

LA POTENCIA NAVAL ALEMANA

Las fotografías de esta obra proceden en su mayor parte de los corresponsales de guerra de la Marina alemana. Deseamos que todos los lectores, al contemplar sus grabados, se percaten de que los valerosos hombres que los han creado para memoria del frente y de la Patria han prestado los mismos servicios que los soldados de la Marina de Guerra sobre cuyas hazañas informan y compartieron su suerte en la alegría y el sufrimiento, en el triunfo y — cuando así tuvo que ser — también en la muerte.

FOTOGRAFIAS de los corresponsales de guerra de la Marina: Augst, Bachmann, Bösenberg, Böttger, Bonnemann, Brennecke, Dr. Busch, Dietrich, Engels, Eschenburg, Essig, Dr. Frank, Fröhlich, Goer, Hasert, Hirsche, Kramer, Kraupa-Tuskany, Kuckei, Kunze, Lagemann, Lorenzen, Lucas, Mannowitz, Mendl, Peter, Prokop, Reinhardt, Richleske, Schlemmer, Schubert, Schütze, Schwarz, Schwendt, Schwich, Tölle, Wächter, Weinkauf, Weizsäcker, Winkelmann, Wolf, Zinnecker, Compañía Este de corresponsales de guerra de la Marina del Alto Mando del ejército.

OTRAS FOTOGRAFIAS: Ferdinand Urbahns, Atlantic, Pollmann-Mauritius, Presse-Hoffmann, Sandau, Weltbild.

Imprenta: Carl Schünemann, Bremen

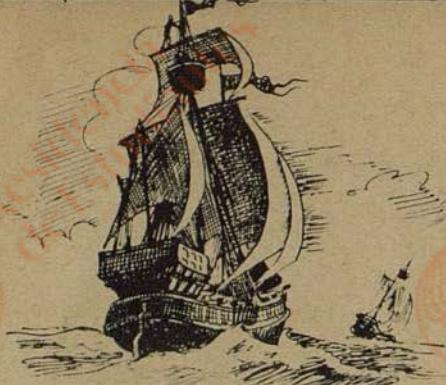
LA POTENCIA NAVAL ALEMANA

Texto y composición

del

Teniente de navío Rudolf Krohne

Alemania y el mar



Alemania vivirá y resurgirá cuando logre la unidad cimentada interiormente, la unidad del pueblo en la fe en sí mismo.

Alfred von Tirpitz.

Un destacado historiador inglés, el profesor universitario G. M. Trevelyan, escribió pocos años antes de esta guerra una «Historia de Inglaterra», que expone en dos voluminosos tomos, al parecer con el máximo de minuciosidad y objetividad, las facetas de luz y sombra de la evolución de su país. Pero el libro no contiene una sola palabra sobre la Hansa alemana; sobre su dominio económico, cultural y político del mar del Norte, con inclusión de la Gran Bretaña; sobre el Stahlhof de Londres; sobre el derecho hanseático de acuñación de moneda en Inglaterra (que aún recuerda hoy la palabra «esterlina», o sea osterling). ¿Es esto casualidad? ¡No! Es inglés.

La **calidad** más destacada de los ingleses es su «Cant», concepto para el cual, significativamente, ningún idioma del mundo ha podido encontrar un término adecuado. El «Cant» británico es la facultad no sólo de hacer creer a otros lo que se desea, sino de creerlo uno mismo. El político inglés Lord Palmerston (fallecido en 1865) ha traducido en palabras—como «Cant» inglés—la posición de la «Britania dominadora del mar»: «Los alemanes pueden arar el suelo, navegar por las nubes o construir palacios en el aire; pero nunca, desde el principio de los siglos, han tenido el genio necesario para recorrer el océano ni para navegar por alta mar o, cuando menos, por las aguas costeras».

No es lo peor de esta deplorable frase que sea falsa; es mucho peor que creen en ella, contra su propia convicción, no sólo Palmerston, que la formuló, sino todos los ingleses con inclusión del historiador contemporáneo Trevelyan.

El pueblo alemán ha sentido siempre la atracción del mar no sólo por el magnífico pasado de sus mayores, los vikings, la historia de la Hansa, su auge como potencia colonial, a última hora, bajo la égida de Bismarck y las hazañas de la joven escuadra alemana durante la Guerra Mundial, sino también por su situación geopolítica en el corazón de Europa. Cada gota de agua que cae en suelo alemán busca y encuentra el camino del mar. Del mismo modo que el agua de todos los océanos, convertida en vapor, forma las nubes y fecunda con nuevas lluvias el país del corazón de Europa, también el pueblo alemán—que ha conquistado siempre con su capacidad espiritual, económica y física el derecho a figurar entre los rectores y los más fecundos de la tierra—necesita el libre intercambio de estas fuerzas, a través del mar, para recíproco provecho con todos los pueblos del orbe. Podría creerse que nadie discutiría este derecho natural del pueblo alemán a tal posición entre las grandes potencias de la tierra y a la libertad de los mares. Sólo Inglaterra se lo niega. Este es el profundo sentido de la guerra actual, por el cual no sólo los pueblos de Europa, sino los de todo el mundo, han de librarse—o sufrir—esta guerra contra la Gran Bretaña.



