo una incursión ventajosa sobre las fuerzas navales alemanas en las aguas de Narvik el 13 de abril.

4.- En este mensaje se incluía el párrafo siguiente:

"Estoy convencido de que Narvik puede ser tomado por asalto directo ahora sin temor a encontrar una seria oposición en el desembarco. Opino que la principal fuerza de desembarco podría ser pequeña pero se debe contar con el apoyo de la fuerza B o alguna otra de composición similar".

5.- A fin de aprovechar inmediatamente esta situación, envié el siguiente mensaje:

"AURORA y SOUTHAMPTON deberán llegar a Skjelfjord para las 20,00 horas hoy, domingo....."

Se habían embarcado 350 soldados en el SOUTHAMPTON y se esperaba que durante la noche resultaría posible organizar una fuerza de desembarco con estas tropas y marineros e infantes de Marina de WARSPITE, SOUTHAMPTON, AURORA, PENELOPE y destructores disponibles.

6.- Sin embargo, a causa de la dificultad en la situación de comunicaciones radiadas propias de esta región, el mensaje no fue recibido por el SOUTHAMPTON hasta demasiado tarde para participar en la acción y su posición no se averiguó hasta ser comunicada por el Almirantazgo, del que también se recibió un mensaje en que se decía: "

"Consideramos imperativo que V.E. y el General se hallen juntos y actúen juntos y que solo se efectúen ataques acordados por ambos....."

7.- El AURORA continuó a Harstad encontrándose con el convoy de tropas que transportaba la 24^a Brigada, etc., frente a la entrada del And Fjord entrando en el puerto en la mañana del 15.

Cuando se aproximaban al fondeadero con los destructores BRAZEN (Capitán de Corbeta Sir Michael Culme-Seymour) y FEARLESS (Capitán de Fragata K.L. Harkness) actuando como cortina antisubmarina, el último consiguió establecer contacto con el U.49, combatiéndolo valerosamente y hundiéndolo, y recogiendo a su dotación prácticamente intacta.

8.- El convoy fondeó en Bygden Fjord y el desembarco se verificó inmediatamente.

Esta operación quedó sometida a un ataque aéreo la misma tarde y de nuevo el 16 de abril pero sin sufrir daños.

Los buques de transporte zarparon para Inglaterra en las primeras horas del 17 de abril.

9.- El desembarco se efectuó utilizando los destructores y gran número de embarcaciones de la localidad (pequeños vapores y pesqueros de motor denominados "puffers").

Más tarde a fin de apresurar las cosas, el PROTECTOR (Capitán de Navío W.Y. la R. Beverley) resultó de utilidad y así comenzó una carrera de brillantes esfuerzos llevados a cabo con destacado celo.

10.- El 15 de abril, me entrevisté por primera vez con el General Machesy y quedé asombrado al oír no solo que sus fuerzas se hallaban embarcadas como para proceder a un desembarco pacífico y que, por lo tanto, no estaban dispuestas para operaciones inmediatas, sino que las órdenes que había recibido y se le habían entregado momentos antes de embarcar, desechaban toda idea de intentar un desembarco en el caso de encontrar oposición. Así el General y yo habíamos salido de Inglaterra con ideas diametralmente opuestas respecto a nuestras misiones.

11.- La distribución del resto de mi informe es la siguiente:

Sección II. Procedimientos del 15 de abril al 23 de mayo; con un relato de las relaciones con el Gobierno noruego.

Sección III. Medidas de protección antiaérea.

Sección IV. Desarrollo de las defensas de la Base.

Sección V. Resumen de los sucesos en la zona Mosjoen-Mo-Bodo.

Sección VI. Operaciones finales para la captura de Narvik.

Sección VII. La evacuación.

Sección II.

Actas de los días del 15 de abril al 23 de mayo, con un relato sobre las relaciones con el Gobierno noruego.

1.- El empleo de Harstad, sobre una isla, como Cuartel General Militar y punto principal de desembarco para el personal y las provisiones militares significaba que la Marina tenía una gran zona que proteger contra los submarinos y la aviación, mientras que mantenía al mismo tiempo patrullas ofensivas para hostigar al enemigo en la región de Narvik propiamente dicha. A este informe acompaña una carta de modo que las distancias y las disposiciones geográficas de la campaña puedan ser debidamente apreciadas. La protección de Skjelfjord donde se hallaban el PENELOPE y otros buques averiados, que tenían que ponerse en condiciones de navegación, fué otra misión hasta el 10 de mayo.

2.- El desembarco de transportes fué una dificultad permanente. Había solo dos muelles en Harstad y el ritmo normal de descarga era de dos buques en cinco días. El desembarco del personal se llevó a cabo en su mayor parte mientras los buques se hallaban fondeados en Bygden y para facilitar esta misión el PROTECTOR y los destructores fueron continuamente utilizados. Gran número de embarcaciones locales se alquilaron para estos y otros propósitos de transporte marítimo en toda la zona de operaciones pero no resultaban siempre disponibles, ya que al sonar la alarma aérea se distribuían por los fiords y necesitaban mucho tiempo para su regreso mas tarde. Durante las ocho semanas de operaciones tuvieron lugar mas de 140 incursiones aéreas sobre Harstad, causando una pérdida considerable de tiempo y trabajo. La supresión del sistema de alarma provocó un huelga entre los obreros noruegos y los tripulantes de las pequeñas embarcaciones. Las cuestiones referentes a la defensa anti-aérea se tratan en un capítulo separado de este informe. Además del desembarco en Harstad, las tropas tomaban tierra en Salangen en el Sagfiord desde el 15 de abril estableciendo contacto con las fuerzas noruegas de aquella zona. El avance hacia el Sur se llevó a cabo desde ambos lugares; el Cuartel General de la 24^a Brigada se estableció mas tarde en Bogen en el Ofotfiord.

3.- En lugar de intentar tomar por asalto Narvik se decidió, por razones que se aducen separadamente llevar a cabo un bombardeo con la esperanza de que la moral del enemigo, que segun se informaba ya se encontraba debilitada, pudiera quebrarse hasta el punto de rendir la ciudad. El esperado deshielo no se habia producido y la nieve persistía por todas partes con un grosor de varios pies, haciendo muy difícil todos los movimientos para aquellas tropas sin experiencia y deficientemente equipadas. El AURORA (Capitán de Navio Louis Hamilton) fué designado como jefe de bahía en Ofotfiord y con los buques a sus órdenes mantuvo una firme y dura presión sobre el enemigo. El bombardeo tuvo lugar el 24 de abril; el EFFINGHAM (a bordo del que me acompañaron el General de Division Mackesy y el General de Brigada Fraser el WARSPITE, el AURORA, el ENTERPRISE y el ZULU tomaron parte. Las duras condiciones meteorológicas con grandes tempestades de nieve y escasa visibilidad, impidieron la actividad aérea de ambos contendientes. Las tropas fueron transportadas a bordo del VINDICTIVE para el caso en que si la moral de los defensores parecia lo bastante afectada se consiguiese una oportunidad de desembarco. Sin embargo las condiciones climatológicas se oponían a tal empresa y la escasa visibilidad imped

por completo todo cálculo de los efectos logrados por el bombardeo.

4.- El 25 de abril se produjo una nueva nevada y como las condiciones climatológicas obligaban a la dilación de todo ataque directo contra Narvik, se prestó la mayor atención a los movimientos de la tropa destinados a presionar sobre el enemigo desde el Norte y el Sur de la Península de Narvik. Ballangen al lado sur del Vestfiord fué ocupado el 26. Las primeras tropas francesas desembarcaron el 28; dos batallones en Salangen en el Sagfiord y un batallón en Bogen. Discutió la posición con los Generales inglés y francés, y este último (General Bethouart) me acompañó en el CODRINGTON para reconocer Narvik y el Fiord Herjangs.

5.- El 29 de abril, dos semanas después de nuestra llegada a la zona aparecieron los primeros síntomas del tan esperado deshielo y pude pensar en dirigir las operaciones sin el tremendo inconveniente de la nieve. En este día las A.L.C. (pequeñas embarcaciones de desembarco) y los M.L.C. (vehículos motorizados de desembarco) transportados a bordo del EMPIRE LITY fueron desembarcados y comenzaron una serie de éxitos en su aplicación.

6.- La situación hacia el Sur, en las zonas de Mosjoen, Mo y Bodo empezaron a llamar la atención en aquel momento. Constituyen la materia de otra sección distinta de este informe.

7.- El 1º de mayo, visité Ofotfiord a bordo del EFFINGHAM y el AURORA, el RESOLUTION y el EFFINGHAM llevaron a cabo un bombardeo en parte para apoyar a las tropas que mantenían escaramuzas en la zona de Ankenes. El deshielo adelantaba tanto que ordené se dispusiesen planes para un ataque directo contra Narvik el 8 de mayo, pero, por razones de que se informa separadamente, nunca se llevó a cabo.

8.- El 3 de mayo la Legión Extranjera francesa (dos batallones) y la Brigada polaca hicieron su aparición y el 5 de mayo llegó el Contraalmirante A.L. St. G. Lyster asumiendo el mando de las defensas y la ampliación de las bases. El 6 de mayo, llegaron en número de ocho los primeros cañones antiaéreos de 3,7 pulgadas.

9.- Se hicieron planes para un desembarco de los franceses en Bjerv. En un principio se intentaba para la noche del 10 al 11 de mayo, pero en realidad tuvo lugar en la noche del 12 al 13. Las fuerzas empleadas fueron los dos batallones de la Legión Extranjera y las operaciones militares se llevaron a cabo por el General Bethouart que se hallaba conmigo a bordo del EFFINGHAM, así como también el Teniente General C.J.E. Auchinleck recién llegado de Inglaterra. La noche era fría con nubes bajas pero, excepto durante dos horas de crepúsculo, la luz del sol se mantuvo todo el tiempo. Las tropas fueron embarcadas a la altura de Ballangen con carros. (Siendo esta la primera ocasión en que intervinieron tanques en una operación combinada). Después de retirarse al Oeste para engañar al enemigo, la escuadra regresó y ocupó una situación en la entrada del Fiord de Herjangs, donde fueron transbordadas las tropas a las embarcaciones de que habrían de desembarcar. Precedió al desembarco mismo un bombardeo eficaz (en el que tomaron parte el EFFINGHAM, el AURORA, el RESOLUTION y los destructores), desembarcando después los 3 A.L.C. y los 2 M.L.C. Las primeras tropas que hicieron valientemente frente a una gran cantidad de infantería y ametralladoras. La conducta de los soldados de la Legión Extranjera, su rápida movilidad y excelente instrucción que quedó evidenciada en aquella acción, causaron la mayor admiración. Las primeras tropas fueron seguidas por embarcaciones remolcadas por buques de motor que desembarcaron sus hombres sin ningún incidente digno de mención. Toda la operación se verificó perfectamente y a las 06,00 horas del día 13 el General Bethouart desembarcó con su Estado Mayor. Me informó que ya no necesitaba el apoyo de las unidades inglesas fuera de la normal misión de patrulla en aquella zona.

10.- Dos batallones de tropas polacas que salieron de Bogen reforzaron la Legión Extranjera durante el día. La aviación enemiga no hizo aparición durante la operación. Los franceses pudieron entrar en Oydejord casi inmediatamente.

11.- En una conferencia celebrada a mi regreso a Harstad el 13 de Mayo, el General Auchinleck me informó que había recibido órdenes del Ministerio de la Guerra y que asumiría el mando de todas las fuerzas militares a partir de aquel momento.

12.- El próximo objetivo militar era el dominio del Fiord Rombaks de modo que se limpiase el camino para un ataque directo sobre Narvik desde Oydejord. El FAME (Capitán de Fragata P.N. Walter) dirigió la acción naval para esta misión de modo infatigable y eficaz.

13.- Un relato de las últimas operaciones para la ocupación de Narvik forma un capítulo separado de este informe.

14.- Durante toda la operación se mantuvo contacto con el Alto Mando Noruego que naturalmente se mostraba muy preocupado por la retirada de tropas del sur de Noruega. Los noruegos comprendían que sus fuerzas no se hallaban adecuadamente armadas para la guerra moderna y hicieron repetidas peticiones de artillería, especialmente antiáerea, para la defensa de Tromso y Noruega septentrional y también para equipar el gran número de unidades navales costeras de cuyo movimiento a lo largo de la costa depende la vida toda del país. Estas peticiones fueron transmitidas por mí al Almirantazgo con destino al Gobierno de Su Majestad, pero los noruegos, que parecían creer la existencia de inmensas reservas de cañones, munición, etc., fácilmente disponibles en Inglaterra, no podían comprender la razón por la que sus peticiones no quedaran inmediatamente satisfechas. Para facilitar las relaciones autoricé la entrega de todo el material de guerra, no exigido por el Ejército, capturado en el transporte alemán ALSTER, que fué enviado a Tromso el 23 de Abril para su conveniente descarga; en cumplimiento del artículo 39 del Código de Disciplina Naval, el Consul inglés en Tromso recibió la orden de presencia; la descarga y hacer el inventario de las mercancías entregadas; una copia de este inventario fué enviada al Secretario del Almirantazgo posteriormente.

15.- Hacia el final del periodo a que se refiere este informe fué posible, pero solo con las mayores dificultades y corriendo grandes riesgos, reservar cuatro cañones antiáereos pesados y cuatro ligeros para la protección de Tromso.

16.- El 16 de Mayo, me entrevisté con el Almirante Diesmann Comandante en Jefe de la Marina noruega y en el mismo día también con el General Rugé, Comandante en Jefe del Ejército noruego. Dos días mas tarde pude entrevistarme con Sir Cecil Dormer, Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Británica en Noruega, al pasar en dirección a Tromso procedente de Inglaterra.

17.- El 23 de Mayo fui en un avión Walrus a Storsteinnes y allí me entrevisté de nuevo con el Ministro Plenipotenciario inglés Sir Cecil Dormer y con el Coronel Pollock, Oficial de enlace inglés, el Almirante Boyes, Agregado Naval, y el General Rugé, Comandante en Jefe del Ejército noruego; este último me informó que había sido designado para el mando de todas las fuerzas de defensa noruegas.

18.- Desde allí, me dirigí acompañado por el General Rugé y el Coronel Pollock a visitar a Su Majestad el Rey, que se encontraba a varias millas de distancia (1 1/4 horas en automovil) en una cabaña de pesca, a la que se llegaba por un camino lleno de barro. El Príncipe heredero de encontraba con él. Pasé aproximadamente tres cuartos de hora

con Su Majestad. Me dijo que sabía lo que yo iba y que después me entrevistaría con sus Ministros. El objeto de mi visita era obtener autorización de Gobierno noruego para (1) un mayor control en las zonas militares sobre la población civil y los innumerables buques y pesqueros de los Fiords, etc., y de los cuales dependían en gran parte la vida y comunicaciones del pueblo; (2) una colaboración mas estrecha entre la Autoridad Civil y las autoridades militares inglesas para conseguir que ese control fuese eficaz. El Coronel Pollock habia discutido ya el asunto con el General Rugé, quien se mostraba comprensivo, acogiendo la idea con simpatía, y se propuso insistir ante el Gobierno de que adoptar esas medidas resultaba esencial. El General Rugé me abandonó para dirigirse a su Cuartel General cuando llegué a la residencia de Su Majestad.

19.- Al despedirme de Su Majestad me dirigí con Sir Cecil Dormer a Storsteinnes, desde donde volé a Tromsø y me entrevisté con el Presidente del Consejo de Ministros y los Ministros de Defensa y Asuntos Exteriores. Los tres se mostraron cordiales y afectuosos y prometieron que se estudiarían a fondo estas cuestiones y sería enviado un representante del Gobierno a Harstad para concertar todos los detalles. Esta conferencia se vió interrumpida algo bruscamente por un ataque aéreo dirigido contra el DEVONSHIRE fondeado en el puerto. Acababan de llegar a Tromsø y el ataque de aquella noche fué poco afortunado. Vi también al Almirante Diesen con el que traté del asunto del control y quien se comprometió a hacer cuanto fuese necesario. El Vicealmirante Cunningham ya se habia hecho cargo del asunto y me acompañó en esta conferencia. Los Ministros noruegos mencionaron la necesidad en que se encontraban de artillería antiaérea y equipo para sus tropas y también de la necesidad de reabastecer sus buques, que en su opinión podrían lograr las autoridades inglesas. Los Ministros noruegos demostraron que toda su intención era de ayuda, encontrándose preocupados por la continuación de la lucha, pero se mostraron naturalmente decepcionados acerca de los inevitables retrasos para la satisfacción de sus exigencias.

Sección III

Medidas de Defensa Antiaérea.

1.- El enemigo comenzó sus ataques por aire el día de la llegada del primer convoy y los continuaron durante todo el periodo de la campaña. Cuando, después de la retirada de nuestras fuerzas de Noruega Meridional, el enemigo pudo conseguir bases aéreas en Trondheim y otros puntos los ataques aumentaron notablemente en intensidad y frecuencia. Nuestras fuerzas de combate del arma aeronaval y de la RAF, en los momentos en que resultaban disponibles, causaron grandes daños al enemigo y lograron un alivio muy conveniente. Desde los primeros días el establecimiento de aerodromos constituyó una gran preocupación, pero al principio quedando cubierta toda la tierra con tres o mas pies de nieve, el problema presentaba dificultades extraordinarias. Las autoridades noruegas informaron que Bardufoss habia sido utilizado por los Gladiators. El Teniente de Navio Francklin (del arma aeronaval) organizó una gran parte de los trabajos preliminares desbrozando este campo y también otro campo conveniente descubierto en Skaanland, poseyendo este último la ventaja de hallarse próximo al fondeadero para buques mercantes del Fiord Lavang entre Harstad y el paso de Tjeldsundet. El deshielo se presentó muy retrasado este año y solo el 30 de abril pudo estar seguro de que hubiese comenzado. El hidroavión "Cabot" trajo al Wing Commander Atchley a la zona el 4 de Mayo, haciéndose cargo inmediatamente de la localización y transformación de los aerodromos tanto en el Norte como en el Sur.

2.- Grandes tempestades de nieve y el mal tiempo en el periodo ini-

cial dificultaron la utilización del FORIOUS pero su aviación operó con máxima capacidad en todas las ocasiones. Fué retirado el 23 de Abril para reparaciones, cuando solo tenía ocho aviones útiles para el servicio. La urgente necesidad de artillería antiaérea fué destacada en un telegrama al Almirantazgo de 25 de abril.

3.- Después de la evacuación de Namsos y de Mandalnes, los ataques aéreos enemigos en el Fiord Vest de Narvik y en las zonas del Fiord Vaag se intensificaron y el estacionamiento de las unidades de la flota con buenas baterías antiaéreas en cada zona en que fondeaban buques mercantes o residían fuerzas se hizo más necesario que nunca. El enemigo logró rápidamente el medio de aprovisionar y reforzar sus tropas en Narvik mediante hidros de transporte y paracaídas. El establecimiento de minas se sospechó con frecuencia pero no pudo comprobarse hasta el 29 de Mayo; aquel día se vió a cinco aviones enemigos llevándolo a cabo en Tjeldsundet. Se ordenó una inspección por dragaminas, explotando cuatro artefactos.

4.- El 30 de Abril, fui informado por el Almirantazgo de que se enviaban 48 piezas de tiro vertical de 3,7 pulgadas y 48 Bofors (haciendo un total de 60 con los 12 con que ya se contaba en la zona), ya que la protección antiaérea resultaba de la mayor importancia y dos cruceros antiaéreos fueron destinados para unirse en cuanto finalizasen otras operaciones. Al día siguiente, como para corroborar la cuestión, el enemigo consiguió un impacto directo en el edificio utilizado por la Marina en Harstad, causando afortunadamente la muerte de solo dos marineros. Al mismo tiempo bombardearon el buque hospital ATLANTIS fondeado a gran distancia de los demás buques y un buque hospital noruego, causando en este último numerosas bajas.

5.- El retraso en el deshielo originó un demora desmoralizador en la preparación de aerodromos. Había esperado que el de Bardufoss estuviese dispuesto para el 15 de mayo, en cuyo caso los portaaviones con la aviación necesaria hubieran salido el once de mayo, pero el 4 de mayo recibí el informe de que la nieve causaba dilaciones insuperables. Respecto a la preparación y utilización de Bardufoss, fué necesario el mayor tacto en las discusiones con los noruegos, ya que deseaban firmemente mantenerlo bajo su control. El aceptar pilotos noruegos y otro personal aéreo para su instrucción en Inglaterra hizo mucho para el convencimiento y el oportuno acuerdo.

6.- Los primeros cañones antiaéreos de 3,7 pulgadas llegaron a la zona el 6 de mayo. Los cañones Bofors llegaron a Bardufoss el día 7. Cuatro de los cañones de 3,7 pulgadas entraron en acción en Harstad el día 9 y los otros cuatro fueron enviados a Bardufoss.

Los hombres bombardeados en tierra podían comprender que tenían alguna posibilidad de devolver el daño; factor psicológico de considerable importancia.

7.- El ARK ROYAL se nos unió y pudo comenzar operaciones desde una situación bastante al Norte el 6 de mayo y la presencia de sus aparatos causó un efecto inmediato y notorio en la libertad de ataque del enemigo.

8.- El 12 de mayo, fui informado de que, en vista de la situación en otros puntos no podrían concedérsenos más cazas o refuerzos antiaéreos aparte de los ya prometidos. Se esperaba ahora que el aerodromo de Bardufoss estaría dispuesto para el 19 y pedí por lo tanto que el GLORIOUS y el FURIOUS, transportando los cazas ya prometidos, se encontrasen a menos de 200 millas de las islas Lofoten para aquel día dispuestos a lanzar sus aparatos tan pronto como pudieran ser éstos recibidos.

9.- Todos los esfuerzos se concentraron ahora en la preparación de los aeródromos de Bardufoss y de Skeanland, adquiriendo un puesto secundario incluso las operaciones. Al mismo tiempo el emplazamiento de los cañones antiaéreos se apresuró. El rápido y eficaz trabajo del Teniente Coronel H.R. Lambert, y sus hombres de la Organización Móvil de Defensa de Bases Navales (M.M.B.D.O.) para el emplazamiento de las piezas bajo condiciones muy difíciles merece la mayor alabanza. El Group Captain Moore, de la RAF, al mando del conjunto aéreo demostró la mayor diligencia en el perfeccionamiento de los aeródromos.

10.- El 17 de Mayo, fui informado de nuevo del efecto de la situación en el frente occidental sobre las fuerzas en Narvik; el mensaje de los jefes de los Estados Mayores, declarando que mi fuerza de cazas quedaría limitada a una escuadrilla de Gladiators y una de Hurricanes precisaba asimismo que la artillería antiaérea se reduciría a 48 piezas pesadas y 60 ligeras.

11.- El GLORIOUS y el FURIOUS llegaron frente a la costa el día 18 y la 701 Escuadrilla de Walruses llegó a Harstad, donde permanecieron hasta la evacuación definitiva, desempeñando un papel utilísimo, transportando fuerzas, manteniendo comunicaciones y haciendo reconocimientos diarios, terminando con un bombardeo perfectamente planeado contra Solfolla y llevado a cabo eficazísimamente. El Capitán de Navío R.S.D. Armour, que mandaba la Fuerza Aeronaval merece una citación.

12.- El 21 de Mayo la 263 Escuadrilla de Gladiator fué enviado a tierra en Bardufoss desde el FURIOUS, aterrizando 16 aparatos pero perdiéndose desgraciadamente dos de ellos y un Swordfish. El GLORIOUS tuvo entonces que volver a Inglaterra a causa de la escasez de combustible. El ARK ROYAL salió también para Inglaterra el 21 de Mayo.