Entre la noche y la mañana. Un crucero alemán en el puerto.

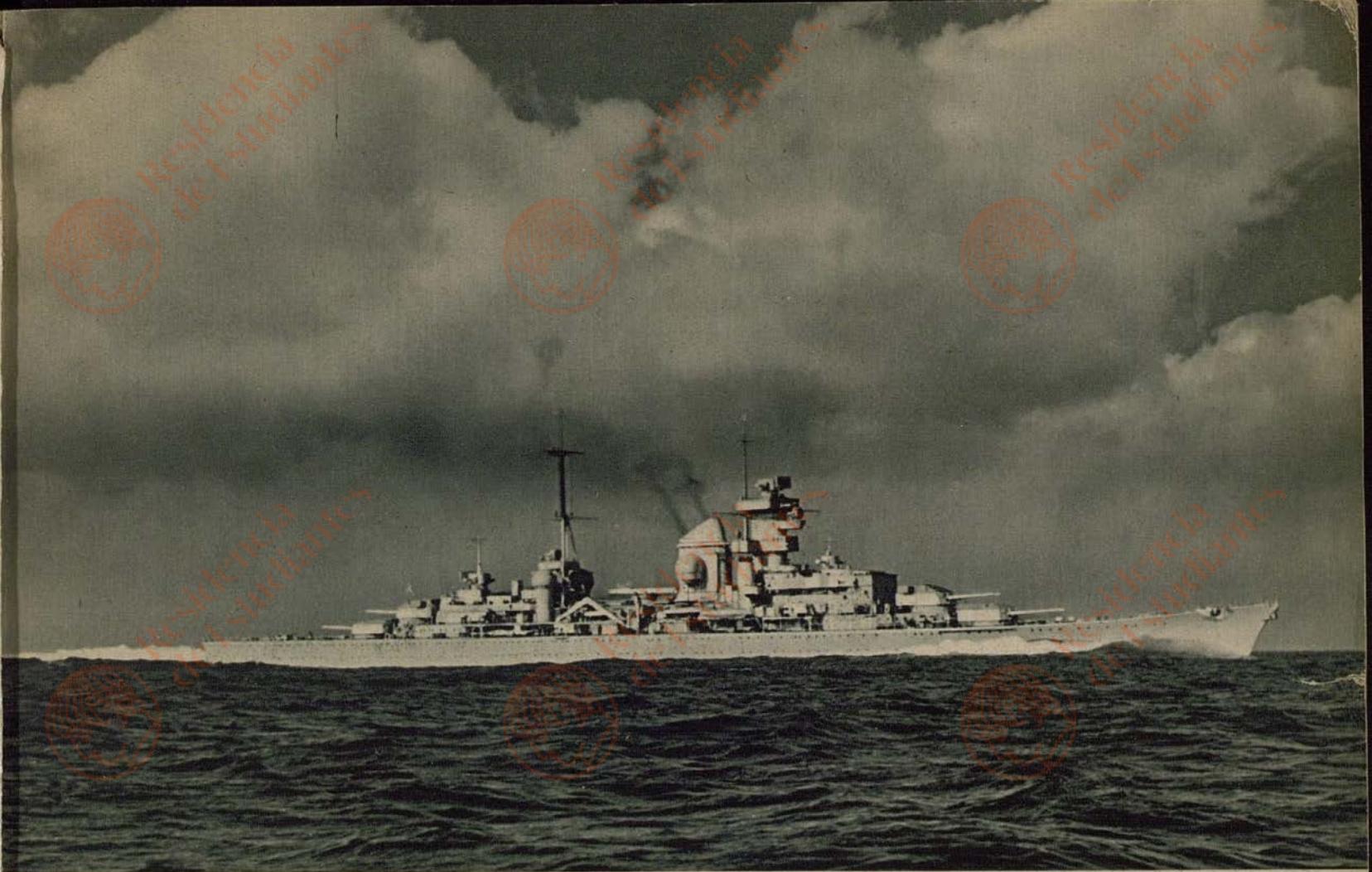
El pueblo alemán tiene la dicha de vivir en una época joven en que ya no se considera error sino virtud recordar a los antepasados ni deducir de este manantial de su existencia y de su fuerza—de la cual tiene plena conciencia gracias a su Führer Adolfo Hitler — el valor necesario para vincular a él su idiosincrasia y sus obras. Más de 80 millones de gentes alemanas han emprendido con honradez y conciencia de la responsabilidad en el corazón de Europa, entre la cadena de los Alpes y las costas de los mares Báltico y del Norte, el intento de bastarse a sí mismas. Europa sólo puede vivir si su corazón late al mismo ritmo fijo. Sólo cuando Europa viva, podrá encontrar la paz el mundo.