13.- El 22 de Mayo, en respuesta a una pregunta del Almirantazgo respecto a la posible sustitución de los Gladiators por Hurricanes, hice saber que a menos que el Almirantazgo estuviese dispuesto a proveer y mantener una Fuerza Aérea suficiente en esta zona, incluyendo un escuadrón de bombarderos era mi opinión que había que modificar todo el plan.

14.- El 26 de Mayo, se halla a de regreso el GLORIOUS, despegando la 46 Escuadrilla de Hurricanes. Las primeras formaciones aterrizaron en Skeanland y las restantes en Bardufoss, desde cuyo aeródromo ambas escuadrillas intervinieron durante el resto del tiempo, causando graves pérdidas al enemigo siempre que tuvieron oportunidad. Desgraciadamente, sin embargo, ocasionalmente se vieron fijados por la niebla en el aeródromo, lo que dió ocasión al enemigo para actuar desde el Sur, lo que supo aprovechar en cada caso. Debido a la distancia se pudo hacer muy poco para proteger con cazas a las tropas en la zona de Bodo. Dos Gladiators pudieron sin embargo destruir en aquella zona a cuatro aviones enemigos en una incursión antes de que el aeródromo de Bodo quedase totalmente destruido.

Sección IV.

Desarrollo de la defensa de la Base

1.- Un telegrama preliminar pidiendo cañones para las defensas fijas y para la defensa asdica contra submarinos del puerto fué enviado el 22 de abril y el 28 de abril el Almirantazgo declaró que la Organización Móvil de Defensa de Bases Navales (M.M.B.D.O.) sería enviada para emplazar los cañones e inquirir la inspección de lugares apropiados. Como resultado, se hicieron las siguientes propuestas al Almirantazgo el 1º de Mayo:

2.- La principal Base Naval se situaría en Tjeldsundet con un gran fondeadero de buques al oeste de Holsflva, otros buques en Lavangsfjord y al oeste de Skaanland; fondeaderos avanzados en Bogen y Ballangen. Se establecería un campo minado extendiéndose en $1\frac{1}{2}$ millas a 310° desde el faro de Baroen en la isla Baroy. Se emplazaría una batería de seis pulgadas al sur de la iglesia de Lodingen, así como una batería de 4,7 pulgadas al norte de Kvitnes. En la parte occidental de Tjeldsundet y a una milla al sur de Staksvollholm quedaría emplazada una batería de doce libras. Se consideraban convenientes otras baterías en los extremos Sur y Norte de Tjeldsundet. Habría que establecer campos minados al Noreste y al Sur de Steinvaer. La defensa antisumbarina del puerto quedaría situada al extremo Suroeste de la isla Baroy y en la isla Rotvaer con el puesto de control a la altura de Lodingen. La Estación de Señales de Guerra del Puerto se establecería en la isla de Rotvaer. Indicador de red B.L. y entrada occidental de Staksvollholm. Indicador de red o minas en la entrada septentrional de Tjeldsundet desde el faro de Taakeboen a Hella.

3.- El 27-28 de Mayo se declararon zonas minadas (ficticias) el Noreste y Sur de la isla Steinvaer en el Fiord Vaag y entre la isla Rotvaer y la isla Baroy en Vestfiord.

El Contraalmirante Lyster, nombrado el 29 de abril, llegó por aire y asumió el mando de las defensas y su perfeccionamiento el 5 de Mayo.

4.- Las M.L.C. (unidades de vehículos motorizados de desembarco) llegaron el 25 de Abril y otras M.L.C. junto a A.D.C. (unidades de embarcaciones de desembarco) el 29. Estos medios, aunque no siempre seguros mecánicamente, resultaron sumamente útiles para la pesada tarea de transportar material y armamento necesario para las defensas de la Base. El MASHOBRA llegó el 10 de Mayo, mereciendo las mayores alabanzas el trabajo de la unidad de fortificaciones de la Real Infantería de Marina a las órdenes del Teniente Coronel H.R. Lambert. Menciona también esto en el capítulo de este informe referente a la defensa antisérea.

5.- Se dispuso un esquema para el establecimiento de zonas minadas por destructores enviados desde Inglaterra pero fue abandonado por motivos especiales. Se prestó asimismo atención a la utilización de unas 200 minas noruegas en Tromso pero antes de que pudiese hacerse nada eficaz en este asunto se puso término a las operaciones.

6. Desde el primero al último día, el mantenimiento de patrullas de destructores y remolcadores para conseguir una protección eficaz de las entradas de todos los fiordos utilizados como fondeaderos fue una materia de máxima importancia y siempre que tuvimos aviones Walrus disponibles se llevaron a cabo exploraciones aéreas.

7.- El plan definitivo para la defensa fue el siguiente:

Defensas Interiores.

A. HARSTAD:

La defensa antisumbarina del puerto de Harstad solo es posible contra ataques a corta distancia. Los ataques a larga distancia solo pueden ser impedidos por unidades de guerra dirigidas hacia el punto de donde se espera el ataque.

(1) Entrada septentrional. Cerrada por el remolcador del Almirantazgo Baffle.

(2) Lado oriental. Cubierta por una línea de desde Magoy hasta el faro de Harstad.

(3) Entrada meridional. Defendida en lo posible por barreras de minas.

(4) Patrulla. Una pequeña unidad antisubmarina y para la vigilancia indicador de red.

(5) Servicio de exploración. Buques parejas.

B. FONDEADERO Y BASE DE TJELDAUNDAT-EXTREMO NORTE:

(1) Desde el faro de Taakeboen hasta Hella. Minas de escaso calado. El fondo no es apropiado para redes; todo submarino que intentase introducirse tendría que hacerlo a poca profundidad a causa de las dificultades de navegación.

(2). Desde Taakeboen hasta Stegholm. Un canal de cuatro cables de anchura y 70 a 80 brazas de profundidad. Minas de profundidad o barreras de minas.

(3). Patrulla. Un pequeño buque antisubmarino.

(4). Bateria de 4,7 pulgadas de tiro de fijación. A tres cuartos de milla al norte de Langkvitneset.

(5) Bateria de 12 libras. En Langkvitneset.

(6) Cadena A/B. en Langkvitneset.

C. FONDEADERO DE TJELDAUNDAT Y EXTREMO SUR DE LA BASE.

(1) Ramsundet. Cadena A/B y bateria ligera (Necesita mayor exploración).

(2) Red de STAKSVOLLHOLM. Indicador de red B.1 y entrada $1\frac{1}{2}$ milla al S. de la Isla.

(3) Bateria de doce libras en la isla de Staksvollholm.

(4) Cadena A/B en la isla de Staksvollholm.

(5) Barrera de minas. Posiblemente en el Tjeldsundet meridional.

(6) Patrulla. Buque con cargas de profundidad vigilando las redes.

D. BALLANGEN.

Buque antisubmarino en servicio de patrulla exterior cuando así se precisase.

E. NARVIK.-En espera de ser capturado.

De momento no se sugiere ningún sistema defensivo.

F. TROMSO.-Entradas del Noreste.

(1) Grotsundet. Cerrado por minas de grande y pequeño calado desde la pequeña isla del faro a la altura de Sjurnes hasta la costa Sur. Esto permitirá un estrecho canal junto a la costa Norte para embarcaciones locales y probablemente unidades de guerra hasta la categoría de cruceros incluida.

(2) Kvalsundet. Minas de poca profundidad, pero siendo muy pocas necesarias, a causa de sus dificultades de navegación.

(3) Patrullas. Buque patrullero armado para la inspección del canal junto a Sjurnes. Seria conveniente otra patrulla en el extremo interior de Kvalsundet.

G. TROMSO.-Entradas del Sureste.

(1) Isla Ryoy. Los estrechos quedan controlados por una batería ligera en la isla y una unidad patrullera antisubmarina. Pueden establecerse también minas de profundidad si no se dispone de un buque antisubmarino.

Defensas Exteriores.

A. TROMSO.- Entrada Sur a Tromso y entrada Norte al fiord Vaag por Gi S Sund.

(1) Fiords Malangen. La defensa del puerto queda establecida entre Lokvik y Boenoes. También se asienta una batería pesada (se precisa el reconocimiento). Patrulla antisubmarina. Protección local resultará imprescindible para estas defensas.

(2) Patrulla. Menos eficaz pero mas sencilla seria la patrulla de dos destructores antisubmarinos.

(3) Gi Sund. Buques de patrulla noruegos deben vigilar los estrechos por donde los submarinos han de pasar a escasa profundidad.

B. FIORD VAAG.-ENTRADA NORESTE.

Un destructor frente al fiord Tranoy, para misión general de patrulla en el fiord Vaag y apoyo de otras patrullas.

C. FIORD VAAG.-ENTRADA NORTE..

(1) Desde Sandsoy a Lemmingvoer. Quedará cerrado el Fiord en este punto con minas de grande y pequeña profundidad.

(2) Patrulla. Un destructor detrás de la zona minada.

D. FIORD VAAG.-ENTRADA OESTE.-TOPSUNDET.

(1) Defensa del puerto. Extremo occidental.

(2) Barrera de minas. Posible.

(3) Batería de 6 pulgadas o de 4,7 pulgadas en extremo occidental.

(4) Batería de 12 pulgadas y cadena A/B en extremo oriental.

(5) Patrullas. Una pequeña unidad antisubmarina a la entrada del puerto y otra de reserva. Se necesita un reconocimiento detallado de todas las defensas de Topsundet.

E. SUR DE TJEULDESUNDET Y FIORD OFOT.

(1) Defensa del puerto. Entre Rotvaer y Baroy.

(2) Minas de gran profundidad. Un cuarte de milla a cada lado dentro de la defensa del puerto.

(3) Minas de escasa profundidad. Tres líneas aproximadamente a lo largo de $1\frac{3}{4}$ millas a 310° desde extremo Suroeste de Baroy. (boya de navegación surdeste de Rotvaer).

(4) Canal abierto. Al norte de la isla de Rotvaer para pequeñas embarcaciones locales. Controlado por una unidad pequeña armada en extremo interior.

(5) Batería de seis pulgadas en Lodingen.

(6) Hay una posibilidad de asentar eficazmente otra batería de seis pulgadas en el asentamiento noruego sin terminar en Ramnes, pero se necesita mayor reconocimiento.

(7) Patrullas. Dos pequeñas unidades antisubmarinas para la defensa del puerto. Un destructor entre Barøy y Ramsundet.

(8) De lo anteriormente dicho, las patrullas se establecieron inmediatamente y actuaron con regularidad. Ninguna de las piezas fué casentada pero se prepararon los asentamientos. Se había hecho todo el trabajo preparatorio para la instalación de minas. El indicador de red.

Se estableció al sur de Staksvollholm pero ambos extremos necesitaban todavía ser completados hasta la costa y no se estableció el paso. Una red B.1, originalmente dispuesta para Narvik fué establecida en el fiord Skjel desde los comienzos para la protección del PENELOPE. Una cadena A/T fué establecida sin completar en la entrada Norte de Harstad. En la evacuación se hundieron todas las redes y se suprimieron todos los rastros.

(9) Las patrullas aéreas antisubmarinas, en cuanto se dispuso de los necesarios aparatos "alrus", fueron llevadas a cabo en un radio de 27 millas centrado en la situación $68^{\circ} 35' N$, $17^{\circ} 10' E$. Las diversas patrullas antisubmarinas externas de superficie se situaron en la circunferencia de este círculo. Los sectores a partir del puerto de Harstad fueron:

- X. Entre 060° y 300° en una profundidad de 40 millas.
- Y. Entre 300° y 245° en una profundidad de 50 millas.
- Z. Entre 245° y 225° en una profundidad de 100 millas.
- Q. Entre 225° y 190° en una profundidad de 80 millas.

10. Después del hundimiento del U.49 el 15 de Abril, no se consiguió ningún contacto con submarinos enemigos durante el resto de las operaciones, aun cuando se recibieron muchos informes de haber sido vistos en las proximidades. Un soldado de la Guardia Irlandesa que pescaba en Bogen consiguió traer a tierra un aparato de salvamento perteneciente al U.64.

11. Cinco aviones enemigos fueron vistos el 29 de Mayo, al parecer fondeando minas en el canal del sur de Tjeldundet y en las operaciones subsiguientes de dragado hicieron explosión cuatro minas, dos no magnéticas y otras dos mas tarde magnéticas.

Sección V

Resumen de los acontecimientos en la zona Mosjoen-Mo-Bodo.

1.- El 29 de Abril, recibí un mensaje del Jefe del Estado Mayor Imperial informándome que era esencial la ocupación de la cabeza del Saltfiord para asegurar que los alemanes no tuviesen posibilidad de ocuparla con sus paracaidistas. El telegrama indicaba que inmediatamente saldría de Inglaterra una fuerza para la ocupación de aquella zona. Se envió un destructor seguido de un destacamento de la Guardia Escocesa de 150 hombres. El destructor informó que no se registraba la presencia de alemanes o de buques enemigos en las proximidades.

2.- El 1º de Mayo se recibió una orden del Almirantazgo para enviar un destructor a Mo a fin de prevenirse contra un desembarco enemigo y el Almirantazgo hizo al Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana la magnífica propuesta de que se designase una División de destructores para patrullar la costa desde el norte de Namsos a fin de evitar todo movimiento de transportes de fuerzas por mar. Desgraciadamente esto nunca se llevó a cabo.

3.- Se me anunciaron por mensaje preparativos para el embarque en Inglaterra de Compañías de tropas independientes con destino a Mo y Mosjoen y también recibí informes de que se hallaban en camino dos hidroaviones para reconocer los aeródromos en la zona de Bodo. Su vida fué muy corta. Fueron alcanzados y puestos fuera de combate sobre el mar por la aviación enemiga el 4 de Mayo.

4.- El 4 de Mayo, llegué a la conclusión de que había llegado el momento para que se fijase la acción y responsabilidad en la zona de Bodo y por lo tanto envié el siguiente mensaje al Almirantazgo:

"Ruego se me informe de los planes generales respecto a Bodo, Mo y Mosjoen. Parece de suma importancia mantener fuertemente custodiada la carretera de Mo en dirección Norte. De los mensajes del Almirantazgo parece resultar que las fuerzas enviadas apenas resultan adecuadas para este propósito y con destacamentos tan débiles en el aire surge necesariamente una nueva misión naval. En mi opinión estas zonas no son de la incumbencia del mando en Narvik. ¿Hay otras fuerzas aliadas al sur de las mías?".

5.- La respuesta del Almirantazgo recibida el día siguiente indicaba que no era posible mantener grandes fuerzas frente a la Superioridad aérea enemiga mucho antes de establecer aeródromos de cazas y que Bodo era el único punto al sur de Narvik donde pudieran establecerse. Solo se mantendrían pequeños destacamentos en Mo y Mosjoen con el objeto de obstruir el avance enemigo y evitar desembarcos por mar y aire. El 7 de Mayo supe que las Compañías independientes que operaban en Noruega septentrional quedarían bajo el mando de Narvik y se me dieron detalles sobre su disposición a las órdenes del Coronel Gubbins. El Comandante en Jefe noruego mostró una gran ansiedad respecto a los aeródromos potenciales en Bodo y la zona de Mosjoen.

6.- El 7 y el 8 de Mayo comenzó a hacerse notar el avance enemigo. Un destacamento francés en Mosjoen fué el primero en informar que el enemigo se encontraba a 100 millas al Sur y el 8 supe que Mosjoen estaba a punto de ser evacuado. El 9 de Mayo los alemanes se encontraban a 10 millas de Mosjoen y el General de Brigada Gubbins informó la gran preocupación existente entre los noruegos acerca del progresivo avance enemigo y que iría retirándose gradualmente hacia Mo y eventualmente a Bodo.

7.- Sugeri al Almirantazgo el día 7 que si no hubiera podido enviarse la División de destructores en un principio ofrecida, podrían agregarse dos destructores a mis fuerzas lo que me permitiría cumplir la misión de patrullas, pero el 10 el Almirantazgo me ordenó reducir mi fuerza de destructores en cuatro unidades a causa de ser necesarias para la concentración en la parte meridional del Mar del Norte. El mismo día, el Almirantazgo me informó que era esencial mantenerse en Bodo por el momento.

8.- En la tarde del 10 de Mayo, el enemigo logró desembarcar una fuerza de 650 hombres en Hemnes cerca de Mo, en parte desde un buque costero que llegó hasta el Norte protegido por una escolta aérea. La información referente a los movimientos de este buque me llegó desgraciadamente demasiado tarde para hacerlo interceptar por el CALCUTTA y el ZULU que fueron enviados con esta misión. El CALCUTTA hundió el buque en Hemnes hora y media después de haber fondeado. Se embarcaron refuerzos con cañones antiaéreos ligeros en el ENTERPRISE con destino a Mo.

9.- El Wing-Commander Atcherley, que había visitado la zona, informó al Ministerio del Aire y al Almirantazgo radiotelegráficamente sobre el estado avanzado del aeródromo en Mo y de su gran valor para el enemigo si llegase a ocuparlo.

10.- Mosjoen fué evacuado, abandonándose el material, el 12 de Mayo. El ENTERPRISE, acompañado por el CAIRO, desembarco refuerzos en Mo el día 12 y otros refuerzos habían llegado a Bodo el 11. El enemigo sometía ahora a Mo a grandes ataques aéreos y al mismo tiempo fui informado de que si bien no podía esperarse en otros refuerzos de cazas o artillería anti aérea fuera de los ya autorizados, las fuerzas de Bodo tendrían que ser aprovisionadas desde la zona de Narvik.

11.- El día 13, se decidió agregar la Guardia Irlandesa a las fuerzas de Bodo y a los Cuarteles Generales de la 24^a Brigada. Embarcaron a bordo del CHROBRY que había traído tres carros de Inglaterra para las fuerzas de Bodo. Mientras navegaba con el STORK y el WOLVERINE como escolta el CHROBRY fué bombardeado e incendiado, pereciendo los cuatro oficiales de mayor graduación del batallón. Se salvaron las tropas y fueron devueltas a Harstad pero con la pérdida de su material. Se decidió entonces enviar a la Guardia Fronteriza de Gales del Sur en el EFFINGHAM pero este buque varó y se perdió totalmente durante la noche del 17 al 18. Las tropas fueron devueltas a Harstad por las unidades de escolta del EFFINGHAM, el COVENTRY, el CAIRO, el MATABELE y el ECHO, mientras que la mayor parte del material militar, con cuatro vehículos de transporte Bren de un total de diez, pudo salvarse por los pequeños buques locales y ser desembarcado en Bodo. El EFFINGHAM quedó finalmente destruido por un torpedo.

12.- Durante los próximos días las tropas después de ser equipadas de nuevo en Harstad fueron conducidas a Bodo por destructores, pero las informaciones de aquella zona registraban el continuo progreso del enemigo.

13.- El día 18 el Coronel Trappes-Lomax de la Guardia Escocesa informó que se retiraba de Mo.

14.- El día 21 el General Auchinleck me informó que se proponía nombrar al Coronel Gubbins para el mando de la 24^a Brigada y de las Compañías Independientes, esto es de todas las fuerzas de la zona de Bodo. Me mostré completamente de acuerdo. El General de Brigada Fraser había quedado inválido a causa de una herida recibida anteriormente cuando llevaba a cabo un reconocimiento sobre Ankenes en la zona de Narvik.

15.- La potencia aérea del enemigo en la zona de Bodo aumentaba continuamente con el correspondiente efecto de hostigamiento respecto a nuestras fuerzas. Solo en una ocasión fué posible contraatacar y en ella (el 27 de Mayo) dos Gladiators derribaron cuatro aviones enemigos.

16.- Para colaborar en la zona de Bodo llegaron de Inglaterra a Skjelfjord barcos parejos el 18 de Mayo bajo el mando del Capitán de Corbeta (en funciones de Capitán de Fragata) W.R. Fell. Estos buques no resultaron adecuados para su misión y el Capitán de Fragata Fell organizó una fuerza de buques locales y los condujo hacia el Sur el 24 de Mayo donde realizaron un trabajo excelente y se mantuvieron continuamente en acción siete días seguidos.

17.- Se recibió un telegrama el 24 de Mayo de los Jefes de Estado Mayor ordenando la evacuación de todas nuestras fuerzas del norte de Noruega. Se abandonaron entonces los planes para reforzar Bodo y se transmitieron al General de Brigada Gubbins las instrucciones pertinentes para disponer la evacuación.

18.- El 28 de Mayo el enemigo con una fuerza de 30 aviones bombardeó la ciudad de Bodo, que a diferencia de la mayor parte de las ciudades noruegas estaba construida principalmente con piedra, hasta quedar reducida a una ruina completa.

19.- La evacuación de Bodo se llevó a cabo con éxito los días 29 y 31, transportándose directamente a Inglaterra 1.000 hombres a bordo del VINDICTIVE y siendo enviado el resto a Harstad en destructores y pequeños buques.

Sección VI.

Operaciones finales para la ocupación de Narvik.

1.- El desembarco efectuado por dos batallones de la Legión Extranjera en Bjerkvik entre el 12 y 13 de Mayo, además de establecer contacto con las tropas francesas que actuaban al Sur, tenía como objeto la ocupación de la Península Oydejord y la costa septentrional del Fiord Rombak. Este punto se consideró por algunos como prelude necesario para cualquier ataque directo contra Narvik mismo, ya que permitiría el emplazamiento de artillería de campaña en la Península para el apoyo de dicho ataque. Tan pronto como se ocupó el terreno necesario, con el apoyo del FAME, limpiando la costa Norte del Fiord Rombak y ocupándola hasta Lillelorget, el General Bethouart se consideró dispuesto para la siguiente etapa, para la cual tenía dispuesto su plan, esto es, la captura de Narvik. Se agregó al Comandante Hubback al Estado Mayor para este fin; sus éxitos en esta clase de misión en relación con Bjervik habían merecido el aprecio del Mando francés. Mi directriz general para él fue que hiciese cuanto le resultase posible para favorecer el proyecto y prometer que se contaría con todo el apoyo naval posible. Llevó a cabo admirablemente sus funciones. Se decidió que el ataque tendría lugar del 23 al 24 de Mayo o en la primera oportunidad favorable después de esa fecha. Era este el día en que se calculaba podrían dedicarse a esa misión los vehículos motorizados de desembarco (M.L.C.), hasta aquel momento dedicados a la tarea más importante de preparar los aeródromos de Bardufoss y de Skaanland para el empleo de Hurricanes y Gladiators. Las condiciones requeridas para lograr una oportunidad favorable se opinó serían:

(a) Condiciones meteorológicas que probablemente redujeran en gran parte o abolieran toda posibilidad de ataque aéreo; o

(b) La posibilidad de contar con una protección eficaz de cazas.

2.- El tiempo hacia la fecha mencionada, fue magnífico y parecía seguro y con la llegada que se esperaba en cualquier momento de los Hurricanes entre los días 26 y 27 se decidió eventualmente que la operación tuviese lugar del 27 al 28, quedando fijada así esta fecha.

3.- El plan, en cuanto se refería a operaciones navales, se da a conocer separadamente y, con excepción de uno o dos detalles de menor importancia, fue adoptado.

4.- Los buques que intervinieron fueron: el QALAO (buque insignia el SOUTHAMPTON (Contralmirante 18), el COVENTRY (Jefe de Estado Mayor 20) y los destructores WHIRLIND, FAME, HAVELOCK, WALKER y FIREDRAKE.