Por esto Alemania, sin mirar hacia atrás, a lo que ha perdido, intenta vivir sana, fuerte y robusta para sí, para Europa y el mundo sólo con la fuerza de lo que le ha quedado. No ha exigido la restitución de los ríos que antes fluían por el antiguo Imperio alemán, sino procurado reemplazar lo perdido mediante la concentración de las fuerzas restantes en un canal del interior. Ha intentado sustituir por nuevas y preciadas materias, con sus propias fuerzas, las primeras materias de que fué desposeída y que no querían ponerse a su disposición por medio de una sana reciprocidad comercial. Estaba resuelta a continuar por este camino — que era al propio tiempo una sucesión de los más audaces éxitos de la cultura, la economía, la técnica y la capacidad de trabajo de un pueblo en pacífico trabajo de reconstrucción. Pero estaba decidida al mismo tiempo a devolver violencia por violencia.

El pueblo alemán había aprendido de las amargas experiencias de la Guerra Mundial a contar con los pérpidos métodos ingleses del bloqueo comercial. Cuando se trató de proporcionar a la Alemania nacional-socialista, para la ineludible protección de sus intereses mercantiles durante la paz y para su defensa en el caso de una guerra impuesta, una nueva potencia naval, el Reich desarrolló sistemáticamente su flota de modo que sus barcos no sólo pudieran hacer frente a cualquier enemigo en una batalla naval, sino que fueran también adecuados para realizar de modo destacado la guerra comercial en la inmensidad del Océano. Así surgió de la necesidad del ominoso Tratado de Versalles

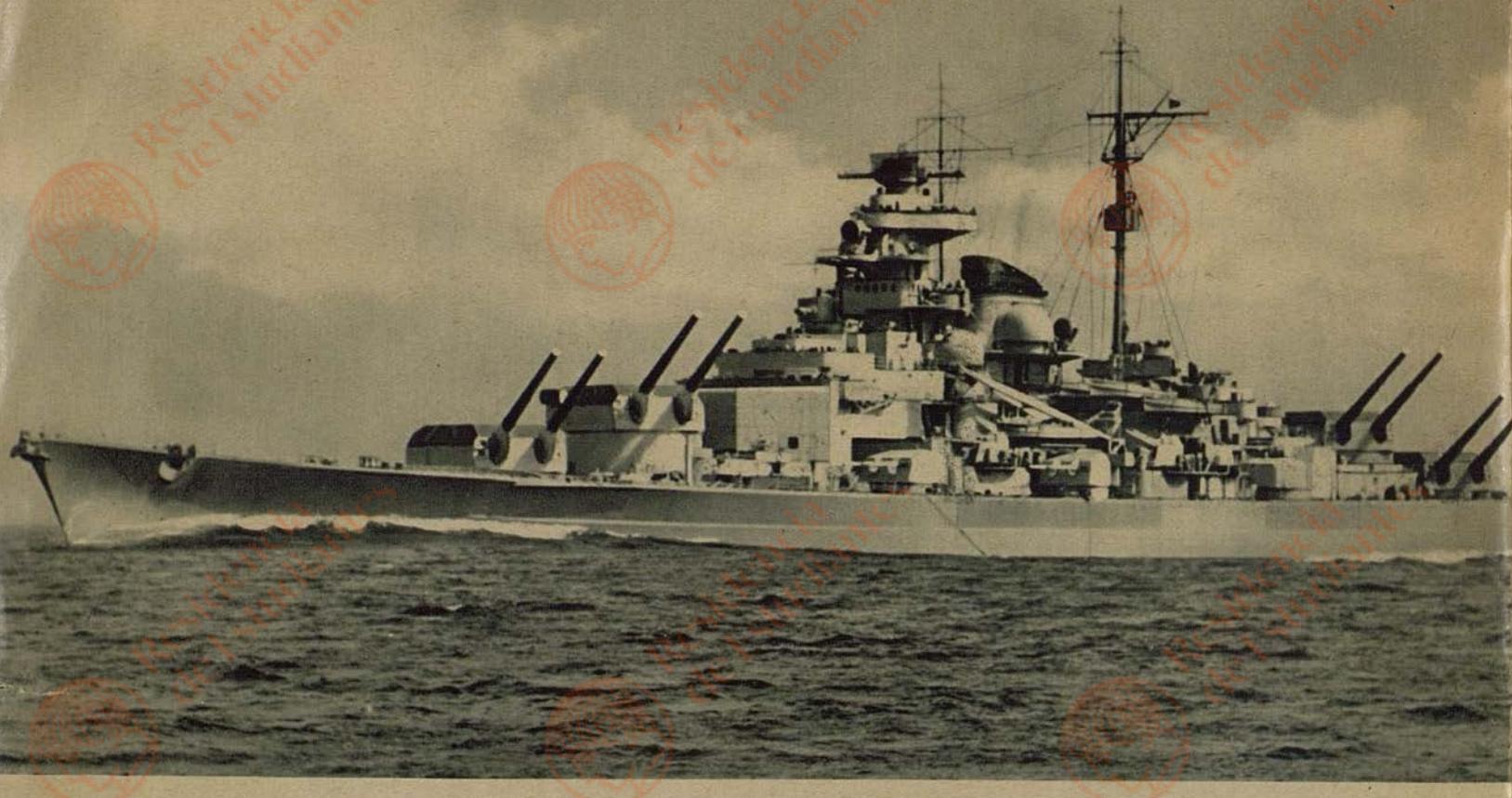
Pasando por la escuela de la navegación a vela.





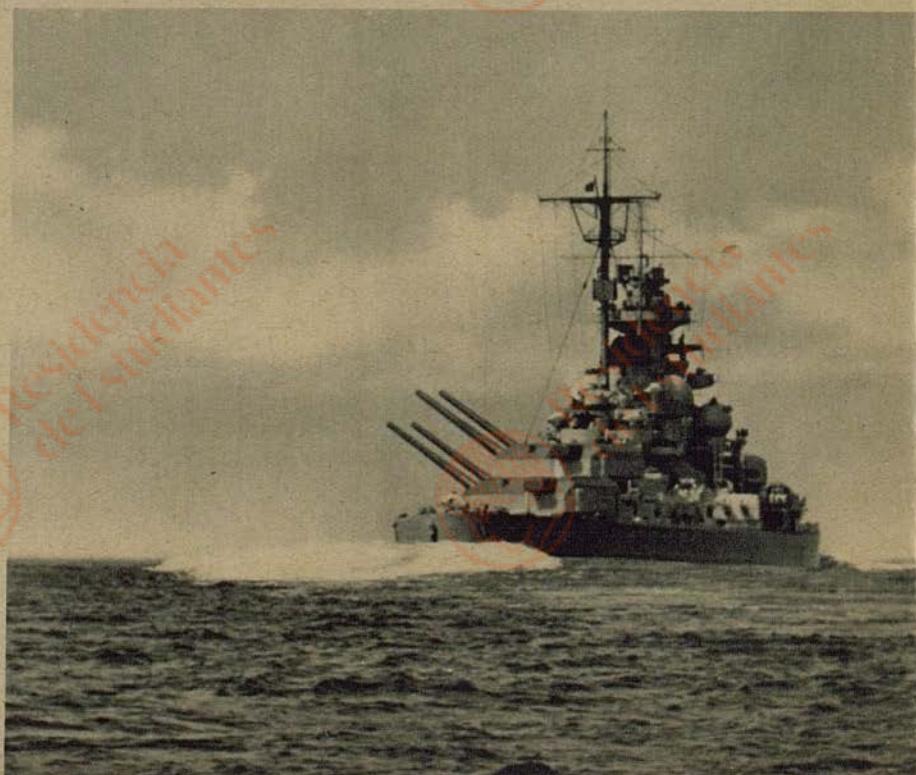
Crucero pesado.

la virtud de una actividad férrea, una fría reflexión y una tenaz voluntad de autoafirmación. Los cruceros de 10.000 toneladas de la clase «Deutschland», tan escarneados como acorazados de bolsillo por nuestros adversarios de la Guerra Mundial, han demostrado ya en ésta de lo que son capaces en la implacable realización de una lucha comercial cuyo éxito sobrepasa todas las esperanzas. La limitación de la construcción de buques de guerra impuesta por el Tratado de Versalles, así como los efectivos de personal de la Marina de guerra impusieron una metódica y cuidadosa planificación, una selección que hasta entonces era imposible y un nivel máximo en la instrucción de todos los oficiales, suboficiales y tropa de la Marina, lo cual hizo posible, con la ruptura de las cadenas del Tratado de Versalles bajo la dirección de Adolf Hitler, la organización de una flota de guerra comercial numéricamente limitada pero insuperable en su capacidad de rendimiento. En las páginas siguientes debe mostrarse el aspecto de esta escuadra, lo que es capaz de realizar y cómo cumple su misión hasta el seguro triunfo final.