5.- El plan puede ofrecerse a la crítica de sus detalles, pero su gran mérito consiste en haber sido creado por quienes lo tenían que ejecutar. El punto débil en el plan fue que a causa de la escasez de transportes disponibles, pues un hombre menos arriesgado que el General Bethouart hubiera podido excusar con ello su abandono, fue necesario dejar a la primera unidad de 290 hombres sin apoyo durante un tiempo excesivo como lo indica el horario del plan. A causa del duro trabajo a que se vieron sometidos los vehículos motorizados de desembarco (M.L.C.) para el transporte de cañones, instalaciones y provisiones de toda especie necesarias para completar los aeródromos de Bardufoss y Skaanland y el hundimiento de uno de ellos durante una incursión aérea, solo dos de

estas unidades quedaban disponibles y una de ellas no podía navegar/mas que a una velocidad de tres nudos. Del mismo modo las embarcaciones ligeras de desembarco (A.L.C.) quedaron reducidas de 4 a 3, por haberse incendiado totalmente una de ellas. Se intentó suplir los medios de transporte utilizando dos botes del MASHOBRA. Estos botes resultaron sin embargo inútiles para esta misión, queja general respecto a todos los botes de motor durante la expedición, pero acaso excusable en este caso particular, teniendo en cuenta la dura intervención a que se vió sometido el MASHOBRA anteriormente.

Se había decidido desembarcar a las tropas francesas en el primer ataque sobre una pequeña playa al este de Orneset.

El verdadero ataque contra Narvik debería hacerlo una avanzadilla polaca sobre la Península de Ankenes en dirección a Beisford, por la que corría la única carretera que permitiese una retirada al enemigo.

6.- La operación comenzó a la hora señalada de las 23,40 del 27 de Mayo. Mi insignia se izaba a bordo del CAIRO, ya que el CURLEW en que yo me había propuesto izarla había sido hundido en la tarde anterior. Me acompañaban el General Auchinleck y el General Bethouart. Los buques se dirigieron independientemente a sus destinos, esforzándose por ocultar el proyecto de concentración a la altura de Narvik hasta lo mas tarde posible. El bombardeo que precedió al desembarco por la artillería de los buques y la batería de 75 m/m de tierra fué eficaz y las tropas desembarcaron de las pequeñas unidades y de los vehículos motorizados sin encontrar la seria resistencia que muchos pensaron inevitable. El desembarco tuvo lugar prácticamente en un solo punto, permitiendo la instrucción de los soldados que como en Bjervik se desplegasen y cubriesen sin dificultad aparente. El transporte subsiguiente de las tropas se llevó a cabo tan rápidamente como lo permitieron los medios limitados disponibles, utilizándose hasta cierto punto las embarcaciones locales en las últimas etapas. Se desembarcaron dos carros en Taraldvik de vehículos motorizados de desembarco pero una vez en tierra la arena y el barro resultaron demasiado blandos, quedando inmovilizados por algún tiempo. Poco después de la media noche, un batallón de la Legión Extranjera y uno de la Infantería noruega (el batallón de Narvik) con dos carros pasaron a tierra y lograron un notable avance. El primer destacamento del 2º Batallón de la Legión había desembarcado y el resto fué embarcado y transportado. Se podía oír un considerable fuego de fusil y ametralladora que señalaba la verificación de un contraataque por el enemigo que sin embargo fué resistido por las tropas francesas.

7.- A las 04,20 horas, la aviación enemiga hizo su primera aparición, efectuándose decididos bombardeos en picado contra los buques. Este ataque fué seguido en rápida sucesión por ataques de gran altitud y de bombardeo en picado, que duraron desde las 04,20 a las 06,26 horas, realizándose los primeros por aviones aislados o en formación. Los buques no recibieron daño durante mucho tiempo, pero solo maniobrando a gran velocidad de modo que quedase reducida seriamente la eficacia de los bombardeos y hubieran quedado mejor defendidos si el ataque hubiera tenido lugar mas pronto. El éxito de estos ataques, sin embargo se debió principalmente al hecho desafortunado de que nuestros cazas, sumamente tenaces y asiduos en la misión de patrulla hasta las 04,00 horas a partir de este momento se vieron detenidos por la niebla en el aeródromo de Bardufoss, a unas 50 millas de distancia de la escena del combate. A las 06,20 horas, el CAIRO fué alcanzado por dos bombas ligeras de un tipo igual al de las muchas que cayeron a su alrededor. Un impacto cayó justamente a popa de la torre B, perforando la cubierta y haciendo explosión en la sección de aprovisionamiento; el otro impacto e

cayó sobre la ametralladora .5 de estribor justamente a popa del puente de señales, incendiando la munición y la maquinaria próxima al cañón. Como resultado hubo ocho muertos y veinticinco heridos. Del armamento del CAIRO solo una batería se hallaba en estado de funcionamiento, quedando dos fuera de servicio a causa de los daños previos causados en los cañones por el continuo disparo. El buque sufrió también amplios daños superficiales e incidentalmente luchó valientemente con el incendio, destacándose también los grupos de reparaciones. Determiné por consiguiente alejarle y pedí un destructor que se acercase para llevarse al General Bethouart y su Estado Mayor. Decidí trasladar mi insignia al STORK.

8.- Había pedido previamente al General Bethouart que me hiciese saber cuándo estuviese seguro de que sus tropas habían quedado firmemente establecidas y pudiese prescindir de la ayuda naval, de modo que se redujese el número de buques en una zona limitada. Antes de abandonar el buque, el General Bethouart me dijo que se hallaba completamente satisfecho y que si pudiese retener dos destructores ya no necesitaba más. En vista de esto, ordené al Jefe del Estado Mayor 20 en el COVENTRY y a dos destructores que apoyasen a las fuerzas francesas y el resto de los buques se retiró hacia el Oeste.

9.- Después de rechazar el contraataque alemán, los franceses continuaron su avance durante todo el día y después de algunos mensajes poco claros se recibieron informes satisfactorios hasta que, en un mensaje de las 22,00 horas, el General Bethouart me informaba que Narvik, Fagernes y Forneset habían sido ocupados, haciendo unos 200 prisioneros, número posteriormente aumentado a unos 350 ó 400.

10.- El ataque de los polacos en Ankenes después de una detención inicial progresó satisfactoriamente, resultado debido en gran parte al apoyo recibido de la artillería del SAUTHAMPTON que se aceptó agradecidamente.

11.- El hecho de que la ejecución de estas operaciones resultasen mas sencilla que lo esperado no resta en mi opinión ningún mérito al General Bethouart por el modo valiente en que verificó y llevó a cabo este ataque, siguiendo al de Bjerkvik. Tuvo la amabilidad de conceder un gran mérito al apoyo naval recibido. Claro está que éste siempre se hubiera aplicado a cualquier fuerza que hubiese intentado ejecutar aquella misión.

Sección VII

La evacuación.

1.- En la noche del 24 al 25 de Mayo se recibieron órdenes para la evacuación del norte de Noruega, contenidas en el siguiente mensaje:

"Orden naval al Comandante en Jefe de Narvik, del Almirantazgo.

Órdenes de los Jefes de Estado Mayor.

El Gobierno de Su Majestad ha decidido que sus fuerzas evacúen el norte de Noruega en el primer momento oportuno. La razón para ello es que las tropas, buques, cañones y cierto material se requieren urgentemente para la defensa del Reino Unido. Comprendemos que desde el punto de vista militar las operaciones de evacuación quedarán facilitadas si las fuerzas enemigas son ampliamente destruidas o hechas prisioneras. Además, la destrucción de ferrocarriles y de las instalaciones portuarias de Narvik hacen su captura sumamente deseable.

Sin embargo, la velocidad en la evacuación una vez iniciada debe pasar a primer término de importancia a fin de evitar la duración máxima del esfuerzo naval.

Se enviarán dos oficiales inmediatamente desde el Reino Unido para concertar los planes de evacuación con V.E. y el General Auchinleck. La evacuación de todo el material, vehículos y reservas exigirá evidentemente demasiado tiempo. El orden de importancia para la evacuación desde el punto de vista de la defensa del Reino Unido es el siguiente: (a) personal; (b) cañones ligeros antiaéreos y munición; (c) piezas de 25 libras; (d) cañones pesados antiaéreos y munición.

Las condiciones tácticas deben resultar decisivas pero en cuanto permitan que los planes puedan disponerse de acuerdo con ellas.

El Gobierno noruego no tiene copia de este mensaje ni ha sido todavía informado".

2.- A la mañana siguiente discutí el asunto con el General Auchinleck, conviniéndose en que la seguridad de la fuerza hacia vital el mantenimiento del secreto y que esta información solo debería ser conocida para aquellos oficiales que era preciso la conociesen.

3.- La posición de las tropas francesas, actuando en combinación con las noruegas, y en contacto presente con el enemigo en el distrito de Gratangen suponían una dificultad, como también lo hacían en menor grado nuestras propias fuerzas en una posición análoga en la zona de Bodo. Esta situación mostraba sin embargo síntomas de liquidarse por sí misma. También en la península de Ankenes, las tropas polacas presionaban hacia el Este frente a la resistencia del enemigo, en dirección a Beisfjord. Era evidente que, en vista de la amplia zona de la que las tropas habían de ser evacuadas, bajo circunstancias muy diferentes, la retirada podría resultar difícil sobre todo en vista de la intensificación del ataque aéreo a que quedaba sometido todo el distrito. Se precisaba el secreto y la celeridad. Era evidente que habría que abandonar un número considerable de cañones antiaéreos, cañones que acababan de ser emplazados después de grandes esfuerzos. Como sin embargo la protección antiaérea era necesaria hasta el último momento, su pérdida resultaba inevitable.

4.- El 26 de Mayo invité al General Bethouart ^{a mi casa} para conferenciar con el General Auchinleck y le comuniqué entonces la próxima evacuación. Desde todos los puntos de vista, resultaba esencial que lo supiese. Recibió la noticia con su calma característica, aun cuando insistió en el punto de que por razones de honor nacional no podía abandonar al ejército noruego con el que había combatido, en los azares del campo de batalla. Se discutió toda la cuestión y se convino que se mantendría la presión contra el enemigo hasta el último momento, que el ataque contra Narvik en un principio fijado para la noche del 24 al 25 solo se retrasaría 48 horas y persistiría y que esta operación constituiría el mejor método para ocular nuestras intenciones al enemigo.

5.- Accediendo a una petición de los Jefes de Estado Mayor se presentó un plan general para la evacuación.

6.- Se proyectó que había de llevarse a cabo de noche, a fin de disminuir los riesgos de ataques aéreos en lo posible. Ciertamente, había luz durante toda la noche pero la experiencia nos demostró que las horas nocturnas eran por lo general tranquilas en cuanto a incursiones aéreas. Se planeó toda la operación de modo que exigiese cinco etapas de transbordo. Así se combino y este fue el plan realizado. Las fechas se retrasaron sin embargo posteriormente 48 horas. Las medidas tomadas para asegurar el secreto resultaron eficaces, por disponer de razones plausibles que explicasen los movimientos de las tropas, de modo que durante algunos días no existió la menor sospecha.

7.- Se recibieron informes de que el ARK ROYAL y el GLORIOUS se encontrarían en la zona en las fechas citadas para lograr una protección de cazas y la retirada de toda la aviación posible.

8.- La situación en el distrito de Bodo venía causando preocupación por la creciente presión de las fuerzas enemigas y se había pensado en reforzar a las 24^a Brigada, ahora intacta en aquella zona. Esta idea hubiese de ser abandonada necesariamente por la evacuación pendiente y se ordenó por consiguiente que evacuase sus posiciones. Esto era necesario ya que el General de Brigada Gubbins había informado que tendría que retirarse no mas tarde del 1º de junio si no recibía refuerzos.

9.- Las noches del 29, 30 y 31 de Mayo quedaron elegidas para esta evacuación, que se llevó a cabo por medio de destructores. En la primera noche fueron transbordados ^{unos} 1.000 soldados a bordo del VINDICTIVE en alta mar, transportándolas dicho buque directamente a Scapa. En las dos noches siguientes, las tropas fueron replegadas a la zona de Harstad en destructores. Se decidió que el Gobierno noruego fuese informado lo mas pronto posible de la decisión tomada por los aliados de evacuar el norte de Noruega. La decisión de hacerlo así fue comunicada al Gobierno de Su Majestad. Por lo tanto invité a Sir Cecil Dormer a Harstad para celebrar una conferencia el 1º de Junio esto es al día siguiente, y sugerí que le acompañase el Coronel Pollock. Este oficial, en su capacidad como oficial de enlace, había resultado de la máxima utilidad. Sir Cecil fue informado de la situación y se le entregó una copia del siguiente mensaje.

"Urgente.

Al Comandante en Jefe de Narvik, del Almirantazgo.

Texto procedente del Foreign Office.

Cuando Sir Cecil Dormer llegue a Harstad le explicará la situación y le pedirá que hable con el Rey de Noruega y el Ministro de Defensa, Coronel Ljungberg en el sentido siguiente:

El Gobierno de Su Majestad y el Gobierno francés ha estudiado la situación general a la luz de los últimos acontecimientos en Bélgica y Francia del Norte. A causa de la presión adicional sobre sus recursos y la necesidad de defender tanto la Gran Bretaña como Francia de la invasión no es posible para los aliados proporcionar una defensa suficiente contra el ataque alemán, particularmente contra el ataque aéreo en el norte de Noruega. Lo que acaba de ocurrir en Bodo, donde se ha visto obligado a ordenar la evacuación en brevísimo plazo, es un ejemplo de lo que podría ocurrir en cualquiera otra parte si no se atendiese a esa defensa; y los peligros de los ataques aéreos para la población civil han sido ya destacados por el mismo Gobierno noruego. En cualquier caso la restauración de la independencia noruega depende de la capacidad del Imperio Británico y de Francia para resistir el ataque contra ellos y si ha de lograrse este propósito se requerirán todas las fuerzas aliadas disponibles en las presentes circunstancias.

Los Gobiernos aliados se ven por lo tanto obligados a tomar disposiciones para una pronta retirada de sus fuerzas en Noruega y están dispuestos al hacerlo así a trasladar al Rey de Noruega, al Gobierno de Noruega y a todas las fuerzas noruegas que deseen dirigirse al Reino Unido y continuar la lucha con los aliados en otros campos de batalla.

Podría resultar conveniente sugerir al Gobierno noruego que si cree que existe alguna posibilidad de conseguir un acuerdo sobre el Plan Molwinckel, no tendremos ninguna objeción que hacer a semejante intento. Ellos mismos comprenderán que cualquier indicio que se haga a los alemanes de haber decidido la evacuación, destruirá toda posibilidad de llegar a un

acuerdo. Pero, evidentemente; el tiempo para ello es muy corto y nuestro plan de evacuación no puede retrasarse".

10.- Todo el asunto fué discutido entonces entre Sir Cecil, el General Auchinleck, el Coronel Pollock y yo mismo sobre la base de este mensaje. Se convino en que Sir Cecil Dormer a su regreso a Tromsø conferenciara en privado con algunos Ministros y que sugeriría la reanudación del Plan Mowinkel como proponía el mensaje del Foreign Office, arriba citado que se lo comunicase al Rey en la mañana siguiente, esto es, del 2 de junio, y que el Gobierno fuera informado oficialmente mas tarde en el mismo día. Posteriormente, se me comunicó por carta que las conversaciones habían tenido lugar sin novedad y que, después de su conversación con el Ministro de Asuntos Exteriores; este último, que ya había convenido en celebrar una reunión en Estocolmo para el día 3, redactó un telegrama para su colega sueco a propósito del Plan Mowinkel, cuyo borrador entregó a Sir Cecil para que lo modificase como mejor le pareciese. El Coronel Pollock informó el mismo día al General Rugé. El Vicealmirante Cunningham fué también informado y se le confió el tomar las disposiciones para el viaje del Rey, del Gobierno y de otras personas que quisieran evacuar si fracasasen las negociaciones. Sir Cecil Dormer pidió que se concediese un plazo de un día o dos a fin de dar tiempo para las negociaciones. Después de asegurarme de que esto no produciría consecuencias dañosas para las disposiciones ya tomadas, convine en un retraso de 24 horas. Por lo tanto se fijó como primera noche de evacuación la del 3 al 4 de junio. Naturalmente, en un principio, existió un sentimiento de amargura y desilusión entre los noruegos al conocer el proyecto de evacuación pero por lo general la decisión se recibió como resultando inevitable dadas las circunstancias y se concedió toda clase de auxilios para facilitar nuestra retirada.

11.- Escribí al Almirante Diesen expresando la esperanza de que enviaría todos sus buques al Reino Unido o me aseguraría que no cayesen en manos alemanas. Se recibió la satisfactoria respuesta siguiente:

"6 de Junio de 1940.

"Excelencia:

Mi mas profundo agradecimiento por su amable carta. Ha constituido para mí un gran placer el hacer su conocimiento y el de tantos otros oficiales de la Gran Marina Británica. Como noruego, solo puedo ofrecer mi agradecimiento por cuanto se ha hecho.

Estoy disponiendo todos los buques que puedan resultar de alguna utilidad para marchar a las Shetlands.

Puede permanecer seguro tanto respecto a los submarinos como respecto a las demás unidades. Lo que no podamos evacuar será destruido.

A usted personalmente le deseo todo lo mejor para el futuro de nuestras dos patrias. ¡Dios las bendiga!

En la esperanza de encontrarnos de nuevo,

Queda de usted suyo affmº

Firmado: N. Diesen".

El Agregado Naval, Contraalmirante Boyes, también se ocupó de este asunto.

12.- La evacuación se verificó de acuerdo con el plan en las fechas citadas. En cinco noches sucesivas se embarcaron tropas compuestas de 4.700, 4.900, 5.100, 5.200 y en la quinta y mas difícil, 4.600, sin ningún incidente digno de mención. La tarea fué llevada casi por completo a cabo por los destructores que maniobraban bajo las órdenes del Capitán

de Navio E.B.K. Stevens, al Capitán de Navio (D) de la 9^a Flotilla de destructores, a bordo del HAVELOCK. La presencia de este oficial energético y capaz aseguró que el programa se llevase a cabo con puntualidad y eficacia. Los destructores actuaban casi continuamente y como siempre respondieron brillantemente ante la difícil situación. El Contraalmirante Comandante en Jefe de la 20^a Escuadra de Cruceros se hizo cargo de los transportes en el punto de cita y respondió del transbordo. Hasta el final la RAF y las Fuerzas Aeronavales sirvieron de protección, colaborando según el plan convenido. Sin embargo, a causa de las condiciones meteorológicas dominantes durante los cinco días, con nubes bajas y lluvia, la acción aérea enemiga fue débil y espasmódica. Tu vieron sin embargo lugar ataques de bombardeo en picado contra el STORK y el VETERAN en Ofot Fiord durante la tarde del día 7, pero el enemigo no pareció haber observado nada desusado, ya que aquella noche no se hizo ningún esfuerzo especial. Los últimos hombres embarcados en los transportes pertenecían al Estado Mayor de Tierra del aeródromo de Badufoss. Los Gladiators habían sido embarcados a bordo del GLORIOUS pero se temió que los ocho Hurricanes que aun resultaban eficaces tendrían que ser abandonados y destruidos. La valerosa decisión de los pilotos presentándose como voluntarios para volar con sus aparatos hasta la cubierta del GLORIOUS y del Group-Captain Moore al permitir que lo hicieran condujo al resultado de salvarlos todos, una hazaña que hubiera merecido para los valientes que la llevaron a cabo un mejor destino.

13.- Los diversos convoyes que transportaban toda la expedición al Reino Unido se formaron del modo siguiente:

Grupo I.

MONARCH OF BERMUDA }
BATORY }
SOBIESKI }
FRANCONIA }
LANCASTRIA }
GEORGIC }

Con VINDICTIVE

Grupo II.

ORONSAY }
ORMONDE }
ARANDORA STAR }
ROYAL ULSTERMAN }
ULSTER PRINCE }
ULSTER MONARCH }
DUCHESS OF YORK. }

Con
COVENTRY (Jefe Estado Mayor 20)
SOUTHAMPTON (Contraalmirante 18)
HAVELOCK (Capitán 9^a Flotilla destructores)
FAME
FIREDRAKE
BEAGLE
DELIGHT.

El VANDYCK hubiera debido marchar con este grupo pero no acudió a la cita.

Buques con material (Convoy lento salido de Harstad a las 22,00 horas del 7 de Junio).

BLACKHEATH }
OLIGARCH }
HARMATTAN }
CROMARTY FIRTH }
THESEUS }
ACRITY }
COXWOLD }
CONCH. }

Con
STORK
ARROW
y 10 barcos parejas.

Los CAMPBELL, WALTER, ELLESMERE y THIRLMERE fueron destacados para salir al encuentro y escoltar a los buques procedentes de Tromsø, esto es, OIL PIONEER, YERMOUNT, ARBROATH (A.S.I.S.) NYAKOA (A.S.I.S.) y algunos buques noruegos.

14.- No me pareció que la navegación del primer grupo sin escolta como se mencionaba en el mensaje del Almirantazgo de las 18,01 horas del día 27 estuviese justificada y había proyectado en un principio que los buques esperasen en alta mar bajo la custodia del VINDICTIVE, que llevaba a bordo mil soldados embarcados, hasta que el resto estuviera dispuesto. Al recibir, sin embargo, el comunicado del ^{Almirantazgo} Foreign Office 177, resolví que el grupo navegase bajo la escolta del VINDICTIVE, si se podía encontrar mas al Sur una protección adecuada. Quedando esta garantizada por el Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana los grupos 1801/6 y 1506/5 salieron para el Clyde el 7 de junio a las 03, horas.

15.- El RANEN (Capitán de Fragata Sir Geoffrey Congreve) que habido sido activamente utilizado durante el periodo de evacuación para retrasar el avance enemigo a lo largo de la costa desde Bodo, fué enviado en la noche del día 7, acompañado por el NORTHERN GEM, para destruir los depósitos de petróleo en Svolvær. Este golpe de éxito terminó con un atrevido combate, por su parte, con el enemigo.

16.- El Vicealmirante en Jefe de la 1ª Escuadra de Cruceros se hizo cargo del convoy de Tromsø. El DEVONSHIRE, su buque insignia, transportó a la Casa Real noruega, el Cuerpo Diplomático, el Gobierno noruego y otras personalidades que se decidieron por la evacuación.

17.- Antes de la evacuación final, la mitad de proa del MASHOBRA cuya popa se hallaba bajo agua, fué volada, se hundió al OLEANDER, se inutilizaron las ~~respáreas~~ parejas ~~averiadas~~ y se intentó remolcar a las unidades de desembarco (A.L.C.) pero finalmente fueron hundidas así como los vehículos motorizados de desembarco.

18.- El grueso del convoy (segundo grupo) se alejó de Andfjord a las 23,00 horas del día 8, constituyendo su retaguardia las unidades remolcadas por los barcos parejas antisubmarinos y los dragaminas. En su navegación fueron perseguidos por la aviación enemiga. Después de verlos alejados desde el SOUTHAMPTON, ordené a este buque que se uniera al convoy del que se había hecho cargo el Contraalmirante Vivian a bordo del COVENTRY.

19.- Para la evacuación izé mi insignia en el SOUTHAMPTON, acompañándome a bordo de este buque en la navegación de regreso los Generales Auchinleck y Bethouart.

20.- Al alejarme de las aguas noruegas y al quedar las operaciones bajo el mando del Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana, arrié mi insignia a media noche del 8 de junio pero ordené que el SOUTHAMPTON habia de permanecer con el convoy durante toda la navegación en vista de las actividades que tenían lugar en el Mar del Norte. La navegación se hizo sin novedad.

21.- El éxito de la evacuación y la normalidad con que funcionaron los dispositivos se debe en gran parte al esfuerzo y atención incansables de todos los oficiales de Estado Mayor a ello destinados, pero sobre todo a los siguientes oficiales, sobre los que deseo llamar la atención. Son:

El General de Brigada J.A.H. Gammell, Jefe del Estado Mayor Militar

El Capitán de Navío L.E.H. Maund, Jefe del Estado Mayor Naval.

Capitán de Fragata A.G.V. Hubback, oficial de Operaciones del Estado Mayor.

Este último dirigió la retirada de las tropas francesas y polacas que combatieron contra el enemigo durante la última fase.

22.- El orden de evacuación y su cumplimiento pusieron fin a las operaciones combinadas, en un momento en el que como resultado de la dura tarea de siete semanas, las fuerzas parecían haber logrado posiciones firmemente establecidas. Para conseguir este resultado hubieron de vencerse numerosas y grandes dificultades, debidas a las peculiares condiciones hidrográficas y geográficas, pero sobre todo a los bruscos cambios de tiempo, todo lo cual se comprobaba mas fácilmente en el lugar mismo que lo hubiera podido ser en condiciones totalmente diferentes en otros puntos.

23.- El desembarco de cañones, vehículos y material de toda especie, con un mínimo de medios para verificarlo, impuso los mayores esfuerzos a las tres armas que tomaron parte en esta misión.

24.- Posiblemente, el ejemplo mas claro de esfuerzo combinado de este tipo lo constituyó la preparación de aeródromos. La limpieza inicial del terreno, bajo tres o cuatro pies de nieve cuando se empezaron los trabajos, el transbordo y el desembarco en playas carentes de todo instrumental, el asentamiento de cañones para la defensa después de haber dedicado grandes trabajos a la preparación de pistas bajo condiciones de deshielo para absorber el tráfico pesado necesario impusieron grandes y continuas penalidades a las tres armas. En estas como en todas las actividades la cooperación fué íntima y cordial, sobre todo en las etapas posteriores de la campaña. Esto es igualmente exacto en cuanto a las relaciones entre los noruegos y las diversas nacionalidades de las Fuerzas Aliadas. Se impusieron relaciones excelentes y utilísimas. He citado en otro lugar mi aprecio por los valiosos servicios prestados por el General Bthouart. Como ya mencioné inicialmente se carecían de medios de represalia frente a la incursión de la aviación enemiga. El arma aeronaval, sin embargo, hizo cuanto fué posible y deseo rendir tributo al valor y a la actividad desplegados por esta arma de la Marina.

25.- La RAF, cuando sus unidades empezaron a llegar con rapidez, hicieron notar su eficacia y valiosa habilidad, siendo cordialmente recibido. Un oficial de este arma llamó sobre todo mi atención por su celo, energía, iniciativa y recursos, el Wing Commander Atcherley, sobre quien recayó la tarea inicial de selección y preparación de aeródromos antes de la llegada del Group Captain Moore, al valor de cuyos servicios ya he aludido.

26.- Del Ejército, me siento obligado a llamar la atención respecto al General de Brigada J.A.H. Gammell, un oficial de evidente y notable capacidad cuya personalidad con tribuyó en gran parte a las armoniosas relaciones anteriormente mencionadas y respecto al Coronel A.A. Dowler, quien, en su capacidad de oficial del Estado Mayor, se halló en el Cuartel General Militar durante todo el periodo de la expedición destacando su tranquila eficacia y exquisito tacto que resultaron del mayor valor, especialmente durante un periodo cargado de dificultades.

27.- Deseo mencionar en particular al Capitán de Navío Louis Hamilton, del AURORA, quien demostró ser un excelente y activo jefe y un oficial en que podía confiarse para obtener los mejores resultados bajo cualesquiera condiciones. Sus excelentes opiniones en todas las cuestiones operativas fueron de gran auxilio y apoyo para mí, su deseo de

hostigar y castigar al enemigo no cedió nunca.

28.- El Capitán L.E.H. Maund actuó como Jefe de Mi Estado Mayor; fué asiduo e incansable en su tarea y resultó de gran ayuda en todas las cuestiones administrativas. A él se debe una gran parte del mérito en el éxito de la evacuación.

29.- Finalmente, he de expresar mi gratitud al Teniente General C.J.E. Auchinleck que resultó para mi el mejor colega que pudiese desear. Sus profundos ^{conceptos} castrenses en todas las materias fueron de gran ayuda y apoyo y para mi este periodo de servicio común constituirá siempre el mas grato recuerdo.

Firmado: Cork & Orrery
Almirante de la Flota.

APENDICE "A"

INFORME SOBRE LAS OPERACIONES EN EL NORTE DE NORUEGA.

14 de Abril a 13 de Mayo de 1940.

El siguiente informe fué sometido al Secretario de Estado de Guerra el 15 de Mayo de 1940, por el General de División P.J. Mackesy.

Harstad, 15 de Mayo de 1940.

Excellencia:

Tengo el honor de informarle que hice entrega del Mando de esta Fuerza al Teniente General C.J.E. Auchinleck, a las 18,30 horas del 13 de Mayo. Someto el siguiente informe reducido al Secretario de Estado de Guerra concerniente a los acontecimientos ocurridos hasta dicho momento.

2.- Llegué a la zona de Narvik, exactamente al Fiord Vaag, a bordo del Southampton en la madrugada del 14 de Abril. Iba acompañado por un Estado Mayor reducido y llevaba a bordo dos Compañías del primer Batallón de la Guardia Escocesa y algun material.

3.- Habiendome asegurado en primer lugar de que Harstad no se hallaba ocupado por el enemigo y recibido algunos informes de los funcionarios locales de aquella población, procedí a obtener contacto con la 6^a División noruega a las órdenes del General de División Fleischer, cuyo Cuartel General resultó hallarse en la zona de Bardu. Las dos compañías del primer Batallón de la Guardia Escocesa desembarcaron en Salanga-Verket y Sjoeven en el Fiord Sag durante la tarde y establecieron contacto con elementos de la 6^a División noruega. Este contacto inmediato y la subsiguiente cooperación de este destacamento con nuestros aliados tuvo un efecto importante en la moral y de decisión de las Fuerzas Aliadas.

4.- Durante el 14 de Abril y los días siguientes todas las informaciones disponibles señalaban que Narvik mismo se hallaba fuertemente ocupado y que la acción naval del 13 de Abril no había desmoralizado a la guarnición en su totalidad. Lo mas probable era que la guarnición hubiese en realidad recibido el aumento de casi 1.000 hombres en perfectas condiciones de combate procedentes de los buques alemanes hundidos; esto quedó plenamente confirmado por los informes obtenidos posteriormente. Mis tropas habían sido embarcadas para un desembarco pacífico en un puerto amigo y organizado y no podían encontrarse en condiciones para intervenir en operaciones activas hasta después de algunos días. Decidí por lo tanto desembarcar a las fuerzas en Harstad y establecer en primer lugar mi base en este puerto.

5.- El desembarco en Harstad se llevó a cabo bajo las mayores dificultades. Los transportes tenían que permanecer a considerables distancias, diez o más millas del puerto y las comunicaciones entre los buques y tierra eran imposibles. Los ataques aéreos, contra los cuales mis fuerzas carecían de defensa, complicaron la operación. Sin embargo, el desembarco de la primera parte de las fuerzas se completó en la tarde del 16 de Abril.

6.- Aun cuando nadie que no conozca por experiencia propia las condiciones del invierno ártico puede figurarse las dificultades climatológicas que experimenté en los primeros días, una o dos palabras a modo de descripción no estarán fuera de lugar. El país se hallaba cubierto por una capa de nieve de cuatro y más pies de profundidad. Incluso al borde mismo del mar la nieve era de varios pies. Las ventiscas, las grandes tempestades de nieve, los fuertes vientos y las bajísimas temperaturas nocturnas constituían las condiciones normales. Efectivamente hasta mediados de mayo incluso esos magníficos soldados de montaña que son los Cazadores Alpinos Franceses, sufrieron congelación y ceguera. La tropa que no estaban equipadas ni instruidas para el empleo de esquís o de patines se hallaban en la incapacidad mas completa para operar tácticamente. No contaba con tales tropas a mi disposición en el momento de desembarcar. El disponer de refugios contra el tiempo resultaba una necesidad vital.

7.- Muy pronto resultó evidente que el enemigo mantenía una fuerza considerable en Narvik. Todas las defensas existentes habían sido entregadas intactas por la guarnición noruega. Un reconocimiento personal me convenció de que la topografía favorecía a la defensa y que un desembarco forzado resultaba imposible mientras persistiese la nieve y el estado del tiempo y mientras mis fuerzas careciesen de vehículos de desembarco, carros, apoyo adecuado de la artillería, defensa adecuada anti-aérea y cooperación de la aviación. El problema era naturalmente no solo de desembarcar, sino conseguir posteriormente una avance de varias millas; sin embargo, a causa de la configuración del terreno, ni tan siquiera en la primera milla podía contarse con el apoyo de la artillería de a bordo.

Decidí por lo tanto que mi primer objetivo debería ser la ocupación de las Penínsulas de Ofjord y Ankenes, al norte y al sur de Narvik, desde las cuales en el momento oportuno podía conseguirse un fuego artillero que actuase sobre las defensas enemigas. Ambas Penínsulas se hallaban en poder del enemigo.

Teniendo esto en cuenta, dirigí al primer Batallón de la Guardia Irlandesa hacia la zona de Bogen y en fecha posterior al segundo Batallón de la Guardia Fronteriza de Gales del Sur hacia Ballangen. El destacamento del primer Batallón de la Guardia Escocesa bajo el Comandante L. Graham, que hice desembarcar en el Fiord Sag el 14 de Abril, avanzó para cooperar con la 6.^a División noruega en la zona de Forsbakken. El estado de las carreteras, cubiertas por nieve y hielo con un grosor de dos a cuatro pies y la imposibilidad de moverse a través del país sin esquís impidió nuevos avances por estas fuerzas momentáneamente.

8.- El 20 de Abril, el Almirante de la Flota Earl de Cork y Orrery fue designado para el Mando Supremo de las Operaciones. Sería conveniente sin embargo hacer constar un breve resumen de las operaciones siguientes desde el punto de vista del Ejército. El 24 de Abril se llevó a cabo un bombardeo naval de las defensas de Narvik con el objeto de obligar a rendirse al enemigo. El primer Batallón de la Guardia Irlandesa embarcó en una de las unidades de guerra, hallándose dispuesto para

desembarcar y ocupar la ciudad en el caso de tal rendición. Otras tropas se hallaban disponibles para seguir a la Guardia Irlandesa. Sin embargo, el bombardeo no provocó el resultado que se esperaba por parte del Comandante en Jefe Naval. Informes posteriores indicaban que las defensas no habían sufrido daños serios, aun cuando se causaron algunas bajas al enemigo.

9.- Mis esperanzas de proseguir con mayor vigor las operaciones terrestres aumentaron con la llegada el 28 de abril del General Bethouart con una media Brigada de cazadores alpinos. Dos batallones de éstos fueron destinados a avanzar en cooperación con las fuerzas noruegas desde la zona de Gratangen hacia Bjerkvik en la cabeza del Fiord Herjangen. Un batallón cooperó con la guardia fronteriza de Gales del Sur en la Península de Ankenes donde los últimos habían desembarcado sin oposición alguna que fueron contraatacados posteriormente.

Incluso los cazadores alpinos, tropas excelentes instruidas especialmente para las operaciones sobre la nieve, se veían seriamente obstaculizados, en verdad casi inmovilizados, por la nieve blanda y profunda. Su pequeña proporción de esquiadores en cada batallón y la falta de raquetas para la nieve para los demás constituyeron graves inconvenientes. Sufrían los efectos de la congelación y de la ceguera provocada por la nieve. Las tropas en primera línea quedaban sometidas a continuos ataques aéreos en vuelo rasante contra los cuales, a causa del estado del terreno, no podían protegerse adecuadamente ni en zanja ni dispersándose (Mas tarde cuando pude distribuir un pequeño número de cañones antiaéreos ligeros entre las tropas francesas el efecto causado fué excelente. Sin embargo, consiguieron algun avance y causaron daños al enemigo.

10. El 29 de Abril se me ordenó enviar tropas a Bodo. En vista de ello destacué una Compañía del primer Batallón de la Guardia Escocesa. Algunos días mas tarde los acontecimientos en Mosjoen y mas al Sur me resultaron evidentes por los serios efectos provocados entre nuestros aliados noruegos y muy pronto me vi actuando en dos frentes, la zona de Narvik en el Este y Mosjoen y Mo en el Sur. Por las razones indicadas en el párrafo 12, el frente Sur me causó una preocupación cada vez mayor.

11.- La llegada de una media Brigada de la Legión Extranjera y de una Brigada polaca, en unión con unas condiciones meteorológicas poco a poco mejores y la obtención de material muy necesario (principalmente artillería antiaérea, un número limitado de vehiculos de desembarco y una Compañía de carros ligeros franceses) hizo mas fácil la iniciación de operaciones activas en el frente de Narvik. El 8 de mayo ordené al General Bethouart para que hiciese la limpieza de la zona Gratangen-Bjerkvik y asentar su artillería en la Península Oijord. Debería entonces explorar la posibilidad de pasar a través de las montañas para atacar a la fuerte concentración alemana en la zona de Hundalen al este de Narvik. Al mismo tiempo ordené a la 24^a Brigada de la Guardia (con un batallón de cazadores alpinos) mantener el extremo norte de la Península de Ankenes y avanzar sobre Beisfjord tan pronto como lo permitiesen las condiciones meteorológicas. A las 01,00 horas del 13 de mayo, de acuerdo con estas órdenes, el General Bethouart desembarcó la media Brigada de la Legión Extranjera en Bjerkvik. El desembarco fué precedido de un bombardeo naval. Una ametralladora enemiga en el flanco izquierdo fué destruida por el fuego de los cañones de destructor. En este momento tres carros ligeros de las fuerzas motorizadas de desembarco y unos 120 soldados de Infantería de las fuerzas de desembarco de asalto, seguidas de otra Infantería transportada por las lanchas de los buques de guerra) lograron desembarcar con pocas bajas y abrirse camino por el extremo del Fiord para enfrentarse con las restantes ametralladoras en las playas que no recibieron los efectos del bombardeo naval. Otras ametralladoras más

distantes continuaron disparando cuando el segundo batallón desembarcó en la costa oriental unas dos horas mas tarde.

La operación constituyó un completo éxito. Sin el empleo de carros y de vehículos motorizados de desembarco todo hubiera podido terminar en un costoso fracaso. Fue muy afortunado que las nubes bajas impidiesen los ataques aéreos enemigos durante el desembarco.

Se estableció contacto con la fuerza que operaba desde Gratangen. La península de Oijord quedó ocupada. La situación se hallaba ahora perfectamente dispuesta para la captura de Narvik.

12.- Entretanto, la situación en el Sur me causaba graves preocupaciones. Los continuos avances alemanes en aquella zona iban teniendo los mas graves resultados sobre nuestros aliados noruegos y parecia lo mas probable que se llegaria a la retirada de todo apoyo noruego de las fuerzas aliadas. Consideré que habia llegado el momento para detener estos avances enemigos y acepté gustoso la sugerencia de Lord Cork el 9 de Mayo para que se enviasen tropas con tal objeto. Habia permanecido en contacto constante con el Coronel Gubbins y las dos Compañias de las fuerzas en Mosjoen y con una Compañia de estas fuerzas, a las órdenes del Comandante May en Mo. Después del abandono de Mosjoen decidí que habia que adoptar medidas enérgicas y por lo tanto envié al primer Batallón de la Guardia Escocesa (con excepción de una Compañia ya destacada en Bodo), con piezas de campaña y antiaérea a Mo. Este punto era doblemente importante por constituir el final de la carretera mas septentrional hacia Suecia y cubrir el aerodromo noruego unas pocas millas mas al Sur. Si este aerodromo cayese en manos del enemigo le pondria en las manos la ocasión especial que necesitaba para destinar un mayor número de fuerzas aéreas al combate en la zona de Narvik.

Este destacamento llegó a Mo a las 04,00 horas del 12 de mayo sin novedad. El Coronel Gubbins con sus dos Compañias se habia retirado entrante desde Mosjoen a Bodo.

Al mismo tiempo adopté dispositivos para reforzar el destacamento en Mo con la 24 Brigada del Cuartel General y el primer Batallón de la Guardia Irlandesa. Antes de que se completasen estos dispositivos y se llevasen a efecto (fueron subsiguientemente modificados) hice entrega de mi mando a mi sucesor.

13.- Resultará evidente de los anteriores párrafos que el periodo de mi mando estuvo forzosamente dedicado principalmente al reconocimiento y al estudio y a llevar a cabo aquellas operaciones iniciales de ofensiva que las condiciones climatológicas y la gradual constitución de mis fuerzas en una organización eficaz de combate permitieron. Al mismo tiempo la misión de establecer la organización administrativa sobre una base sólida apropiada para servir a las operaciones proyectadas y a una futura expansión exigieron un tremendo esfuerzo de la iniciativa y poder de improvisación de mi Estado Mayor, todo ello bajo condiciones árticas de enorme dureza, aunque con tendencia a mejorar. Se establecieron bases secundarias en Skaanland en el Fiord-Sundet y en Ballangen al sur del Fiord Ofot.

14.- Deseo consignar mi profunda apreciación por la cooperación y asistencia prestadas por la Marina de Guerra en todo momento a las tropas bajo mi mando. Sin ese apoyo hubiera sido imposible conseguir el menor progreso. La Marina transportó y escoltó a las tropas aliadas y hasta la llegada de las piezas antiaéreas se hizo cargo de los deberes de protección antiaérea bajo las mas difíciles circunstancias. El Estado Mayor de la Escuadra, particularmente el Capitán de Navio Maund y el Capitán de Fragata Hubback, llevaron a cabo una cooperación íntima e inque-

brantable con mi propio Estado Mayor; tengo respecto a estos oficiales una deuda de gratitud por su asistencia firme y cordial.

15.- Las relaciones con los franceses fueron excelentes durante todo el tiempo. La lealtad y eficacia demostradas por el General Bethouart merecen todos los encomios. Me resultó especialmente grato cooperar íntimamente con tan excelente oficial.

16.- El General de División Fleischer y las tropas de la 6^a División noruega bajo su mando cooperaron leal y eficazmente en todo momento con las Fuerzas Aliadas. Sin esta cooperación las tropas inglesas y francesas que combatían en tierra se hubieran visto frente a otras numerosas dificultades.

17.- El periodo de estudio y consultas con la Marina de Guerra y con las Fuerzas Aliadas supuso un gran esfuerzo y una gran responsabilidad para mi Estado Mayor. El establecimiento de una base y el aprovisionamiento y movimiento de las tropas con medios limitados y difíciles de transporte exigieron también un gran esfuerzo de mi personal y servicios administrativos. Todas estas exigencias se satisficieron del modo más apropiado. Todos desplegaron dotes de improvisación del mejor orden.

18.- He de llamar especialmente la atención respecto a la actuación de mi oficial de Estado Mayor Coronel A.B. Dowler y mi jefe de artillería aérea e intendencia, Coronel J.F.W. Allen. Estos oficiales hubieran de enfrentarse con problemas desusados y difíciles responsabilidades. Lo hicieron todos ellos con un espíritu verdaderamente admirable.

19.- El haber mandado una fuerza aliada con tan excelentes tropas inglesas, francesas y polacas será siempre para mí un motivo de orgullo.

Tengo el honor de quedar,

Excellencia.

Respetuosamente a sus órdenes, P.J. Machesy General de División

APENDICE B

Informe sobre las operaciones en el norte de Noruega.

(13 de Mayo a 8 de Junio de 1940)

El siguiente informe fué sometido al Secretario de Estado de Guerra el 19 de Junio de 1940 por el Tte. General C.E. Auchinleck.

Instrucciones recibidas.

1.- En la noche del 28 de Abril fuí llamado por el Jefe del Estado Mayor General Imperial (General Sir E. Ironside) al Ministerio de la Guerra para informarme que yo, con una parte del Estado Mayor del Cuarto Cuerpo, sería ordenado dirigirme a Narvik en un futuro inmediato. Volví a mi Cuartel General en Alresford y dispuse que se estableciese un Cuartel General avanzado en el Ministerio de Guerra.

2.- En la semana siguiente, mi Estado Mayor se ocupó de recoger y computar toda información referente al norte de Noruega y a la situación existente en aquel teatro de operaciones.

En esta tarea recibieron todo el apoyo posible del personal de los diferentes departamentos y secciones del Ministerio de Guerra.

3.- El 6 de Mayo recibí mis instrucciones del Secretario de Estado de Guerra. Estas instrucciones eran las siguientes:

(a) Que el objetivo del Gobierno de Su Majestad era asegurarse y

mantener una base en el puerto de Noruega, desde la que resultase posible

- i.- Impedir el aprovisionamiento de mineral de hierro a Alemania por Narvik.
- ii.- Impedir el aprovisionamiento a Alemania de mineral de hierro procedente de Lulea en Suecia.
- iii.- Conservar una parte de Noruega como sede del Gobierno para el Rey y el Gobierno noruegos.

(b) Que las fuerzas reunidas para este propósito se hallaban bajo el mando del Almirante de la Flota Lord Cork y Orrery; que el Comandante Militar General de División Mackesy se hallaba a sus órdenes y que este sistema de mando único permanecería vigente hasta el momento en que el Gobierno de Su Majestad decidiese ponerle término y volver al sistema usual de mandos independientes para las fuerzas de Mar y de Tierra.

(c) Que se me nombraba General Comandante en Jefe de las fuerzas de Tierra anglo-francesas y de las unidades aéreas británicas en el teatro de operaciones.

(d) Que debería dirigirme a aquella zona con un oficial destacado por el Jefe del Estado Mayor del Aire y en unión con el Earl de Cork y Orrery, informar a los Jefes de Estado Mayor de las fuerzas requeridas para lograr los objetivos señalados en el párrafo (a) y qué zona debería ser ocupada.

(e) Que debería considerar la posibilidad de embarcar todo mineral de hierro actualmente en Narvik con dirección al Reino Unido y conseguir el aprovisionamiento de mineral de hierro de las minas suecas en Gallivare, informando sobre la posibilidad y conveniencia de reparar el ferrocarril desde Narvik a la frontera sueca.

4.- Recibí también instrucciones del General ^{Sir} John Dill, segundo jefe del Estado Mayor General Imperial, al efecto de que era intención del jefe del Estado Mayor General Imperial que asumiese el mando de las fuerzas anglo-francesas cuando el Gobierno de Su Majestad decidiese poner fin al sistema de mando unificado, pero que, si a la llegada a la zona de Narvik, las condiciones locales parecían exigir este paso, había de asumir el mando de las tropas anglo-francesas, colocándose a las órdenes del Almirante de la Flota Lord Cork y Orrery.

5.- Antes de salir de Londres estudié la situación del norte de Noruega a la luz de los informes de que disponía allí mismo e informé al Jefe del Estado Mayor General Imperial que en mi opinión lo referente a los objetivos señalados era:

(a) El establecimiento de aeródromos necesarios para las operaciones eficaces de una Fuerza Aérea. Se exigiría uno en Bardufoss, otro en las proximidades de Harstad y probablemente un tercero mas al Sur posiblemente en Bodo, con el complemento necesario de la artillería antiaérea.

(b) La protección del fondeadero naval, que podría defenderse económicamente frente a los ataques de superficie, submarinos y de tierra y alrededor del cual podrían instalarse defensas antiaéreas de tierra.

(c) La selección y ocupación de una zona que pudiera defenderse adecuadamente contra ataques marítimos, terrestres y aéreos y dentro de la cual pudieran hacerse instalaciones para el aprovisionamiento de una fuerza aproximada de tres divisiones utilizando el puerto de Narvik y el ferrocarril a Lulea.