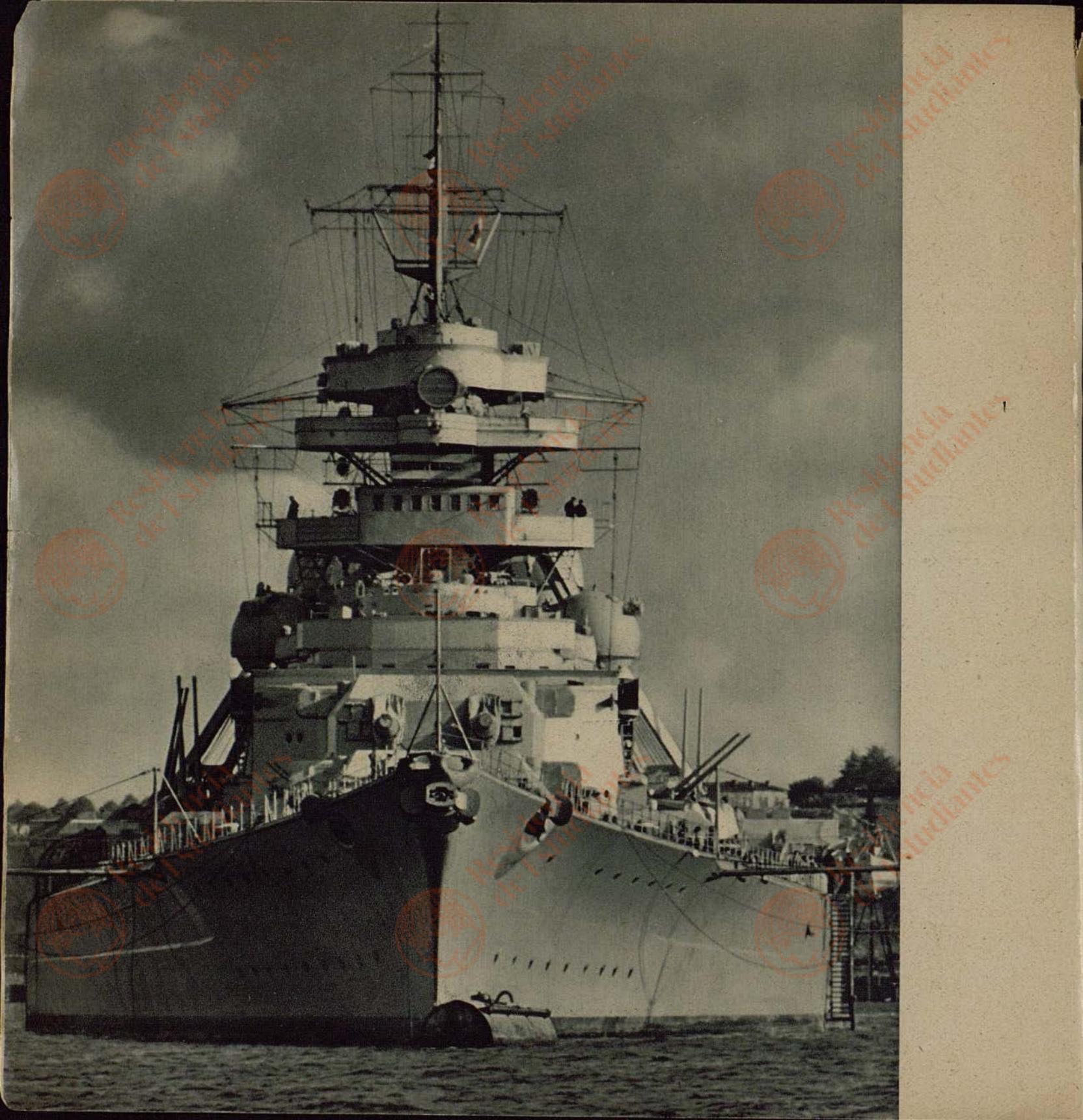


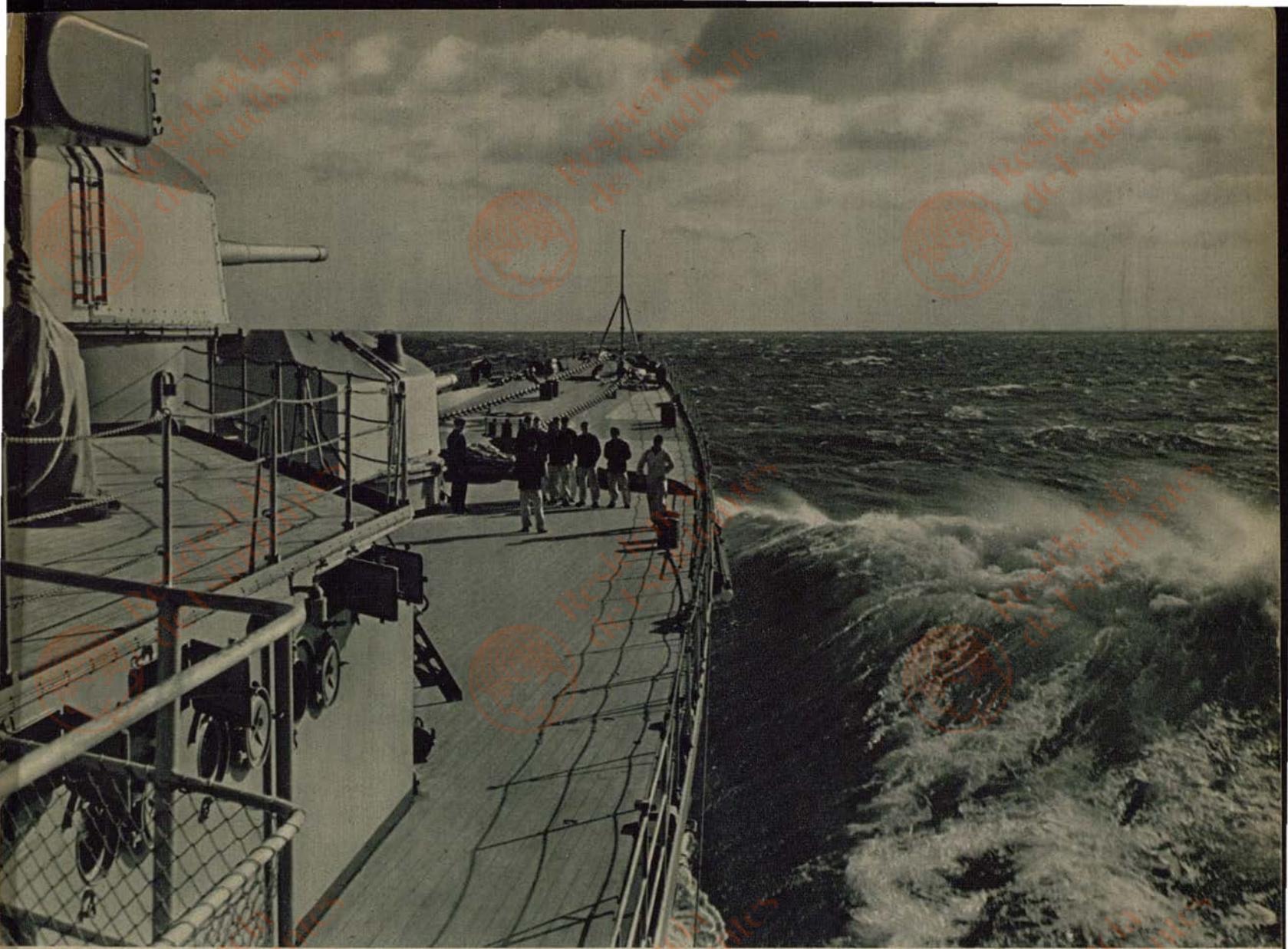
35.000 toneladas

de agua desplaza este acorazado cuya amenazadora vista de costado y la formidable superestructura, tal como aparece desde popa, transmiten una idea de la capacidad combativa de tales buques. Página de la derecha: torre de babor de un crucero pesado.



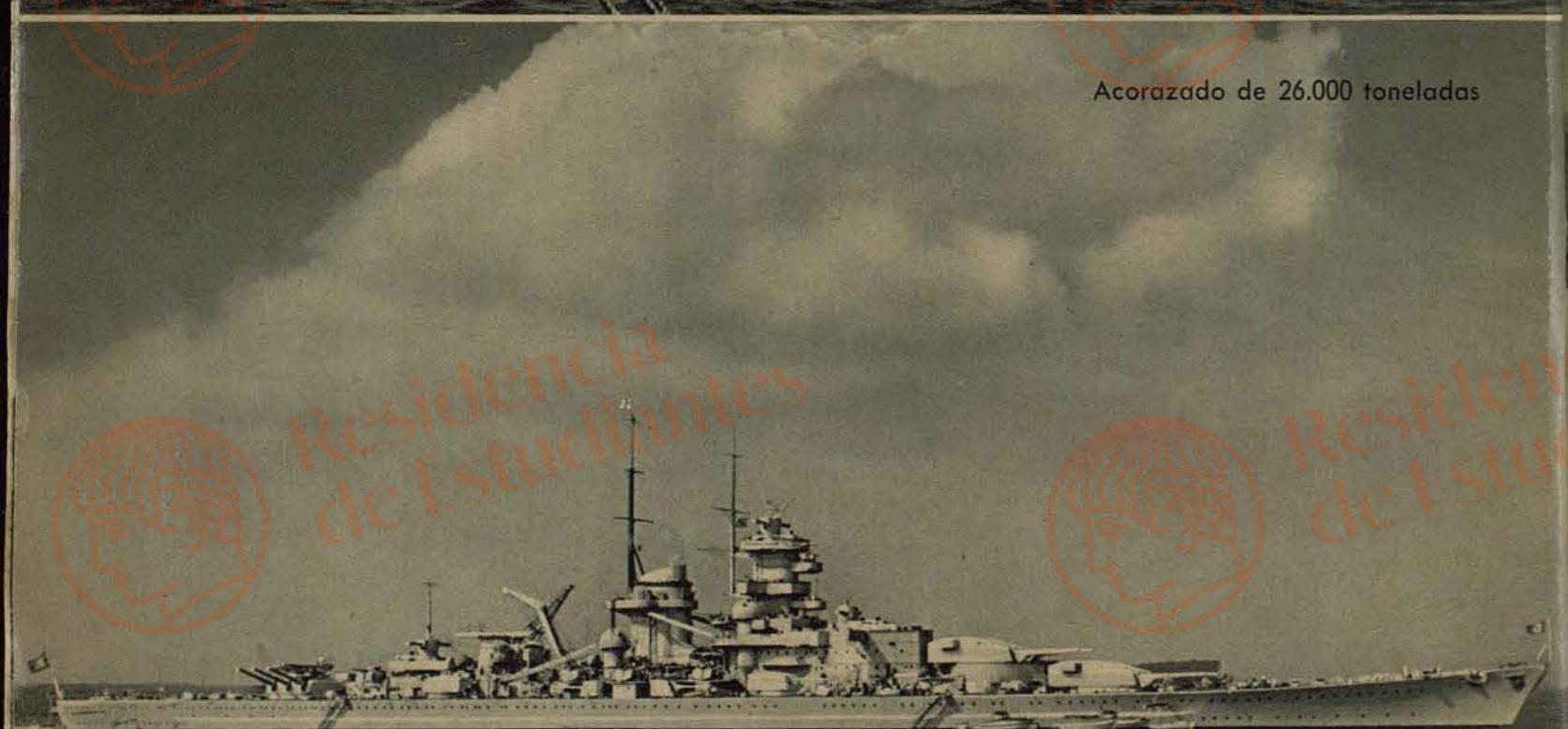






Lo mismo si contemplamos el acorazado de 35.000 toneladas amarrado a la boyas con ímpetu y fuerza latentes que si dirigimos la mirada al castillo de proa de un crucero pesado en marcha, siempre nos capta la belleza singular de un buque alemán de guerra. Todos advierten que esta belleza no es nada externo, sino expresión viva de una magnífica misión: ¡Energía y voluntad de un pueblo libre que exige y sabe consolidar su puesto entre los grandes pueblos del mundo!