Opiné que esta zona habría de incluir no solo un territorio al sur de Narvik por lo menos hasta el Tysfjord (a 40 millas al sur de Narvik)

sino también una zona al este de Narvik a lo largo de la frontera. Además pensé que la parte norte de la zona debería incluir Hatten que se encuentra a 80 millas al norte de Narvik a la entrada del Fiord Lyngen y cubre las vías de aproximación de Tromsø.

6.- Sometí también al Jefe del Estado Mayor General Imperial un cálculo provisional de las fuerzas que consideraba necesarias. Estas, en general y aparte de las fuerzas aéreas y tropas necesarias para propósitos administrativos, ascendían a doce batallones de Infantería, uno o dos batallones de ametralladoras, un regimiento de división de Caballería mecanizado con la proporción necesaria de artillería y unidades de Ingenieros.

En combinación con los expertos técnicos disponibles en el Ministerio de la Guerra, calculaba que las necesidades en artillería antiaérea serían de 144 cañones del 3,7 y 112 cañones ligeros Bofor.

Salida para Noruega y llegada

7.- Embarqué con el personal destacado del Cuartel General en Leith a bordo del ^{trasatlántico} ~~buque~~ Chrobry el 7 de Mayo y desembarqué después de navegar sin novedad en Hamstad el 11 de Mayo.

8.- Lord Cork se hallaba a bordo de su buque insignia en Skaanland cuando desembarqué, pero me entrevisté con el General de División Mackesy y su Oficial de Estado Mayor Coronel Dowler inmediatamente y me informé por ellos acerca de la situación. Al saber que un contingente francés estaba a punto de desembarcar cerca de Bjerkvik, y en el extremo del Fiord Herjang y que Lord Cork dirigía la operación en persona Marché inmediatamente a Skaanland con el Jefe de Mi Estado Mayor, General de Brigada Gammell, y me entrevisté con Lord Cork.

Explicué mi situación a Lord Cork y con su aprobación permanecí a bordo del Effingham junto a él. Ni el General Mackesy ni ningún otro miembro de su Estado Mayor se hallaba presente a bordo del buque insignia, aun cuando el General Bethuart, Comandante en Jefe del contingente francés y su Estado Mayor, embarcaron inmediatamente después de mí y permanecieron a bordo durante toda la operación.

9.- El desembarco tuvo lugar bajo un intenso bombardeo por la artillería de la flota en las primeras horas del 13 de Mayo con un tiempo frío y de muchas nubes y a pesar de que había luz natural durante las 24 horas del día y una oposición apreciable de las ametralladoras enemigas en tierra se coronó de un éxito completo. El enemigo fué rechazado desde la zona Norte y Este del Fiord Herjang y las patrullas de desembarco francesas no solo consiguieron unirse con sus propias tropas que avanzaban desde el Norte procedentes de Gratangen, sino que limpiaron el país hasta Oijord inmediatamente al otro lado del Fiord Rombaks desde Narvik.

Aun cuando yo solo me hallaba allí como espectador, he de expresar mi admiración por el modo como la operación había sido concebida y efectuada por todos los participantes. Particularmente me admiró la eficacia profesional de la Legión Extranjera Francesa que llevó a cabo el desembarco. Este desembarco no se viera interferido por la aviación enemiga se debió casi seguramente a las afortunadas condiciones meteorológicas de aquel momento. En este periodo, no se disponía en Noruega de una aviación con base en tierra con la que hacer frente a los ataques aéreos enemigos y una incursión de bombarderos hubiera podido convertir la operación en un fracaso en lugar de resultar un éxito.

10.- Regresé con Lord Cork a Harstad a bordo del Effingham, llegando en la tarde del 13 de Mayo.

Toma de mando

En cuanto el Effingham llegó a Harstad, el General de Brigada Fraser Comandante de la 24^a Brigada de la Guardia, llegó a bordo con el Coronel Dowler del Estado Mayor para discutir los planes para las operaciones en las zonas de Mo y Bodo con Lord Cork. A causa de su estado de salud, el Capitán de División Mackesy no se hallaba presente.

12.- Estando presente Lord Cork escuché la discusión planteada que afectaba a la cuestión de si los refuerzos ya embarcados en Skaaland debían ser enviados a Bodo o a Mo, donde un destacamento avanzado compuesto por el primer Batallón de la Guardia Escocesa y algunas compañías independientes había sido desembarcado bajo un fuerte ataque aéreo enemigo. En esta conferencia expuse a Lord Cork que, de acuerdo con mis instrucciones del Ministerio de la Guerra, me proponía asumir el mando de todas las fuerzas militares a partir de aquel momento.

13.- Di entonces órdenes verbales al General de Brigada Fraser para que se dirigiese inmediatamente con el primer Batallón de la Guardia Irlandesa y otras tropas a Bodo y no a Mo y que habría de mantener permanentemente sus posiciones en Bodo y en Mo solo mientras le fuese posible. Estas órdenes las confirmé posteriormente por escrito.

14.- Al desembarcar del Effingham informé inmediatamente al General de División Mackesy que había asumido el mando. En todas mis relaciones con el General de División Mackesy me encontré siempre dispuesto a ayudar e informar. En realidad, muchas de las acciones subsiguientes se basaban en la información y asesoramiento recibidas de él.

-15.-

La situación el 13 de Mayo de 1940.

15.- En resumen los dispositivos en el 13-14 de Mayo era lo siguiente:

(a) En la zona de Narvik:

i. Un Batallón de Cazadores Alpinos y el segundo Batallón de la Guardia Fronteriza de Gales del Sur en la Península de Ankenes en contacto con destacamentos enemigos, pero todavía no en posesión de Ankenes mismo.

ii. El enemigo todavía en posesión de Narvik y de toda la Península en que aquél se encuentra.

iii. Dos Batallones de la Legión Extranjera y un Batallón del contingente polaco manteniendo la zona Bjerkvik-Oifjord y en contacto con el enemigo al Este.

iv. Un Batallón de Cazadores Alpinos al norte de la Legión Extranjera habiendo avanzado de la dirección de Gratangen y en contacto con elementos enemigos cerca de Hartvigvand.

v. La 6^a División noruega (cinco Batallones de Infantería y algunos cañones de Montaña bajo el mando del General Fleischer al norte al este de los Cazadores Alpinos en contacto con el enemigo el valle de Graesdalen y al Este.

vi. Un Batallón de Cazadores Alpinos cerca de Gratangen.

vii. Un Batallón polaco cerca de Harstad y otro en Ballangen en la costa Sur del Fiord de Ofot y un tercero en Salangen.

(b) En la zona de Mo-Bodo los dispositivos eran los siguientes

- i. El primer Batallón de la Guardia Escocesa menos una Compañía y una Compañía independiente en Mo y en contacto con fuerzas enemigas que habían desembarcado en la península de Hemnes, veinte millas al sur de Mo. Esta fuerza se hallaba bajo las órdenes del Teniente Coronel Trappes Lomax de la Guardia Escocesa, e incluía también fuerzas de la 203ª batería de campaña (cuatro piezas de 24 libras) y fuerzas del 55º Regimiento de Artillería Antiaérea Ligera (cuatro cañones Bofors).
- ii. En la zona de Bodo, una Compañía de la Guardia Escocesa y tres Compañías independientes.
- iii. En dirección a Bodo a bordo del Chrobry el primer Batallón de la Guardia Irlandesa con el Cuartel General, de la 24ª Brigada de la Guardia y destacamentos de la 230ª Compañía de campaña de Ingenieros y la 137ª ambulancia de campaña.
- iv. El General de Brigada Fraser se adelantó al Chrobry a bordo del Somali a Mo, visitando Bodo en ruta. En Mo, se recibieron noticias del bombardeo del Chrobry y el Somali zarpó inmediatamente para acudir en su auxilio. Sin embargo, el Somali fué a su vez bombardeado y tuvo que regresar a Scapa. Mas tarde el General de Brigada Fraser consiguió transbordar al Curlew y regresó a Harstad. Resultó evidente que no se había repuesto de una herida recibida en Ankenes y fué por lo tanto necesario convocar un Consejo médico. Este decidió que no se hallaba en condiciones y desgraciadamente hubo de regresar al Reino Unido.

16.- Se mantuvo a la fuerza en la base establecida desde un principio en Harstad, reforzándose las unidades y formaciones en contacto mediante los transportes conseguidos en la localidad hasta la cabeza del Fiord, donde aproximadamente se mantenían las reservas, material, etc., por diez días.

Así el transporte fluvial, ^{interior} fue el principal método para el mantenimiento de las fuerzas. Sin embargo, aun cuando el estudio de un mapa hubiera demostrado que así debía de ser, no se había enviado con la fuerza en un principio el personal necesario para organizar y aprovechar los buques necesarios del mismo modo que se envían unidades de ferrocarril para utilizar las vías férreas en un teatro en que constituyan el principal medio del transporte.

17.- Las ideas del Ministerio de Guerra británico y del Estado Mayor francés de Enlace en Londres según las cuales el sistema de envío de fuerzas y abastecimiento debería quedar fundido en el sistema británico y controlado por el Cuartel General de las Fuerzas no habían sido completamente llevadas a cabo. Esto era necesario en cuanto que las provisiones comunes a ambos y todas las reservas de munición y equipo de combate habían de mantenerse en una base común, mientras que los Cuarteles Generales de las Fuerzas eran responsables también para su envío al frente.

De hecho se había permitido a los franceses iniciar el establecimiento de una base separada en Ballangen y se les había provisto de medios de transporte fluviales bajo su propio control. Como al Estado Mayor francés era muy limitado y solo tenía a su disposición un reducido personal administrativo, pero carecían de personal que manejase las mercancías, se producía un enorme retraso en la carga y descarga

de los buques; en realidad, cinco de estos habían permanecido cerca de la base solo parcialmente descargados durante dieciséis días o mas.

18.- La reserva de aprovisionamiento, munición y mercancías generales era muy escasa para toda la fuerza, quedando agravada esta situación por el hecho de que las fuerzas francesas no habrían llegado con las provisiones para 60 días, según se había convenido. Apenas existían piezas de recambio e instalaciones de reparación de los transportes motorizados.

19.- En Harstad mismo, el número de muelles disponibles para la descarga de buques era suficiente para la cantidad de mercancías manejadas en el puerto de base entonces, pero los medios para aligerar y conservar las mercancías en la proporción de reservas necesarias, resultaban inadecuadas. El puerto no tenía suficientes medios para el número de personal forzosamente necesario en la base, ni se disponía de medios de almacenamiento en cantidad suficiente o en zonas lo bastante dispersas.

El plan sanitario para la evacuación de las bajas aliadas por medio de unidades sanitarias inglesas que las transportasen a la base funcionó eficazmente, pero el número de camas disponible en el Hospital General de Harstad resultaba inadecuado ya que solo se contaba aproximadamente con 500 camas entre ese edificio.

Resumen general de los acontecimientos durante este periodo

20.- Las principales actividades militares durante el periodo estudiado fueron el intento de estabilizar la posición en nuestro frente meridional en la región de Mo y Bodo, el establecimiento en el teatro de ^{operaciones} de la aviación de tierra, la organización de una base y su protección contra los ataques aéreos.

Estas actividades se estudian separadamente en los párrafos siguientes. En los que inmediatamente siguen se describen brevemente otros acontecimientos interesantes.

21.- Durante todo el periodo el enemigo se mostró muy activo en el aire y llevó a cabo numerosos ataques de intensidad y duración muy diversas contra las unidades de guerra y otros buques en la zona. Los ataques contra los buques y toda suerte de embarcaciones en el Fiord Ofot y frente a Harvik eran un acontecimiento diario, llevándose también a cabo varios ataques contra Harstad mismo y los buques fondeados en su puerto. El 20 de Mayo bombarderos enemigos lograron incendiar un depósito de petróleo en Harstad así como dos petroleros fondeados en las proximidades, los cuales quedaron destruidos. En total, sin embargo, excepto por los daños causados a la navegación que resultaron considerables fueron escasos los causados en Harstad durante estas incursiones y muy pocas las bajas. El efecto en la moral de las tropas y de la población civil fue sin embargo considerable.

22.- A pesar de las disposiciones tomadas mediante la cooperación con las autoridades militares y civiles locales por el General de División Mackesy y su Estado Mayor antes de mi llegada, las relaciones entre las fuerzas aliadas de Noruega y las autoridades civiles y militares noruegas, nunca se habían encauzado por la vía diplomática apropiada y la cooperación con aquellas fuerzas noruegas que subsistían no resultaba mas fácil por esta omisión, ya que los asuntos no se basaban en fundamentos políticos apropiados. El 16 de mayo, sin embargo, mantuve una entrevista cordial y satisfactoria en mi Cuartel General con el General Rugé, Comandante en Jefe del ejército noruego, y el General Fleischer Comandante de la 6.ª División noruega, actuando en íntima cooperación las Fuerzas Francesas en el norte del Fiord Rombak.

Los Generales noruegos se mostraron insistentes respecto a la necesidad de impedir que Mo y Bodo cayesen en manos del enemigo y destacaron su deseo de pasar de la defensiva a la ofensiva y capturar de nuevo Mosjoen. Les expliqué ampliamente la situación aliada.

El 15 de Mayo el Coronel R.C.G. Pollock, Jefe de una misión militar enviada a mi Cuartel General para mantener estrecho contacto con el Gobierno noruego, informó sobre la situación y fué a su vez informado de ella antes de salir para Tromso.

Sir Cecil Dormer, Ministro plenipotenciario inglés en Noruega, llegó también del Reino Unido y discutió la situación con Lord Cork y yo mismo antes de dirigirse a ocupar su puesto cerca del Rey y el Gobierno de Noruega. Se aprovechó la oportunidad para hacerle ver la urgente necesidad de un mayor control de la población civil en las zonas ocupadas militarmente.

El 23 de Mayo Lord Cork se dirigió en avión a Tromso y discutió la situación general con el Rey y los miembros del Gobierno. Como resultado de estas actividades, las relaciones con las autoridades noruegas comenzaron a adquirir un aspecto mas normal y realista, sobre todo en cuanto a facilitar los elementos necesarios para el establecimiento de una base en Tromso. Los noruegos se mostraban reacios a concederlos basándose en que nuestra presencia allí expondría a la ciudad a ataques aéreos enemigos; en realidad, llegaron a estipular que si no lográbamos una protección artillera antiáerea adecuada en aquella zona no se facilitarían los elementos necesarios para la creación de la base.

Con ayuda del Coronel Pollock estas objeciones fueron eventualmente vencidas, pero una parte de las existencias ya inadecuadas con que yo contaba para la defensa antiáerea hubieron de enviarse a Tromso, aya que el Ministerio de Guerra Británico no podía enviarnos mas para este propósito.

23.- El 16 de Mayo completé y despaché el informe a los Jefes de Estado Mayor que me fué pedido en las primeras instrucciones recibidas de la Secretaría de Estado de Guerra. El informe debía de tener por efecto que, suponiendo que la situación general no se modificase, sería posible mantener la integridad de Noruega septentrional con las fuerzas abajo relatadas y al mismo tiempo desarrollar una ofensiva limitada a fin de impedir que el enemigo contase con un campo de aterrizaje en Mosjoen.

FUERZAS NECESARIAS

(a) Mar.

Cuatro cruceros,
Seis destructores,
Cuatro buques de escolta,
Doce buques parejas en misión antisubmarina.
Dos submarinos,
Buques auxiliares como en la actualidad,

(b) Tierra.

Un Regimiento de Caballería Divisionaria,
Un Escuadrón de Carros Blindados,
Una Unidad de Infantería Montada (Lovat's Scouts).
Cinco Baterías de Artillería de Campaña.
Dos Baterías de obuses de calibre medio.
Trece Baterías (104 piezas de Artillería Antiáerea Pesada)
Ocho Baterías (96 piezas) de Artillería Antiáerea Ligera.
Cinco Compañías de Ingenieros.

Diecisiete batallones de Infantería.

Un Batallón de Ametralladoras.

(c) Aire.

Dos escuadrillas de cazas Hurricane.

Una escuadrilla de bombarderos.

Una escuadrilla de enlace con el Ejército.

Señalé también, que el primer objetivo, esto es, impedir la salida de mineral de hierro para Alemania a través de Narvik, parecía haber sido logrado mediante la destrucción del utillaje portuario, en parte por los alemanes mismos y en parte por el bombardeo naval; en segundo lugar, señalaba que la interrupción del aprovisionamiento de mineral de hierro a Alemania a través de Lulea no parecía practicable a menos de contar con la cooperación activa y completa de las Fuerzas Armadas suecas; y, que por lo tanto, el tercer objetivo, esto es el mantenimiento de la integridad de Noruega septentrional, parecía ser el único de los tres que exigía una inmediata consideración.

La necesidad de Tromsø como puerto básico además de Harstad, la indicaba también, como asimismo la urgencia de llegar a algún acuerdo adecuado con el Gobierno noruego para asegurarnos el control eficaz de la población civil en el teatro de operaciones y la conveniencia de colocar a todas las Fuerzas Armadas Noruegas bajo un solo Comandante en Jefe.

La interdependencia desde un punto de vista estratégico entre Bodo, Narvik y Tromsø y la imposibilidad de pensar en la defensa de ninguno de estos puntos como en un problema aislado quedaba también señalada, lo mismo que la amenaza potencial existente en el estado actual de carencia de defensas en los aeródromos del norte de Noruega en Laxelvn y otros puntos.

24.- Durante todo el tiempo me mantenía constantemente en contacto con Lord Cork, de quien como Comandante en Jefe recibía mis directrices. El 16 de Mayo Lord Cork estableció su Cuartel General en tierra y se creó un centro de operaciones conjunto para la Marina y el Ejército en los Cuarteles Generales de las Fuerzas en Harstad. La cooperación quedó considerablemente facilitada por estas medidas.

25.- Durante este periodo el General Bethouart perfeccionó sus planes para la obtención de los objetivos que le señalé y sus tropas, apoyadas por los noruegos bajo el mando del General Fleischer en el flanco oriental, continuaron presionando y alejando a los alemanes al norte del Fiord Rombak y al sur del Fiord Beis, en circunstancias de terreno y aprovisionamiento francamente difíciles.

26.- El 17 de Mayo se recibió un telegrama de los Jefes de Estado Mayor al efecto de que, a causa de los acontecimientos en Francia y Bélgica mis fuerzas quedarían limitadas a doce batallones franceses y tres ingleses, con diez Compañías independientes provistas de las fuerzas de Artillería, Ingenieros y otras armas proporcionadas así como de 48 cañones antiaéreos pesados y 60 ligeros, una Escuadrilla de Hurricanes, una Escuadrilla de Gladiators y, posiblemente, una escuadrilla de enlace con el Ejército. El telegrama declaraba asimismo que solo el primer objetivo, esto es, la interrupción del aprovisionamiento en mineral de hierro a Alemania a través de Narvik, y en tercero, la preservación de la integridad de Noruega septentrional, podían llevarse a cabo en el momento presente, pero que la posesión de una base en Narvik podía hacer posible a su debido tiempo el segundo objetivo, es decir, la interferencia del aprovisionamiento en mineral de hierro a Alemania a través de Lulea. El telegrama concluía pidiendo mi opinión en cuanto a la re-

tención de Narvik en tales circunstancias.

27.- El 21 de Mayo, después de consultar con Lord Cork y el Grop Captain Moore, envié una respuesta al efecto de que en mi modesta opinión las Fuerzas de Tierra propuestas por el Gobierno de Su Majestad podían resultar insuficientes previos ciertos aumentos reducidos, pero que la provisión de artillería antiaérea difícilmente resultaría adecuada en caso de que el enemigo realizase intensos ataques aéreos y que me mantenía en mi idea primera de que las fuerzas aéreas necesarias, esto es, dos escuadrillas de caza Hurricanes, una escuadrilla de bombarderos y una escuadrilla de enlace con el Ejército.

28.- Durante toda esta etapa se avanzó con habilidad y energía bajo el mando del General de Brigada Rossiter, Comandante de la Defensa Antiaérea en la instalación de aquella artillería antiaérea puesta a disposición de la fuerza, es decir, 48 piezas antiaéreas pesadas y 58 ligeras. Excepto en Harstad mismo el desembarco de estos cañones tenía que efectuarse transbordándolos a unidades motorizadas de desembarco para llevarlos hasta la costa. La naturaleza extremadamente montañosa del país aumentaba la dificultad de encontrar posiciones apropiadas para los cañones y la naturaleza accidentada de la costa complicaba el mantenimiento de destacamentos aislados. A pesar de estos obstáculos se efectuó el asentamiento de artillería antiaérea con velocidad y eficacia satisfactorias y se aumentó considerablemente la seguridad de las fuerzas y sus bases.

La distribución de los pocos cañones disponibles se hizo sobre el principio de que solo era posible conceder un grado mínimo de protección a las zonas verdaderamente vitales y de que las zonas mas pequeñas y menos importantes debían pasar sin él.

El 20 de Mayo decidí que la mejor disposición para estos cañones sería:

<u>Situación</u>			<u>Cañones pesados y Cañones ligeros</u>	
Bardu Foss ...	...	...	8 (16)	12 (24)
Harstad y Skaanland ...	...	...	24 (48)	18 (36)
Bodo ...	...	...	8 (16)	12 (12)
Tromsø ...	...	...	8 (24)	16 (24)
			<u>48 (104)</u>	<u>58 (96)</u>

Las cifras entre paréntesis son el número de cañones considerados necesarios para prestar protección adecuada a cada zona.

Además, existían peticiones de artillería antiaérea para la protección de las tropas francesas en las líneas avanzadas alrededor de Narvik, en Lodingen y en la desembocadura del Fiord Tjelsundet para proteger las defensas costeras y navales antisubmarinas allí existentes, para proteger las estaciones R.D.F. que habían de instalarse en las Islas Lofoten y otros puntos, y también para la protección de un tercer aeródromo en preparación en Elvenes, cerca de Salangen.

Ciertamente, estos dispositivos proyectados nunca tuvieron realidad y la distribución de la artillería antiaérea a finales de Mayo era como sigue:

<u>Situación</u>			<u>Cañones pesados</u>	<u>Cañones ligeros</u>
Barda Foss	...	...	12	12
Sorreisa	...	...	-	2
Elvenes	...	...	-	4
Tromsø	...	...	4	4
Harstad	...	...	15	10
Skaunland	...	...	-	4
Ballangen	...	...	-	4
Ankenes	...	...	-	4
Bjerkvik	...	...	-	4
Bodo	...	...	-	2
Embarcados para Bodo			4	4
En la Marina			-	1

El envío de cañones a Tromsø se hizo a petición de los noruegos para protección como ya se relató.

29.- El 24 de Mayo se recibieron instrucciones telegráficas de los Jefes de Estado Mayor ordenando la evacuación de Noruega septentrional tan pronto como resultase posible.

El refuerzo de Bodo

30.- La seguridad de la zona básica vital alrededor de Harstad resultaba esencial para asegurar el éxito de las operaciones y se veía ahora amenazada por el rápido avance hacia el Norte del enemigo procedente de Mosjoen. Era necesario, por lo tanto, contener ese avance y me pareció que constituía unaparte esencial el mantenimiento del puerto de Bodo de modo que lográramos una profundidad adecuada en la defensa y también porque era el único puerto disponible para utilizarse como base avanzada que todavía se hallase en nuestras manos; Mo ya se hallaba amenazado por las fuerzas enemigas en su inmediata proximidad. Decidí por lo tanto que habría que establecer una fuerza adecuada en aquella zona.

Me decidí a destacar el contingente inglés a aquella zona y utilizar el contingente francés, apoyado por el ejército noruego, para continuar la presión sobre el enemigo en la zona de Narvik. Envié instrucciones a este respecto al General Bethouart el 14 de mayo y le fijé como misión la destrucción de las fuerzas enemigas en aquella zona y la captura de Narvik.

31.- Ya ha sido mencionado que el primer Batallón de la Guardia Irlandesa y otras fuerzas zarparon de Harstad el 14 de Mayo a bordo del Chrobry. Este buque fué atacado e incendiado por la aviación alemana cuando se aproximaba a Bodo. Murieron seis oficiales de la Guardia Irlandesa, pero casi todas las tropas fueron salvadas por los buques de guerra Stork y Wolverine, cuya acción demostró el mayor valor y habilidad en la labor de salvamento, siendo devueltos a Harstad con la pérdida de prácticamente todo su equipo.

Comprendiendo la urgencia de la situación en Mo, decidí enviar el segundo Batallón de la Guardia de la frontera de Gales del Sur, con dirección a Bodo, tan pronto como pudieron ser relevados en Ankenes por un Batallón francés. Esta unidad zarpó para Bodo en el buque de guerra Effingham el 17 de Mayo. Cuando el Effingham se hallaba a una hora de navegación de Bodo embarrancó contra una roca no señalada en la carta y constituyó finalmente una pérdida total. La Guardia fronteriza de Gales del Sur y otras fuerzas a bordo fueron salvadas por la

Marina y sin pérdida alguna de vidas, pero en cambio con la pérdida de una gran parte de su equipo, aunque la Marina haciendo los mas costosos esfuerzos logró salvar parte de él, incluyendo algunos vehículos con cañones Bren, que fueron llevados a Bodo a bordo de un pequeño buque. Una consignación duplicada de material y munición fué inmediatamente enviada a Bodo en pequeños barcos de pesca ("puffers").

También nombré al Coronel Gubbins para el mando de las tropas en la zona Bodo-Mo en lugar del General de Brigada Fraser, quien, como ya se ha mencionado, había regresado a Scapa Flow a bordo del Somali.

32.- El 15 de Mayo, cuando el enemigo había desbordado las posiciones de la Guardia Escocesa al sur de Mo, el General de Brigada Gubbins ordenó su retirada.

Al día siguiente este destacamento, que iba mandado por el Teniente Coronel Trappes-Lomax de la Guardia Escocesa, evacuó Mo bajo la presión enemiga. El General de Brigada Gubbins se dirigió a Mo para conocer personalmente la situación y pidió el apoyo de aviación de caza, del que no se disponía en absoluto, excepto los aviones a bordo de los portaaviones del arma aéronaval que no pudieron utilizarse en aquel momento.

El mismo día envié el Cuartel General de la 24^a Brigada de la Guardia (por tercera vez) y la mitad de la Guardia Fronteriza de Gales del Sur a bordo de destructores en dirección de Bodo, adonde llegaron sin novedad el 20 de Mayo. Les siguieron el 21 de Mayo dos Compañías de la Guardia Irlandesa a bordo de "puffers", durante la navegación de éstos 24 horas frente a las 9 horas que ~~se~~ ^{eran} los destructores.

Otras dos Compañías de la Guardia Irlandesa llegaron el mismo día a Bodo a bordo de destructores, con el Coronel Dowler del Estado Mayor General, enviado por mí para establecer contacto personal con el General de Brigada Gubbins.

Las fuerzas en Bodo fueron bombardeadas aquel día por la aviación enemiga.

El General de Brigada Gubbins tenía ahora a su disposición los tres batallones de la 24^a Brigada de la Guardia, tres compañías independientes, fuerzas de artillería de campaña y fuerzas de cañones Bofors; parecía satisfecho de la situación por el momento. No cabe duda, sin embargo, de que el retraso en los refuerzos por los hundimiento del Chrobry y del Effingham afectaron de modo adverso las posibilidades de detener al enemigo en el estrecho paso al norte de Mo.

Los ataques aéreos enemigos sobre la larga débil línea de comunicaciones de la Guardia Escocesa en Massingletten causaba preocupación al General de Brigada Gubbins, que sentía la urgente necesidad de pequeños buques armados para evitar los desembarcos enemigos en su retaguardia. Me informó de que en su opinión la relativa libertad de que gozaba el enemigo para el movimiento de tropas por mar constituía la característica mas grave de la situación.

33.- El 23 de Mayo organicé las fuerzas en aquella zona como "FUERZAS DE BODO" a las órdenes del General de Brigada Gubbins y fundí su Estado Mayor con el de la 24^a Brigada de la Guardia.

El General de Brigada Gubbins pidió refuerzos de infantería, artillería de campaña y antiaérea y transportes mecánicos. Se tomaron disposiciones para su embarque en Harstad, excepto en cuanto a la infantería, ya que era mi intención enviarle otras tres compañías independientes que debían llegar de Inglaterra el 30 de Mayo. Una compañía ^{francesa} con cañones anticarros de 25 m/m ~~francesa~~, ofrecida por el General Bethouart, fué también embarcada con destino a Bodo.

34.- El 23 de Mayo se recibió información razonablemente segura sobre la concentración en la zona Mo-Moajoen de unos 4.000 alemanes con carros y artillería. En este día la Guardia Escocesa se retiró de su posición y el General de Brigada Gubbins decidió relevarla con la Guardia Irlandesa. El 24 de Mayo la Guardia Escocesa se retiró según órdenes del General de Brigada Gubbins hacia Rognan.

El 24 de Mayo se recibió una intimación del Gobierno de Su Majestad sobre la intención de evacuar el norte de Noruega e inmediatamente envió al Coronel Dowler del Estado Mayor General para que pusiera al General de Brigada Gubbins al corriente de la nueva situación y para concertar con él planes para la pronta retirada de sus fuerzas de Bodo.

35.- Las operaciones para la estabilización de la situación en la zona de Bodo se señalaron continuamente por la incansable presión de parte del enemigo, tanto en tierra como por aire, y por la firme resistencia de nuestras tropas, dificultada como estaban por una casi completa ausencia de apoyo aéreo o de medios de tomar represalias contra el enemigo.

La evacuación de nuestras fuerzas de Bodo se describe en los párrafos 72 a 79.

36.- El refuerzo de Bodo y el mantenimiento de tropas en aquella zona causaron ciertas dificultades administrativas.

El Chrobry que transportaba la Guardia Irlandesa a Bodo había sido hundido y la Guardia Irlandesa regresó a Harstad a bordo de un destructor y hubo de ser totalmente reequipada, incluso en el vestuario personal de oficiales y soldados. Existían suficientes reservas en la base para procurar el 75% de este reequipamiento, con la excepción de algunos artículos de tropa personal de los que no se disponía.

Después de haber sido hundido el Effingham que transportaba a Bodo a la Guardia Fronteriza de Gales del Sur, ésta regresó a Harstad sin su equipo, aunque a continuación una parte importante de él fue recuperada del Effingham. Este batallón hubo de ser reequipado casi por completo ya que se le necesitaba con urgencia. Las reservas almacenadas no eran suficientes para hacerlo y el equipo se obtuvo de las unidades de la base. Aun así no se pudo completar el batallón en todos los aspectos. Faltaba sobre todo morteros, equipo de señales, mallas, pistolas, gemelos de campaña, brújulas y cañones Bren (aunque estos pudieron obtenerse de otras fuentes).

Hubo considerables dificultades para el aprovisionamiento de las "FUERZAS DE BODO". Los destructores podían transportar al personal pero cantidades muy pequeñas de material. Los buques de pesca podían transportar material pero no cañones ni vehículos y tenían que llevar una Guardia a bordo. Aun así la seguridad respecto a las tripulaciones civiles resultaba dudosa. Solo había un buque de vapor costero capaz para el transporte de cañones y vehículos y éste se necesitaba continuamente en la zona de Harstad. Cualquier buque mayor que un "puffer" debía navegar con escolta naval, lo que no siempre era posible en el momento oportuno. Este problema de aprovisionamiento de las "FUERZAS DE BODO" nunca se resolvió satisfactoriamente hasta el momento de la evacuación.

El establecimiento del conjunto aéreo

37.- El 13 de Mayo los alemanes disponían de una poderosa fuerza aérea en el sur de Noruega y varias bases excelentes desde las que operaban. Nosotros, por otra parte, no disponíamos de un solo aeródromo o pista de aterrizaje útiles. El enemigo disponía así de un dominio completo en el aire excepto en las raras ocasiones en que el arma aeronaval

podía hacer intervenir sus aviones de a bordo. La resistencia física y el valor de los pilotos del arma aeronaval cuantas veces podían combatir al enemigo merecieron la admiración de todas las fuerzas, pero incluso sus grandes esfuerzos no pudieron compensar la falta de aviación con bases terrestres a causa de la inevitable debilidad relativa de actuación de la aviación de portaaviones.

38.- Poco antes de que el Group Captain Moore, de la RAF, que había sido elegido para el mando del conjunto aéreo, y yo llegásemos al teatro de operaciones, se había verificado una enérgica e inspirada iniciación en la selección y preparación de posibles terrenos de aterrizaje con el Wing Commander Atcherley de la RAF quien llevó a cabo esta difícil misión con la mayor energía y perseverancia.

El Group Captain Moore prosiguió la tarea con la mayor decisión y fué habilmente asistido por el General de Brigada Pyne, Jefe de mis ingenieros. El trabajo de preparación se vió dificultado porque una gran parte del país se hallaba todavía bajo una espesa capa de nieve, haciendo imposible precisar si los terrenos abiertos de tamaño y horizontalidad convenientes resultasen aprovechables como campos de aterrizaje en relación con sus superficies. La naturaleza montañosa del país nos impuso la selección y el aprovechamiento de los lugares mas difíciles, como por ejemplo en Skaaland. Pocas personas no especializadas hubieran podido creer que aquel lugar llegase a constituir un terreno de aterrizaje para los cazas Hurricanes.

39.- La necesidad de algún apoyo aéreo, tanto para las fuerzas marítimas como terrestres era urgente, particularmente para las unidades de guerra que sufrían gravemente durante los ataques diarios y casi continuos dirigidos contra ellas en las estrechas aguas alrededor de Narvik por la aviación bombardera enemiga perfectamente eficaz. Sin embargo, el Group Captain Moore, con toda razón en mi opinión, resistió toda presión para inducirle a pedir la aviación antes de estar seguro de que los terrenos de aterrizaje estuvieran razonablemente dispuestos para recibirla.

El terreno de aterrizaje en Bardufoss, a 50 millas al norte de Narvik se eligió como principal base aérea y se logró hacerle habil para los cazas, llevándose a cabo este trabajo con la mayor energía y frente a considerables dificultades, de las que no fué la menor la reparación de la carretera que conducía a él desde Sorreisa, donde todov el material, vehículos y equipo hubo de ser desembarcado desde los buques en unidades de desembarco.

La preparación del nuevo terreno de aterrizaje en Skaaland presentó también grandes dificultades e incluso la instalación de una pista especial prefabricada traída del Reino Unido no pudo vencer la blandura de la superficie debida a la naturaleza turbosa del terreno.

Otro emplazamiento posible se encontró en Elvenes cerca de Salangen, al noreste de Harstad y se ofreció como un campo de aterrizaje complementario, mientras se comenzaron los trabajos en Elvegaard, cerca de Bjerkvik tan pronto como el enemigo desalojó esta zona por el desembarco de los franceses el 13 de Mayo.

La posibilidad de utilizar la aviación desde Lakelv en el Fiord Forsanger, al este de Hammerfest fué también considerada ya que existía allí un campo de aterrizaje excelente capaz de servir a dos escuadras y relativamente libre de nieve, pero se encontraba demasiado lejos del lugar de operaciones activas.

40.- Eventualmente la primera escuadrilla de cazas Radiator despegó de uno de los portaaviones el 21 de mayo y se estableció a salvo en Bardufoss, con la pérdida de dos aviones que chocaron contra la falda de la montaña a causa del mal tiempo. Justamente antes de su llegada se había logrado asentar con mucho esfuerzo artillería pesada y ligera antiaérea en Bardufoss después de consumir la mayor energía con las dificultades encontradas en su desembarco y en su transporte por carretera desde la costa. La importancia de dar a este único aerodromo el grado máximo de protección contra el ataque aéreo fue tan destacada que su defensa gozó de prioridad sobre todas las demás necesidades. Se asentaron allí doce cañones antiaéreos pesados y dieciseis ligeros.

No fue hasta el 26 de mayo, es decir, dos días después de haber recibido órdenes para la evacuación de Noruega, cuando resultó posible recibir la segunda escuadrilla, constituida por cazas Hurricanes, en Skaaland. Aun entonces, este campo de aterrizaje resultó muy desigual para el peso de estos aviones y tuvieron que operar también desde Bardufoss que continuó siendo el único campo de aterrizaje regularmente utilizado hasta la evacuación definitiva.

41.- A costa de gran habilidad y energía por parte del Wing Commander Maxton de la RAF se llegó a tener dispuesto un campo de aterrizaje avanzado en Bodo que se utilizó con gran eficacia por nuestra aviación para el apoyo de las tropas en aquella región hasta resultar tan activamente bombardeado por la aviación enemiga que se inutilizó, pues para su nuevo aprovechamiento hubiera exigido grandes reparaciones.

42.- Una vez establecida la RAF demostró muy pronto su superioridad sobre los bombarderos y cazas enemigos y no tengo la menor duda de que la relativa inmunidad de ataques aéreos de que gozaron las fuerzas durante las últimas fases de la campaña se debió a las graves pérdidas infligidas por nuestra aviación a la del enemigo. El efecto en su totalidad logrado por estas operaciones arriesgadas y coronadas de éxito resultó evidente.

En términos generales, mis instrucciones al Group Captain Moore para el empleo de su aviación de caza fueron:

- (a) Proteger de ataques aéreos hostiles los puntos siguientes:
 - (i) El fondeadero naval en Skaaland y sus proximidades.
 - (ii) La Base de Harstad.
 - (iii) Las Fuerzas Aliadas de Mar y Tierra en contacto con el enemigo.
 - (iv) Los aerodromos ocupados por la RAF.
- (b) El primer objetivo de los cazas sería la destrucción de la aviación enemiga que se aproximase a las zonas protegidas.
- (c) Cooperar íntimamente con las fuerzas de tierra que operasen contra el enemigo siempre que resultase necesario.

Organización de la Base

Un proyecto de entretenimiento había sido preparado por mi Estado Mayor de Administración mientras esperábamos embarcarnos en Londres. Incluía la operación de una Base principal en Skaaland con un hospital en Harstad y el personal para la carretera costera hacia el Sur. Skaaland recibiría la misma protección antiaérea que el fondeadero de la Marina.

44.- Antes de mi llegada, a causa del deficiente resultado de un reconocimiento de la zona de Skaaland, un grupo con representación de todas las armas se dirigió a Tromsø a fin de investigar las facilidades allí existentes. Informaron que, de contarse con la asistencia de las autoridades noruegas, Tromsø estaba capacitado para el manejo y almacenamiento de grandes cantidades de material y podía probablemente facilitar el acomodo suficiente para el Hospital General, pero que la mano de obra era escasa. Inmediatamente después de la llegada del segundo ayudante y los servicios de la Intendencia General se visitó la zona de Skaaland después de haber estudiado las facilidades disponibles en Harstad, informándome que Skaaland no podía ampliarse como base antes de la llegada de las nieves invernales a causa de la gran cantidad de construcciones necesarias en un terreno poco apropiado. Se decidió por lo tanto hacer un nuevo reconocimiento en Tromsø a fin de establecer una Base subsidiaria que incluyese el Hospital General, el Depósito de Material, Parque de Artillería y algunas reservas, localizándose el resto de las instalaciones de la Base en Harstad con un depósito de munición en Fjeldal cerca de Skaaland.

45.- Esta disposición estaba a punto de llevarse a cabo cuando se decidió no continuar las operaciones.

46.- Durante este periodo Harstad estaba siendo bombardeada desde el aire, es decir, hasta finales de la tercera semana de mayo obligando a cierta dispersión de los almacenes en Harstad, lo que se logró aumentando las reservas en los puestos avanzados y trasladando algunos materiales de la Base a otros terrenos de la zona.

Observaciones generales sobre la Administración entre el 13 y el 24 de mayo.

47.- Como se verá por lo dicho en el párrafo 16, el eslabón más débil en el sistema administrativo era el transporte fluvial interior obtenido aprovechando las facilidades locales que hubieron de improvisar la Marina y el Ejército. Resultaba débil porque las unidades eran barcos de pesca de motor Diesel conducidos por sus propietarios que desplazaban entre 10 y 50 toneladas y también por la falta de un control o una organización adecuados. Por lo tanto, a pesar de su buena voluntad, no podía confiarse en el personal, a la vez que las distancias a cubrir eran considerables. Todos los buques inmediatamente disponibles ("puffers") y siete pequeños buques costeros, dos de los cuales se utilizaron como buques hospital, fueron situados en Harstad y en la vecindad de los depósitos avanzados de aprovisionamiento de campaña.

48.- A causa de la falta de control las dotaciones y los obreros portuarios resultaron en un momento inadecuados durante el periodo de ataques de bombardeo sobre Harstad. Se decidió que el Ejército se hiciese cargo del aprovechamiento de los transportes fluviales interiores trayendo personal inglés para este fin. Entretanto, la Marina continuaría explotándolos a las órdenes del Cuartel General de las Fuerzas por medio de la Dirección Auxiliar de Transportes con algún personal del Ejército a bordo para asegurarse una cierta confianza de las tripulaciones y de acuerdo con el personal de éstas.

49.- Se experimentaron grandes dificultades en el manejo del equipo pesado y de los materiales en todos los puntos, con excepción de Harstad, ya que no había medio para su transbordo a tierra excepto por medio de embarcaciones motorizadas de desembarco. Estas eran muy escasas en número y se necesitaban también para operaciones tácticas. En consecuencia, el asentamiento de cañones antiaéreos y la creación y preparación de aerodromos en Bardufoss y Skaaland se retrasó excesivamente. La man

de obra para la construcción de los aeródromos y los trabajos en las instalaciones de la Base era fácil de procurar y por lo general trabajaba bien, aun cuando no hubiera sido suficiente para el mantenimiento de las carreteras de un plan amplio de construcción de barracones en gran escala.

50.- Pronto se comprendió un sistema amplio para el control de la población civil y la evacuación parcial de la zona de la Base y avanzadillas se harían necesarios por razones de seguridad. Una razón más era la de lograr el aprovechamiento máximo de las instalaciones existentes para vivienda del personal y almacenes durante el próximo invierno a fin de reducir a un mínim. la construcción de barracones. Las negociaciones se hallaban en marcha de acuerdo con esta opinión cuando se ordenó el cese de la operación.

Resumen general de los acontecimientos durante el periodo entre el 25 de Mayo y el 2 de Junio de 1940.

51.- Las principales operaciones militares durante este periodo fueron la captura de Narvik y la evacuación de Bodo. Se describirán en los siguientes párrafos.

52.- Durante el periodo en cuestión nuestra aviación de caza se mostró sumamente activa y causó graves pérdidas al enemigo. Como ya se mencionó, la escuadrilla de cazas Hurricanes llegó el 26 de mayo y después de un intento fracasado para situarla en Skaaland fue finalmente fijada en Bardufoss junto a la escuadrilla de Gladiators.

La actividad aérea enemiga se hizo cada vez mas evidente a comienzos del periodo que estudiamos y tuvieron lugar varias incursiones contra Harstad, Bardufoss, Skaaland y Bodo, resultando tan gravemente afectado el nuevo campo de aterrizaje de este último punto que hubo de considerarse como inútil.

Como resultado de estos ataques fueron averiados el Southampton y el Cairo, registrándose numerosas bajas en su personal, mientras que el 26 de Mayo el Curlew fue alcanzado por una bomba en Skaaland, perdiéndose definitivamente. El 29 de Mayo el Mashobra, buque utilizado como base móvil, hubo de ser varado como resultado de los ataques, constituyendo asimismo una pérdida absoluta.

Hacia el final de este periodo la actividad aérea enemiga fue menos pronunciada, probablemente a causa de la actividad de nuestros cazas y de la existencia de nubes bajas y niebla.

53.- Todo lo largo de este periodo se mantuvo un contacto directo con el Coronel Pollock, Jefe de la Misión en Tromso obteniéndose de él valiosísima información respecto a la tendencia de la política y la opinión noruegas.

54.- El 29 de Mayo, después de consultarnos al General Bethouart y a mí, Lord Cork telegrafió a los Jefes de Estado Mayor pidiendo que la decisión respecto a cómo y cuándo el propósito de evacuar Noruega fuese comunicada al Gobierno noruego y a los jefes militares, debería confiarse a él, ya que de otro modo la situación táctica quedaría gravemente comprometida con perjuicio no solo para nuestras tropas, sino también para las noruegas.

El mismo día se recibió información del Coronel Pollock en Tromso indicando la causa de la evacuación de Bodo, el Gobierno noruego se mostraba sumamente preocupado y podía llegar posiblemente a un armisticio por separado, prescindiendo de la situación militar.

Recibí una petición urgente del General Fleischer el 30 de Mayo para que pensase una vez mas sobre la decisión de evacuar Bodo y sobre la protección de sus tropas en aquella zona. En realidad, todas las tropas noruegas se retiraron de las proximidades de Bodo sin pérdida y escoltadas por un destructor.

El 1° de junio Sir Cecil Dormer, Ministro Plenipotenciario de Su Majestad en Noruega y el Coronel Pollock llegaron en avión de Tromsø y discutieron las instrucciones del Gobierno de Su Majestad respecto al procedimiento a adoptar frente al Gobierno noruego con el Comandante General Lord Cork y yo mismo y regresaron por aire a Tromsø.

El 2 de junio un telegrama de Sir Cecil Dormer pidiendo con urgencia el aplazamiento del comienzo de evacuación durante 24 horas nos daba como razón la necesidad para el Gobierno noruego de ponerse en contacto con el Gobierno sueco. Lord Cork discutió esta sugerencia conmigo, hallándose presente el General Bethouart, y en consecuencia se admitió el aplazamiento.

55.- A fin de hacer mas fácil la situación de las tropas noruegas cuando los franceses se retirasen finalmente de las proximidades de Narvik, escribí al General Freischer el 2 de Junio pidiéndole que retirase su batallón de Narvik al norte del Fiord Rombak.

La captura de Narvik

56.- Después de logrado con éxito el desembarco cerca de Bjerkvik y las operaciones subsiguientes que produjeron la ocupación total de la Península de Ofjord y de la costa norte del Fiord de Rombaks hacia el Este hasta Lilleberget, el General Bethouart continuó, de acuerdo con mis instrucciones, perfeccionando sus planes para la captura de Narvik. Hasta haber limpiado de enemigos el territorio al Norte de la entrada Este del Fiord Rombaks, el asalto contra Narvik hubiera tenido que hacerse en playas difíciles que se suponían fuertemente defendidas por ametralladoras. Además, semejante operación no hubiera podido hacerse por sorpresa ya que los buques y las embarcaciones de desembarco hubieran tenido que concentrarse en el Fiord Ofot durante el día y a vista del enemigo.

57.- La ocupación de la costa Norte del Fiord Rombaks amplió el frente sobre el que pudiera hacerse el desembarco, permitiéndole el apoyo de la artillería de campaña francesa, establecida al norte de Ofjord. La primera ola de atacantes, con las embarcaciones de desembarco necesarias podía ahora concentrarse secretamente bajo la cobertura del saliente de Ofjordneset y salir de allí a menos de una milla de su objetivo detrás de los buques de la Marina de Guerra que utilizarían su artillería.