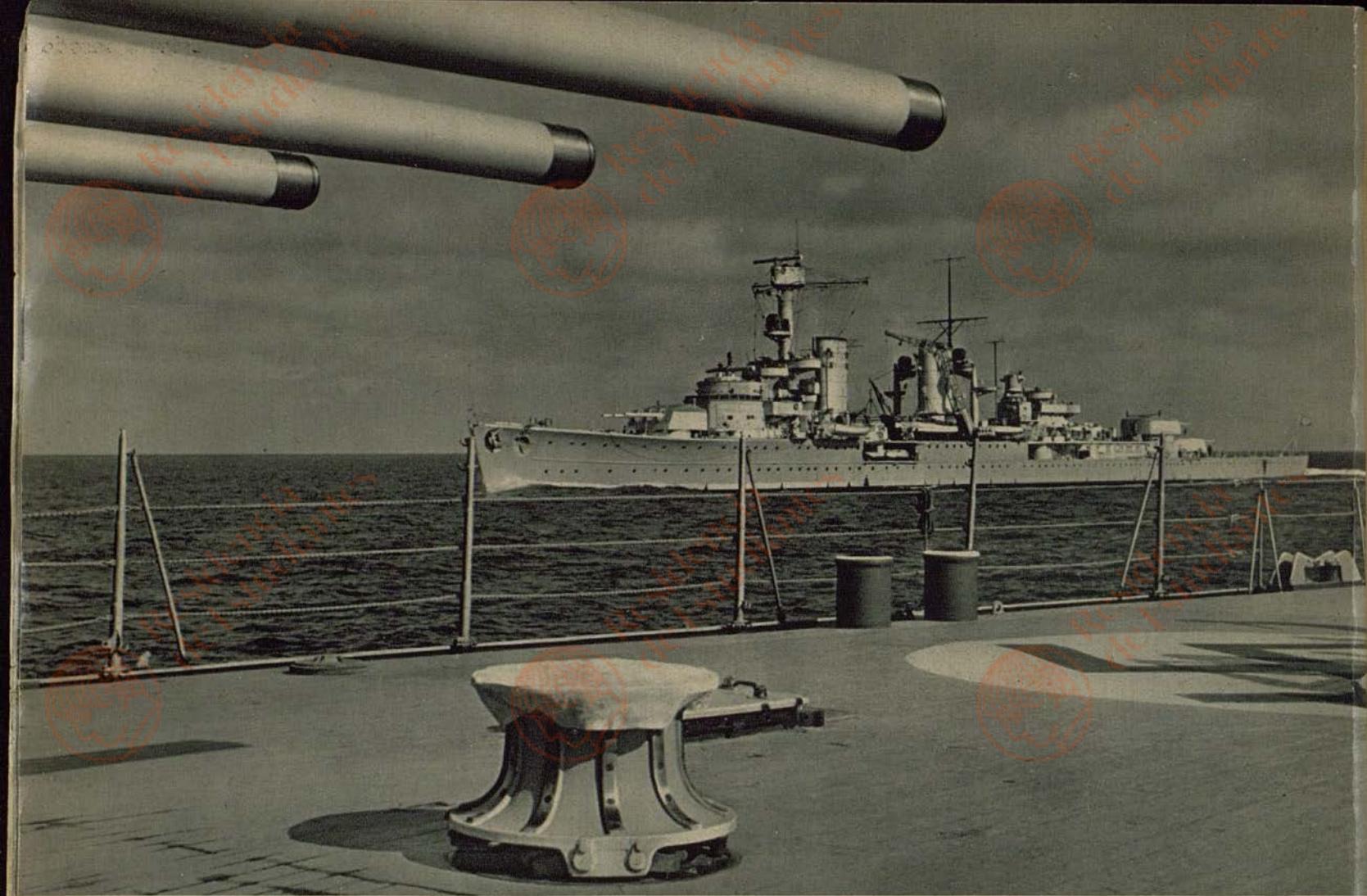
La misma impresión nítida y fuerte, pura y orgullosa de esta voluntad alemana de prestigio marítimo y universal producen los buques de guerra del Reich que le dan realidad y la hacen reflejarse en los mares.



Crucero pesado

Crucero ligero

Buque de escolta



La mirada se desliza bajo la triple torre y sobre la toldilla de un crucero hacia otro que navega por la línea de estribor.

¿A quién no le palpita el corazón ante tal perspectiva? ¿Quién no quisiera ser de la empresa cuando tales buques zarpan para sus cruceros?

Y sin embargo, sólo los menos sospechan cuánta disciplina, qué infatigable adiestramiento y conocimientos marineros, cuánto sentido de la responsabilidad y disposición al esfuerzo se requieren sobre el puente, junto a las armas o en las salas de máquinas y en las calderas para que estas maravillas de la técnica puedan seguir a una voluntad audaz y dura.