58.- Después de un detenido reconocimiento, el General Bethouart decidió desembarcar las primeras tropas en una playa al este de Orneset y transbordar posteriormente un total de tres batallones, incluyendo un batallón noruego, a través del Fiord Rombaks desde Ofjord y a bordo de embarcaciones de desembarco de motor. Una vez establecida en tierra, esta fuerza, habiendo cerrado primero el paso a los refuerzos enemigos procedentes de Sildvik al asegurarse una fuerte posición a ambos lados del ferrocarril, debería avanzar a través de la Península y tomar la ciudad por su retaguardia.

59.- El asalto a Narvik debería ir acompañado de un ataque hacia Beisfiord por las tropas polacas establecidas en la Península de Ankenes, con el objeto de contener a las tropas enemigas en aquella zona y de amenazar la línea de retirada del enemigo desde Narvik por la carretera a lo largo de la costa Norte del Beisfiord.

60.- La operación de desembarco resultaba particularmente peligrosa por la escasez de lanchas de desembarco que, a causa de la acción enemiga y del desgaste mecánico, habían quedado reducidas a tres lanchas de asalto de desembarco y dos lanchas de motor. Esto suponía que el número de hombres en el primer grupo de desembarco quedarían reducidos a 290, cuya debilidad numérica causó considerables preocupaciones tanto al General Bethouart como a mi mismo.

61.- La operación se intentaba en un principio que tuviese lugar en la noche del 24 al 25 de mayo, pero en una conferencia mantenida con el General Bethouart el 23 de mayo, llegó a la conclusión de que a menos que el tiempo resultase sumamente propicio constituía un riesgo injustificable el emprenderla con el solo apoyo de una escuadrilla de cazas, en vista de la fuerza y eficacia de los bombarderos enemigos. Decidí por lo tanto que debería ser retrasada hasta la llegada de la escuadrilla de cazas Hurricanes anunciada para el 27 de mayo. Lord Cork se mostró de acuerdo por esta decisión.

62.- Después de tomar esta medida se recibieron noticias de la intención del Gobierno de Su Majestad de evacuar el norte de Noruega y fué preciso considerar si la operación debería llevarse a cabo o no. Habiéndolo consultado con el General Bethouart, recomendé a Lord Cork que se llevase a cabo como estaba propuesto en la noche del 27 al 28 de mayo. Al hacerlo así consideré que, aparte de la conveniencia de asegurarse si las instalaciones para el embarque de mineral en Narvik habían quedado efectivamente destruidas tan completamente como se nos había informado, las posibilidades de que un ataque coronado de éxito serviría notablemente para ocultar nuestra intención de evacuar el país en un futuro inmediato supondrían un balance favorable en relación con los posibles inconvenientes involucrados al extender nuestra actividad estableciendo un contacto directo de nuestras tropas con el enemigo en la Península de Narvik, donde se creía localizada su fuerza principal.

63.- Las operaciones estaban calculadas para iniciarse a las 23,40 horas del 27 de mayo, cuando tres cruceros y cinco destructores ocuparon posiciones en la desembocadura del Fiord Rombaks e iniciaron su bombardeo. El Almirante Lord Cork izó su pabellón a bordo del Cairo en cuyo buque le acompañé, así como el General Bethouart y su Estado Mayor. El Southampton fué destacado para operar en la desembocadura del puerto de Narvik a fin de apoyar a las tropas polacas en la Península de Ankenes. El bombardeo naval de la Península de Narvik se extendía sobre un amplio frente, seleccionándose como objetivo las bocas de los túneles del ferrocarril y otros asentamientos supuestos de artillería y ametralladoras. El fuego de la artillería de los buques y de la artillería de campaña francesa fué intenso y preciso, pero el apoyo cercano a las tropas atacantes se vió dificultado continuamente por la naturaleza abrupta del terreno y la dificultad de una observación segura en los arbustos que cubrían las partes bajas de las montañas.

64.- El desembarco inicial apenas recibió posición y fué llevado a cabo con ligeras pérdidas, estableciéndose rápidamente y con éxito sobre tierra el primer contingente de tropas. El transbordo subsiguiente de tropas a través del Fiord de Rombaks fué dificultado durante cortos periodos de tiempo por el fuego de una pieza pequeña desde un punto al

jado hacia el Este contra la costa Sur. Este fuego causó algunas bajas, pero quedó prontamente silenciado por el fuego de los buques y hacia las 03,30 horas un batallón de la Legión Extranjera y el Batallón Narvik del Ejército noruego se hallaban sobre la Península.

65.- Mientras esta operación se hallaba en progreso, el enemigo emprendió un fuerte contraataque desde el Este y las tropas mas avanzadas tuvieron que combatir intensamente durante algún tiempo para mantener sus posiciones; Este avance del enemigo le permitió tener bajo fuego la playa de desembarco durante un periodo de tiempo apreciable, causando la muerte a bordo de una unidad de desembarco del Comandante Paris Jefe de Estado Mayor del General Bethouart. El contraataque fué dominado y se prosiguió el avance hacia el interior. Pudieron transbordarse dos carros franceses a bordo de unas lanchas de desembarco llegando felizmente a tierra, pero desgraciadamente quedaron atascados en la playa y no desempeñaron ninguna parte en la operación de captura de la ciudad.

66.- Se habian tomado acuerdos para proceder a una patrulla permanente por nuestras dos escuadrillas de cazas sobre la zona durante la operación. Se llevó a cabo desde las 19,15 horas del 27 de mayo hasta las 16,15 horas del 29 de mayo con el breve intervalo forzosamente posteriormente mencionado. Ninguna aviación enemiga hizo su aparición en la zona hasta cerca de las 05,00 horas, una circunstancia que parece demostrar que la operación constituyó una sorpresa para el enemigo. Desgraciadamente precisamente en aquel momento nuestra propia aviación se vió retenida por la niebla en el aeródromo de Bardufoss, a 50 millas al Norte y no pudo proteger a los buques y tropas. Desde las 05,00 horas hasta las 07,00 numerosa aviación enemiga, frecuentemente volando en formación, realizó repetidos bombardeos contra los buques de la Marina de Guerra alrededor de Narvik y contra las tropas desembarcadas. Para entonces, sin embargo, la misión de los buques habia quedado substancialmente cumplida y mediante constantes maniobras lograron evitar averías graves, aunque el buque insignia ^{Cairo} fue alcanzado por dos bombas sufriendo treinta bajas entre heridos y muertos. Las pérdidas en las fuerzas de desembarco durante los bombardeos solo afectaron a una pequeña unidad cargada de munición.

67.- Una vez logrado el desembarco inicial el progreso de las tropas del General Bethouart fué firme y continuo. De los informes posteriormente decididos se deduce que el enemigo se retiró apresuradamente hacia el Este a lo largo del Beisfiord y hacia las 22,00 horas toda la Península al oeste de una línea desde Fagernes a Forneset se hallaba en manos francesas, así como unos 200 prisioneros.

68.- Después de un retroceso inicial las tropas polacas también avanzaron a lo largo de la Península de Ankenes y se establecieron en las alturas que dominaban Beisford.

69.- De este modo terminó una operación que, en mi opinión, da un gran crédito al juicio y capacidad del General Bethouart y a las cualidades combativas de sus tropas. El reconocimiento después de la captura de la ciudad reveló por completo las dificultades del desembarco en playas próximas a la ciudad y la prudencia del plan finalmente adoptado. Aun cuando conocia la decisión de evacuar Noruega antes de iniciar la operación, el General Bethouart perseveró en su plan y el vigor con que se llevó a cabo el avance hacia el Este después de la captura de la ciudad condujo al enemigo a su posición principal cubriendo Sildvik y Hundalen, haciendo así difícil para él intentar un contraataque contra Narvik en plazo breve; esto permitió la evacuación

subsiguiente en condiciones tácticas mas favorables que las que en un principio se consideraron posibles.

70.- Sin embargo, en mi opinión la operación solo pudo verificarse dentro del mas estrecho margen de seguridad y por ello mismo hubiera podido conducir a un fracaso. No solo hubo que limitar la fuerza de las primeras unidades de embarcadas a 290 hombres, sino que este contingente reducido hubo de mantenerse sin el menor apoyo durante 45 minutos. Si el enemigo hubiera podido lanzar un contraataque inmediato, el resultado podría haber sido desastroso. Resultará siempre en mi opinión imprudente lanzarse a operaciones de esta naturaleza de no disponer de medios de desembarco que puedan hacer llegar a tierra un primer contingente de fuerzas adecuadas y facilitar además una reserva flotante ^{adapta} para hacer frente a contingencias imprevistas. Además, la ausencia de la aviación de bombardeo impidió el ataque de uno de los medios mas eficaces para enfrentarse con un contraataque enemigo, y como ya se ha mencionado la naturaleza abrupta e intrincada del terreno impidió una observación precisa por parte de los buques y artillería de apoyo. El riesgo, sin embargo, merecia correrse en mi opinión y dado los resultados obtenidos quedó plenamente justificado.

71.- Deseo particularmente elogiar la labor del Capitán de Fragata Hubback del Estado Mayor de la Armada sobre el que recayó prácticamente toda la responsabilidad para la coordinación de la misión de la Marina en cooperación con las tropas francesas. No resulta exagerado afirmar que el éxito de la operación se debió en gran parte a su incansable actividad en la tarea de desarrollar y a su excelente criterio y sano sentido común. La tarea de los oficiales de Marina y de los marineros que tripularon las unidades de desembarco y dirigieron la difícil misión de embarcar y desembarcar en playas abiertas, frecuentemente bajo el fuego enemigo, fue en mi opinión excelente y merecedora de la mayor alabanza.

Evacuación de Bodo

72.- Antes de recibirse las instrucciones del Gobierno de Su Majestad para la evacuación ^{del Norte} de Noruega, habia sido mi intención utilizar todos los medios posibles para reforzar a las tropas en la zona de Bodo. Tenia ya pensado un plan para el envío de un Batallón de Cazadores Alpino, a fin de disponer de tropas especialmente instruidas en la guerra de montaña con que oponernos al avance de la infantería alemana que se estaba llevando a cabo con gran habilidad y vigor. Sin embargo, una vez decidida la evacuación de Noruega, era evidente que la evacuación de las tropas de Bodo tenia que ser llevada a cabo tan pronto como fuera posible, pues habia recibido informes del General de Brigada Gubbins de que sin nuevos refuerzos resultaba muy dudoso que pudiera mantenerse por mas de algunos dias.

73.- Al recibir las instrucciones para la evacuación de los Jefes de Estado Mayor envié inmediatamente al Coronel Dowler, mi Jefe de Estado Mayor, a Bodo en un destructor, que transportaba la última compañía de la Guardia Fronteriza de Gales del Sur para unirse al resto de su Batallón, a fin de que concertase planes con el General de Brigada Gubbins para la retirada de sus fuerzas.

74.- En vista de los intensos y repetidos ataques aéreos que se llevaban a cabo contra la ciudad, los muelles y el aeródromo de Bodo se decidió en consulta con Lord Cork, que la evacuación por los destructores constituía la mejor probabilidad para retirar al personal sin serias pérdidas. Esta decisión suponía el abandono de los pocos vehículos y cañones de las fuerzas, pero en vista de mis instrucciones estableciendo que la primera consideración era la de salvar al personal y tambien en

vista del hecho de que no resultaba inmediatamente disponible ningún buque apropiado para el transporte de vehículos y material, no usaba ningún otro recurso.

75.- Se tomaron por lo tanto disposiciones para el envío de dos destructores que embarcasen 500 hombres cada uno a las 23,00 horas del 29 de Mayo y tres destructores en cada una de las dos noches siguientes del 30 y 31 de Mayo, para embarcar otros dos contingentes más de 1.500 hombres cada uno. En las primeras horas del 26 de Mayo, cuando las órdenes para preparar la evacuación alcanzaron al General de Brigada Gubbins la posición principal mantenida por su fuerza se hallaba a unas 40 millas de Bodo en las proximidades de Fauske.

El General de Brigada Gubbins dió órdenes para que dos compañías independientes y la plana administrativa se concentrase en Bodo inmediatamente y para que la retirada de la posición Norte de Fauske comenzase al día siguiente.

76.- El plan general fué que la Guardia Irlandesa (primer Batallón) y tres compañías independientes que se hallaban conjuntamente bajo el mando del Teniente Coronel Stockwell, se retirasen de la posición mantenida al norte de Fauske dejando atrás a la Guardia Escocesa que debería situarse en una lengua de tierra entre el mar y un lago cerca de Hopen.

Habiéndose adelantado a la Guardia Escocesa la Guardia Irlandesa y las Compañías Independientes deberían proseguir inmediatamente hasta Bodo y embarcarse.

El tercer batallón de la 24^a Brigada de la Guardia, que lo era el 2º Batallón de la Guardia Fronteriza de Gales del Sur, hubo de situarse a través de la Península de Bodo mas al Oeste y a ambos lados del Lago Soloi.

La retirada de la Guardia Irlandesa y de las Compañías Independientes se llevó a cabo sin interferencia de las fuerzas terrestres enemigas, aun cuando la retaguardia pasó a través de la posición Hopen menos de una hora antes de que las tropas avanzadas del enemigo, constituidas por ciclistas y ametralladoras, estableciese contacto con la Guardia Escocesa.

Se combatió inmediatamente al enemigo y se destruyó el puente en Hopen. Esto detuvo la persecución y los alemanes no hicieron ningún movimiento de fuerzas durante el siguiente día.

En la retirada durante la última noche el enemigo persiguió de nuevo con ciclistas y ametralladoras, pero sin llegar a ejercer una presión sensible y sin producirse ningún retraso.

Una compañía de la Guardia Escocesa y una compañía de la Guardia Fronteriza de Gales del Sur con cuatro piezas de 25 libras se situaron en una posición a unos cuatro kilómetros al este de la ciudad, constituyendo la retaguardia final. Estas compañías se retiraron a los muelles sin dificultad por caminos previamente reconocidos.

77.- Durante los tres días que cubren el periodo de reembarco se llevaron a cabo con el enemigo varios ataques de bombardeo contra Bodo y sus proximidades, pero durante ninguno de los tres periodos en que se verificó el embarque real de las tropas se produjo la mejor interferencia por parte de la aviación enemiga a pesar de no contarse con horas de oscuridad. Esto se debió probablemente a las condiciones desfavorables de vuelo durante los primeros dos días. Sin embargo el último día el tiempo había mejorado.

Los momentos elegidos eran alrededor de la media noche cuando la actividad aérea enemiga era generalmente muy escasa. Afortunadamente los muelles en Bodo no habían sufrido de los ataques aéreos enemigos y esto permitía a los destructores atracar sin dificultad. El embarque podía hacerse con la mayor rapidez, no tardando mas de diez minutos el pasar a bordo 500 hombres de un batallón con su impedimenta.

78.- La facilidad y eficacia con que se llevó a cabo la evacuación refleja el gran mérito del General de Brigada Gubbins y su Estado Mayor. Los destructores de la Marina de Guerra maniobraron a la perfección y ejecutaron el programa establecido hasta en el menor detalle. Cuatro piezas de 25 libras, cuatro cañones Bofors y tres portadores Bren que habían sido salvados del Effingham hubieron de quedar abandonados con todo el material que no podía ser transportado por los hombres, pero algunos aparatos de radio y todas las armas y equipos, incluyendo los cañones Bren y los fusiles anticarro, que podían ser llevados por los hombres, fueron retirados.

79.- Las primeras fuerzas que habían de embarcarse fueron transbordadas en mar desde los destructores hasta el Vindictive y conducidas directamente al Reino Unido. Debido al hecho de que los transportes para el segundo y tercer contingente no habían llegado a tiempo para dirigir su transbordo directo, las tropas en ellos comprendidas desembarcaron en Borkenes al este de Harstad y reembarcaron mas tarde como parte del programa de evacuación general.

Consideraciones generales en la evacuación de Noruega.

80.- Como ya se ha mencionado las órdenes del Gobierno de Su Majestad para la evacuación del norte de Noruega fueron recibidas por Lord Cork e inmediatamente comunicadas a mi. La información fue puesta por mi en conocimiento de varios jefes seleccionados de Estado Mayor. El General Bethuart fue informado por mi en presencia de Lord Cork.

Las noticias no fueron dadas a mis jefes de servicio ni a los oficiales hasta el 29 de mayo. Entretanto, aun cuando se tomaron muchas medidas en preparación de la evacuación, tales como el embarque de armas y material a bordo de los buques así como de algún personal, se mantuvo el engaño y se hizo todo lo posible por dar a entender que estas actividades estaban relacionadas con el refuerzo de Bodo, el establecimiento de la Base de Tromso o la ocupación de Hamarfest y el aeródromo en el Lejano Norte. Gracias a la lealtad y la discreción de quienes lo conocían, el secreto fue bien mantenido e incluso aquellos que hubieran podido sospechar la verdad quedaron constantemente confundidos por los rumores contradictorios y las falsas instrucciones que engañosamente hacían circular los jefes concedores de la verdad.

81.- Las operaciones francesas coronadas de éxito alrededor de Narvik trajeron como consecuencia la presencia de tres batallones polacos en la zona Ankenes-Beisford en contacto con el enemigo al Nordeste de este último punto. Al este de Narvik la Legión Extranjera había logrado continuos progresos hacia Sildvik, tropezando allí con una mayor resistencia enemiga. Un batallón noruego se encontraba en Narvik. En la costa Norte del Fiord Rombaks un batallón de Cazadores se mantenía en inmediato contacto con las avanzadillas alemanas frente a Stromsnes, mientras que la 6ª División noruega del General Fleischer (cinco batallones) se hallaba situada desde el flanco izquierdo de los cazadores hasta la frontera sueca al norte de Bjorneffjell, también en contacto con el enemigo.

El General Bethouart se mostraba especialmente preocupado porque la retirada de sus tropas pudiese comprometer o poner en peligro a las tropas noruegas en su sector. El programa primitivo de evacuación estaba calculado para comenzar en la noche del 2 al 3 de junio, pero fue retrasado 24 horas a urgentes peticiones de Sir Cecil Dormer a fin de permitir al Gobierno noruego que intentase la imposición del llamado "Plan Mowinkel" a través del Gobierno sueco y lograr así que Narvik fuese una zona neutral bajo la protección sueca. En vista de la probabilidad de grandes ataques aéreos enemigos contra Harstad acepté este retraso muy a disgusto.

82.- El Alto Mando noruego fue informado por su Gobierno de la inmediata evacuación y después de haber mostrado su gran decepción, continuó cooperando lealmente hasta el final, aun cuando hubieran podido hasta cierto punto justificadamente haberse decidido por el abandono de las armas con grave perjuicio para nuestra retirada. Fue un periodo de prueba para todos los interesados, durante el cual el Coronel Pollock, jefe de la Misión Militar en Tromsø, fue de la mayor utilidad para Lord Cork y yo mismo; a pesar de todo, logré mantener relaciones cordiales con las autoridades noruegas hasta el momento último.

83.- Habiendo sido evacuado Bodo existía un claro aunque quizás no muy grave peligro de que el enemigo procediese a lo largo de la costa pudiendo aparecer en los bordes meridionales de los Fiords Ofot y Vest y dificultar desde allí nuestra retirada; todas las embarcaciones transportando tropas francesas desde la zona Narvik-Anekenes tenían que pasar a través del Fiord Tjelsundet al otro lado de Harstad y aun mas lejos antes de que su reembarque en otros medios de transporte pudiera verificarse. Existía también el riesgo de que destacamentos enemigos, transportados por mar o por aire, pudieran efectuar un desembarco en las largas y sinuosas costas de la Isla de Hinnøy, en la que se encuentra Harstad, atentando directamente a nuestro principal centro de embarque.

Para hacer frente a estos posibles peligros se organizaron y mantuvieron durante todo el periodo de evacuación patrullas por buques de guerra y aviación del arma aeronaval y por tropas motorizadas en la Isla de Hinnøy.

Las comunicaciones telefónicas con Bodo y el Sur quedaron forzosamente cortadas, con gran molestia para las autoridades noruegas locales que no parecían comprender las necesidades de la guerra.

En realidad, los alemanes avanzaron a lo largo de la costa tan aprisa como pudieron frente a la interferencia de la artillería de la Marina, pero solo consiguieron alcanzar las proximidades de Ballangen con algunos paracaidistas en la última tarde de la evacuación.

El tiempo durante el periodo de evacuación (3 a 8 de junio) permaneció por lo general cubierto y triste. Solo puedo presumir que se debió a este factor y al evidente temor que nuestros pilotos de caza habían conseguido inspirar a los bombarderos alemanes a lo que se debe el que el embarque de unos 27.000 hombres pudiera llevarse a cabo sin que prácticamente se produjese la menor interferencia aérea.

Fue feliz que esto ocurriese así, ya que un ataque bien dirigido contra los muelles en Harstad o las playas alrededor de Narvik hubieran podido tener los mas serios efectos para la conclusión de todo el programa. Tal como fue, el embarque propiamente dicho se llevó a cabo sin ninguna baja, aun cuando los ataques aéreos enemigos produjeron algunas pérdidas en aquel periodo.

84.- Mis instrucciones recibidas del Jefe del Estado Mayor General Imperial eran al efecto de que mi objetivo principal sería salvar y retirar el personal y que el salvamento de las armas, los equipos y el material constituiría un objetivo secundario. Teniendo esto en cuenta, di órdenes para que si fuese necesario se mantuviesen en acción las piezas antiaéreas hasta el último momento y que toda la aviación de caza operase hasta que el último hombre hubiese sido evacuado, destruyéndose entonces.

En realidad, a causa de la falta de actividad del enemigo resultó posible salvar cañones antiaéreos y retirar toda la aviación al porta-aviones Glorious, que, sin embargo, fué desgraciadamente hundido mas tarde por buques de guerra enemigos en su viaje a Scapa Flow.

85.- Mi preocupación principal desde el punto de vista táctico era el momento de pérdida de contacto, de retirada y embarque desde playas abiertas a bordo de buques pesqueros, el transbordo a los destructores y el embarque final a transportes en altamar de las tropas francesas en contacto con el enemigo alrededor de Narvik. Todo esto fué cuidadosa y triunfalmente efectuado por el General Bethouart, habilmente asistido por el Capitán de Fragata Hubback, a quienes han de reconocerse los mayores méritos.

86.- El personal que había sido ya enviado a Tromsø para ocuparse de la organización de una Base y la instalación de la artillería antiaérea en aquel punto en unión con los miembros de la Misión Militar, el Rey y el Gobierno, fueron evacuados a bordo del Devonshire según acuerdos tomados por Lord Cork y las autoridades del lugar.

Los cañones antiaéreos (cuatro pesados y cuatro ligeros) fueron entregados al General Rugé, Comandante en Jefe del ejército noruego.

87.- Todo el proceso de embarque, tanto desde las playas como desde los muelles, a bordo de buques pesqueros, destructores o directamente transportes se llevó a cabo con la mayor facilidad y apresuramiento, siendo exponente de los mayores méritos para todos los que en ello intervinieron. La moral y el ánimo de las tropas permanecieron siempre muy altos, aun cuando no conocían cuál era su destino hasta hallarse en altamar, puesto que el secreto quedó absolutamente guardado.

88.- Los cazadores alpinos franceses fueron la retaguardia final alrededor de Harstad pero la auténtica retaguardia en los muelles quedó constituida por fuerzas inglesas de ingenieros y policía militar. No se produjo el menor desorden ni el menor incidente desagradable.

Evacuación del Personal

89.- El problema fué examinado en colaboración con la Marina después de haberse establecido el cálculo del número de tropas a evacuar y de los probables dispositivos en el momento de romper contacto con el enemigo. Como resultado de ello, el jefe de las fuerzas navales en Narvik envió un mensaje convenido al Almirantazgo exponiendo las proposiciones sugeridas para la evacuación. Se aceptó y se enviaron desde el Reino Unido un número suficiente de grandes trasatlánticos así como tres buques de carga y un buque para caballos. El tiempo que necesitamos para evacuar el personal fué de cinco días.

90.- En el caso de Harstad, los contingentes embarcaban directamente a bordo de dos destructores, mientras que el Skasland y en las zonas de Narvik y Sorreisa el embarque se hacía por medio de pesque-

ros desde tierra a los destructores fondeados frente a ella. Los destructores recorrieron aproximadamente 70 millas para llegar al punto de cita y transbordar a las tropas directamente a bordo de los transatlánticos, tres de los cuales estuvieron llenos en un momento determinado. Estos a su vez se dirigían a los fondeaderos en los Fiordes en espera de órdenes para la constitución del convoy principal, lo que se hizo durante la noche del 7 al 8 de junio. En cada punto de embarque, se eligieron diversos puntos para llevarlo a cabo en caso de bombardeo, a la vez que se mantenía una reserva de pesqueros en cada localidad para hacer frente a todas las eventualidades posibles. Estas embarcaciones se organizaron en pequeñas flotillas al cargo de un oficial del Ejército y dos marineros a bordo de cada buque.

91.- Las tropas en contacto en la zona de Narvik fueron embarcadas el día último a bordo de seis destructores bajo el mando del Capitán de Fragata Hubback que dirigió el embarque de 2.500 soldados franceses, con la ayuda de varios oficiales ingleses.

Bajas

92.- Las bajas totales, aparte de las registradas en las fuerzas de Mar y de Aire producidas durante el periodo del 13 de mayo al 8 de junio fueron aproximadamente de 235 muertos, 535 heridos y 200 desaparecidos de todas las graduaciones.

De estas cifras arriba mencionadas corresponden a los franceses 170 muertos y 360 heridos y desaparecidos.

Conclusion. Enseñanzas de estas operaciones

93.- El factor predominante en las operaciones recientes ha sido la eficacia de las fuerzas aéreas. En las operaciones que culminaron por la evacuación de Bodo el enemigo gozaba de absoluta iniciativa aérea y la utilizó primero para el apoyo de sus tropas:

- (a) Mediante ataques en vuelo rasante.
- (b) Mediante bombardeos.
- (c) Mediante aterrizajes por sorpresa de tropas paracaidistas y desembarco de tropas desde hidroaviones.
- (d) Mediante el aprovisionamiento por aire de sus destacamentos avanzados.

En segundo lugar negándonos la utilización de las comunicaciones marítimas en las estrechas aguas costeras características del teatro de operaciones.

94.- Las bajas reales causadas a las tropas en tierra por los ataques en vuelo rasante fueron muy pocas, pero el efecto moral del continuo ametrallamiento desde el aire fué considerable. Además, el enemigo hizo uso frecuente de los ataques en vuelo bajo con ametralladoras sustituyendo a la artillería en su misión de cubrir los movimientos de sus tropas. Las tropas en posiciones avanzadas sometidas a estas formas de ataque se ven obligadas a mantenerse en el terreno y hasta comprender por propia experiencia su relativa inocuidad muestran una tendencia a abandonar la debida vigilancia ante el enemigo. Así éste puede en muchas ocasiones llevar a cabo movimientos de avance y de rodeo con impunidad.

El segundo efecto de los ataques en vuelo rasante ^{era} la paralización parcial en el funcionamiento de los Cuarteles Generales y la subsiguiente interrupción en los organismos del mando.

En tercer lugar, los ataques en vuelo bajo contra los transportes a lo largo de estrechas carreteras sumamente frecuentadas por columnas de aprovisionamiento, aun cuando el tráfico nunca quedó totalmente interrumpido.

95.- El bombardeo no resultó muy eficaz contra las tropas desplegadas en espacio abierto, pero afectó el funcionamiento de los Cuarteles Generales y el movimiento de las provisiones.

El empleo de la aviación enemiga en estos dos métodos ofensivos se hallaba evidentemente en íntima coordinación con la actividad de sus tropas avanzadas y probaba un alto grado de cooperación entre las Fuerzas Aéreas y el Ejército, particularmente en vista de que sus aeródromos se hallaban muy distantes del lugar mismo del combate.

96.- Los desembarcos por sorpresa desde el aire tuvieron efectos de largo alcance a causa de la ventaja que concedían al enemigo para desbordar nuestras posiciones o tomarlas por la retaguardia.

La acción en la Península de Hemnes, al sur de Mo, constituye un ejemplo excelente de estas tácticas. La ejecución de esta acción en que hubo el bombardeo previo y ataques en vuelo bajo sobre las tropas que mantenían nuestras posiciones. A estos ataques seguían inmediatamente desembarcos desde hidroaviones en dos puntos a cada lado de la Península. Una vez asegurados estos desembarcos fueron rápidamente reforzados por pequeñas unidades costeras y mayores refuerzos llegaron a los destacamentos de los flancos a bordo de hidroaviones en los días sucesivos. Además se utilizaron hidroaviones para el transbordo de las tropas en las operaciones de desbordamiento. Los hidroaviones llevaban a bordo con este fin bicicletas, morteros y motocicletas.

La posibilidad para el enemigo de llevar a cabo estos movimientos envolventes provocaron la continua dispersión de las tropas que trataban de mantener posiciones defensivas durante la retirada y evitaban la concentración suficiente que permitiese elegir alguna de las posiciones para resistir con éxito.

97.- La capacidad del enemigo para aprovisionar por aire a sus destacamentos le permitía despreocuparse vencer muchos de los obstáculos puestos en su camino mediante demoliciones.

El ejemplo mas notable de aprovisionamiento por aire es el mantenimiento de los destacamentos alemanes en la zona de Narvik. En esta zona sus tropas hasta el número de 3.000 a 4.000 han sido aprovisionadas por aire con éxito durante muchas semanas, en parte por hidroaviones que amarraban en el Beisfiord, en parte por aviones que aterrizaban sobre lados helados o pequeños campos de aterrizaje y en parte por el lanzamiento de envases por medio de paracaidas.

De la información recibida resulta que el enemigo que operaba en la región montañosa entre 12 y 15 millas al norte de Narvik se hallaba abundantemente provisto de cuanto necesitaba. Un gran número de recipientes de carton fueron encontrados en Narvik y sabemos que grandes cantidades de alimentos fungibles, como por ejemplo legumbres, huevos y mantequilla de Dinamarca, fueron lanzados con éxito desde el aire en la zona de Narvik.

98.- Respecto al control de las comunicaciones marítimas la supremacía enemiga en el aire hacía sumamente peligroso y poco económico el empleo en la accidentada zona costera de unidades navales del tipo que cooperaba con esta fuerza. Aun cuando hubiera sido posible emplear lanchas costeras de gran velocidad armadas con cañones pequeños para evitar el movimiento de unidades enemigas en estas aguas, el empleo de

remolcadores no se considerò práctico, a causa de su extrema vulnerabilidad desde el aire. Por otra parte, las aguas costeras eran utilizadas por los alemanes con la máxima libertad, empleando constantemente las lanchas y vapores de la localidad para el transbordo de sus tropas, exigiendo así una mayor dispersión de las fuerzas defensivas en tierra.

Al intentar enviar refuerzos considerables y vehículos a Bodo, el buque polaco Chrobry fué hundido antes de llegar a puerto. La descarga de grandes buques de aprovisionamiento que a causa de las facilidades muy limitadas de que se disponía, hubiese exigido muchas horas, hubo de suprimirse como impracticable y los refuerzos para Bodo solo pudieron enviarse a bordo de destructores o de pequeñas unidades locales. Así el aprovisionamiento de refuerzos adecuados en artillería y vehículos se hizo sumamente difícil.

99.- El segundo factor principal que afectò a las operaciones en este teatro de guerra fué la instrucción. Se ha dicho que para operaciones de esta naturaleza solo los soldados perfectamente instruidos tienen algún valor y que cada oficial y cada soldado deben ser físicamente fuertes y de constitución apropiada.

La primera necesidad es que las tropas estén acostumbradas a moverse libremente por país montañoso y en condiciones físicas para transportar la impedimenta del soldado durante largos periodos y en condiciones de servicio activo. El enemigo parecía ser superior a nuestras tropas en este respecto y su movilidad y capacidad de resistencia resultaron notables. En este aspecto quiero hacer constar mi opinión de que la impedimenta del soldado es todavía excesiva.

La segunda necesidad es una apropiada valoración de la importancia del terreno y la decisión de abandonar los valles y ascender a las altitudes con confianza y determinación.

La tercera necesidad es la vital importancia de la iniciativa y la confianza en sí mismo por parte de los oficiales subordinados y la necesidad de enseñarles que puede pasarse por alto una débil amenaza a los flancos y que no ha de constituir forzosamente un motivo de retirada general.

100.- Respecto al equipo, se deducen las siguientes conclusiones:

(a) La necesidad de un arma automática capaz de producir un fuego sostenido y preciso a gran distancia, es decir, una ametralladora de calibre medio. Se hizo notar gravemente la falta de semejante arma y el fusil Bren no era el más adecuado para cumplir muchas de las misiones artilleras que se le confiaron. Los alemanes emplearon continuamente fuego de protección a distancia de armas automáticas de largo alcance.

(b) El trípode del f.a. Bren resultò demasiado pesado para ser conducido a través de las montañas por las Compañías Independientes que carecían de un medio de transporte adecuado para él. En teatros de guerra como éste la atracción animal para este propósito parece ^{ser} esencial. Los fusiles "Tommy" resultaron muy convenientes y se emplearon con éxito por el enemigo.

(c) El mortero de dos pulgadas resultò eficaz pero debería haber sido ~~man~~ equipado con mayor proporción de bombas de alto explosivo. El mortero alemán que parecía tener un alcance de unas 1.500 yardas no consiguió según los informes grandes éxitos ya que la granada parecía tener escaso poder mortífero, posiblemente a causa de una excesiva fragmentación.

(d) Bicicletas. Los alemanes hicieron amplio empleo de este medio de transporte para sus avanzadillas, logrando así una notable movilidad.

(e) Tres "Bren gun carries" (vehículos con orugas ligeramente blindados y sin techo que transportan una escuadra con un fñsil-ametralladora) De uno de los batallones resultò de gran valor, sobre todo apoyando la retirada de las unidades de retaguardia.

(f) Los cañones de campaña de 25 libras resultaron eficaces y mas manejables de lo que se había esperado. No se informó la existencia de dificultades en cuanto a los ángulos de elevación.

(g) Material de transmisiones. Los aparatos Marconi facilitados a las Compañías Independientes resultaron inútiles. Eran demasiado pesados para su transporte y no tenían suficiente alcance. El aparato n° 18 que se utilizaba en la frontera de la India hubiera sido el mas conveniente. El número 11 resultò util así como la lámpara de señales Lucas. El personal se hallaba insuficientemente instruido para aprovechar debidamente los heliógrafos.

101.- Las botas árticas resultaron demasiado grandes. Unas botas dos números mayores que el normal hubieran prestado el mejor servicio.

Los esquies son esenciales para las operaciones sobre la nieve, pero los hombres deben estar perfectamente instruidos y ser cuidadosamente elegidos. Sin embargo, basta con que una parte de cada unidad vaya provista de esquies si el resto dispone de raquetas para la nieve. El uniforme de combate y la cazadora de piel resultaron sumamente prácticos, necesitándose una cantidad reducida de ropas forradas de piel para el servicio de guardia y centinelas.

Se considera que las máscaras de gas y los cascos de acero no necesitan ser empleados por lo general en operaciones de este tipo.

En un país como este a fin de conseguir una gran movilidad es esencial alguna forma de transporte animal. Los alemanes hicieron uso considerable de potros requisados, y también de noruegos requisados como portadores.

102.- Aquellas demoliciones que se llevaron a cabo tuvieron resultados sorprendentemente insignificantes en cuanto a detener al enemigo, aun cuando se llevaron a cabo del modo mas completo. Se supone que los alemanes supieron hacer uso de balsas improvisadas y lanchas de caucho para cruzar los rios y los fiords estrechos. En realidad, la eficacia y previsión del enemigo al proveerse de cuanto se exigía para la lucha son extraordinarias.

103.- La cooperación con la Marina en las operaciones de desembarco lograda por el ejército francés fué íntima y eficaz, pero las operaciones se vieron dificultadas en alto grado por la falta de los equipos apropiados.

Para el desembarco en el fiord de Herjang el 13 de mayo, solo cuatro lanchas de asalto y dos lanchas de motor resultaron disponibles y muchas de las tropas hubieron de ser transbordadas hasta tierra en lanchas abiertas.

Gracias a la debilidad de la resistencia enemiga en los puntos elegidos para el desembarco y a la habilidad y determinación con que se llevaron a cabo estas operaciones se consiguió el éxito, pero si la resistencia hubiera resultado mayor las consecuencias podrian muy bien haber sido diferentes.

Una vez mas, los planes para el desembarco en la Península al norte de Narvik hubieron de ser modificados y retrasados continuamente a causa de la falta de unidades de desembarco apropiadas, especialmente de vehículos motorizados, necesarios para desembarcar carros. Estos vehículos se necesitaban también constantemente para la misión vital de desembarcar piezas antiaéreas pesadas para la protección de la Base.

El desembarco en Narvik resultó un éxito gracias también a la eficaz cooperación de la Marina de Guerra, al excelente apoyo prestado por la artillería de los buques y a la habilidad y determinación de las tropas del General Bethouart, pero con las facilidades disponibles el transbordo de tres batallones a través de un estrecho fiord de unas 1.500 yardas de anchura exigía mas de siete horas y la fuerza de las primeras unidades desembarcadas quedaba limitada a 300 hombres.

El desembarco de una partida destacada tan pequeña en una costa hostil suponía un riesgo considerable y en vista de la probabilidad de que tales operaciones hayan de repetirse en otros teatros de guerra se hace urgentemente necesario conseguir sin mayor retraso una cantidad adecuada de unidades de desembarco modernas. No es lícito esperar que los soldados se empeñen en semejantes operaciones tan arriesgadas con medios perfectamente inadecuados.

104.- El control de la población civil en una zona de guerra constituye siempre una materia de gran dificultad y sobre todo en un país aliado y resultó casi imposible imponer restricción alguna a los movimientos de la población civil por mar o tierra o en las comunicaciones telefónicas y telegráficas.

Han abundado por lo tanto las oportunidades para que el enemigo obtuviera información militar de sus agentes u organizase el sabotaje. Si la campaña hubiese continuado hubiera resultado esencial obtener la plenitud de poderes de las autoridades noruegas para imponer las medidas de seguridad, pero es dudoso que estas medidas hubiesen resultado eficaces si su aplicación se hubiera hecho a través de las autoridades civiles, que es el método ideal. Es probable que un Gobierno militar completo hubiera tenido que constituirse a no ser que la población civil hubiese sido completamente evacuada de todas las zonas ocupadas militarmente. Además si se hubiese dirigido el ataque aéreo de manera sostenida contra ciudades como Harstad, los recursos de la población civil no hubieran podido hacer frente a las exigencias para hospitalización, alimentos, luz e higiene que se hubiesen impuesto.

Ha de recomendarse, por lo tanto, que se de la mayor importancia a estos problemas cuando se proyecta una campaña de esta naturaleza y que se insista desde un principio sobre una política definida de evacuación o control militar de todas las actividades civiles en el teatro de guerra.

105.- Las fuerzas dependieron principalmente de los buques arrendados en la localidad, tales como pesqueros con motor Diesel y pequeños vapores, para la distribución por el mar de alimentos, munición y material de toda especie. Este sistema resultó muy poco satisfactorio y en ciertos momentos, después de un bombardeo relativamente ligero de la zona de la Base, estuvo a punto del mas completo colapso a causa de la desertión de las tripulaciones civiles, aun cuando se estableció una guardia militar a bordo. Es ilógico esperar que un personal civil contratado corra los riesgos inseparables de semejantes tareas durante un ataque aéreo y la sustitución de estos paisanos por personal habil inmovilizado sometido a la ley y disciplina militares hubiese acabado por resultar inevitable.

En cualquier expedición de esta naturaleza para el futuro, esta cuestión importante debe ser cuidadosamente considerada antes de iniciarse la expedición, estableciendo la existencia previa de unidades apropiadas, incluyendo lanchas rápidas para el enlace y control, así como dotaciones instruidas.

106.- En conclusión, la primera ^{enseñanza} general que debe deducirse es que empeñar tropas en una campaña sin contar con la seguridad del adecuado apoyo aéreo supone correr hacia el desastre.

La segunda lección es que no puede alcanzarse ningún propósito útil enviando tropas para operar en un país sin casi vías de comunicación y de naturaleza tan abrupta como Noruega a no ser que hayan sido plenamente instruidas para su misión y que su equipo de combate esté perfectamente meditado y metódicamente previsto. Una improvisación en cualquiera de estos aspectos solo puede conducir al fracaso. Nuestra preparación y previsión para asegurar las mayores comodidades a las tropas fueron excelentes quizás con exceso; fué en cuanto al equipo de combate donde resultábamos inferiores al compararnos con nuestros enemigos.

107.- Como se verá de lo previamente declarado en este informe, las dos principales dificultades desde el punto de vista administrativo, fueron, en primer lugar, la escasez de personal administrativo para transportes y control de movimientos y, en segundo lugar, la falta absoluta de una organización que aprovechara lo que forzosamente constituía el mejor método de transporte, es decir, el transporte por las aguas interiores. En lo principal, aunque el papel de la fuerza desde su concepción se ha modificado varias veces, su composición permaneció substancialmente idéntica a la de un principio.

La primera dificultad, excepto en cuanto al Estado Mayor de Control pudo vencerse hasta cierto punto a mi llegada por el personal de administración y transportes adicional que llevé conmigo.

En espera de la llegada del personal y mandos de la organización de transporte afluviál interior las medidas tomadas para crear una especie de organización fueron las siguientes:

A su llegada el segundo Jefe de Transportes se hizo cargo del control de la organización improvisada que había servido anteriormente para el aprovechamiento de la flota interior. Una parte de la Compañía que explotaba el ferrocarril fué utilizada a su llegada para formar el núcleo de una organización de transportes fluviales interiores. Se enumeraron las embarcaciones, se constituyeron en flotillas y se reglamentaron sus movimientos. El Capitán de cada embarcación recibía órdenes escritas cada vez que era destinado para una misión y comenzó un sistema de eleva para las tripulaciones de los pesqueros, ya que de otro modo solo trabajaban por un periodo limitado. Se situó un soldado a bordo de cada pesquero y la mayor parte de los vapores fueron tripulados por dotaciones de guerra.

Durante la evacuación la guarda armada a bordo de cada pesquero fué duplicada y cada flotilla quedó bajo el mando de un oficial del Ejército.

Apesar de este aumento de control fué difícil evitar que las tripulaciones de los pesqueros se asentasen con su buque, especialmente después de los ataques de bombardeo y la situación de transportes fluviales interiores continuó siendo muy precaria hasta el final.

Resumen

108.- Espero que quede claro por este informe que aunque mi mando en Noruega duró solamente unas cuatro semanas, los problemas con que hubieron de enfrentarse mis oficiales y las tropas bajo mi mando fueron complejos y desusados. El que se resolviera y, en cuanto resultó posible, se resolvieran con éxito, me permite creer que es el mejor tributo que pueda ofrecer a cuantos sirvieron a mis órdenes.

109.- En los aspectos estratégico y táctico, la situación cambió rápidamente de una en la que tenía fundadas esperanzas de recibir las fuerzas y recursos que había pedido a fin de mantener la integridad de Noruega del Norte, recapturar Narvik y asumir la ofensiva contra el enemigo hacia el Sur, a una en la que parecía como si mis fuerzas hubiesen de combatir duramente para retener una zona estrecha en la costa alrededor de Narvik y Harstad con un apoyo inadecuado en cuanto a buques, artillería y aviación. Esta fase abrió paso rápidamente al problema final de la completa retirada de Noruega frente a una presión cada vez mayor del enemigo por mar, aire y tierra.

Comprendo perfectamente que esos cambios eran inevitables y esenciales y solo los menciono para destacar la eficacia y lealtad con que todos y cada uno respondieron en las fuerzas frente a lo que para quienes no poseían conocimiento de las órdenes, debería constituir una sorprendente y probablemente decepcionante sucesión de cambios de planes por parte del Alto Mando.

110.- La cooperación entre las tres armas y dentro de la fuerza misma fué siempre excelente, lo que es sobre todo notable si se tiene en cuenta la composición mista de esa fuerza.

111.- Ya he tenido ocasión de mencionar algunos nombres, pero deseo especialmente llamar la atención sobre los servicios de los oficiales siguientes:

Capitán de Navío L.E.H. Maund y Capitán de Fragata G. Hubback, que intervinieron activamente en las operaciones y planes de mi Cuartel General durante toda la operación y que resultaron valiosísimos por el apoyo prestado a mi Estado Mayor, a mis tropas, inglesas y francesas y a mí mismo.

Group Captain M. Moore, al mando de las Fuerzas Aéreas y a cuya energía, determinación y habilidad táctica se debe en gran parte primero que obtuvieran una superioridad tan rápida y decisiva sobre las Fuerzas Aéreas enemigas.

Me faltan palabras para hablar con suficiente justicia de los servicios de este oficial.

General de Brigada C. McV Gubbins que mandó las fuerzas alrededor de Bodo en las circunstancias mas difíciles con la mayor habilidad y determinación y al que en gran parte se debe por sus incontables esfuerzos que una retirada prematura, que hubiera podido comprometer seriamente toda la campaña, no tuviese lugar en dicha zona.

General de Brigada J.A.H. Gammell que actuó durante todo el tiempo como mi Jefe de Estado Mayor con el mayor éxito. Su energía, determinación y espíritu del deber fueron notables y el éxito de las operaciones se debe en no pequeña parte a sus incansables esfuerzos.

General de Brigada R.M. Wootten como jefe de mis servicios administrativos que llevó prácticamente toda la carga y responsabilidad para resolver los numerosos y diversos problemas a que dió lugar el cambio de órdenes. El resultado de este trabajo habla por sí mismo y en mi opinión le sitúan como un oficial de habilidad y firmeza de carácter extraordinarias.

112.- No es preciso que mencione una vez más los servicios del General Bethouart, Comandante en Jefe de las Fuerzas Expedicionarias franco-polacas ya que su extraordinario carácter se destaca con evidencia de los relatos de las operaciones dirigidas por él. Quisiera sin embargo llamar la atención sobre la labor del Comandante D.A.W. Wetney, Oficial de enlace cerca del General Bethouart, cuyo perfecto conocimiento del francés y profundo sentido táctico, además de su rápida comprensión y atrayente personalidad, fueron una de las principales causas de la cordial y constante cooperación obtenida entre mi Cuartel General, el Cuartel General Francés y la Marina de Guerra.

113.- He de hacer constar asimismo el apoyo inmediato e incansable que recibí, a veces en circunstancias muy difíciles de los siguientes oficiales noruegos:

General Rugé, Comandante en Jefe del ejército noruego.

General Fleischer al mando de la 6^a División noruega.

Coronel H. Finne, Oficial de enlace en mi Cuartel General.

114.- Finalmente, deseo exponer mi profundo sentimiento de gratitud por el Comandante en Jefe, Almirante de la Flota, el Earl de Cork y Orrery, bajo cuyas órdenes serví en toda esta campaña, por su rápida comprensión de los problemas que se me plantearon, su constante aprecio y la generosa e inmediata ayuda que me prestó en todas las ocasiones, haciendo así posible para mí el cumplimiento de mi deber.

C.J.E. AUCHINLECK

Teniente General, Comandante en Jefe
de las Fuerzas Expedicionarias en
Noruega.

Londres, 19 de Junio de 1940.