Zarpa un destructor alemán. La capacidad de rendimiento de los destructores alemanes, el espíritu que los anima sólo necesitan una palabra para apresurar los latidos incluso del corazón más frío: ¡Narvik! Estos destructores fueron los que ante la abrumadora superioridad inglesa hicieron rumbo al norte al máximo de velocidad durante días enteros, entre el más violento oleaje, entre niebla y tempestades de nieve, bajo el sol y los temporales del oeste, para ocupar el puerto minero de Narvik pocas horas antes que los ingleses, desembarcar cazadores alemanes de montaña, oponerse a la furiosa superioridad del enemigo y conservar Narvik después de heróicos sacrificios, en unión de las tropas de montaña, con los restos de sus armas y tripulaciones.



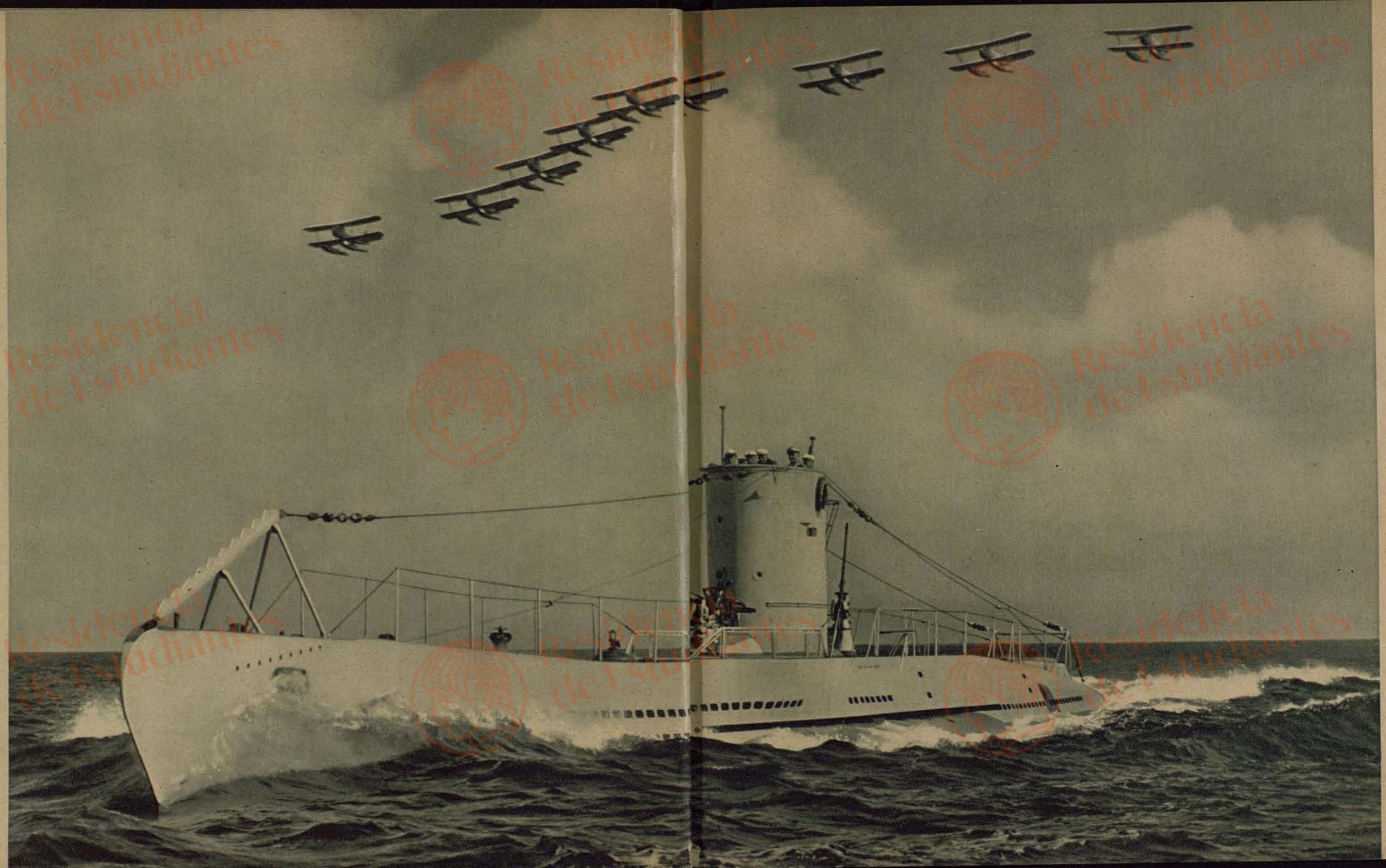
Los torpederos surcan el mar esbeltos y veloces, llevan hasta el enemigo sus minas o torpedos y escapan después al adversario mediante niebla artificial.





Elevada velocidad,
blanco mínimo, audaz
espíritu de ataque y
el mortífero torpedo
convierten a las lan-
chas rápidas alema-
nas en un arma te-
mible.

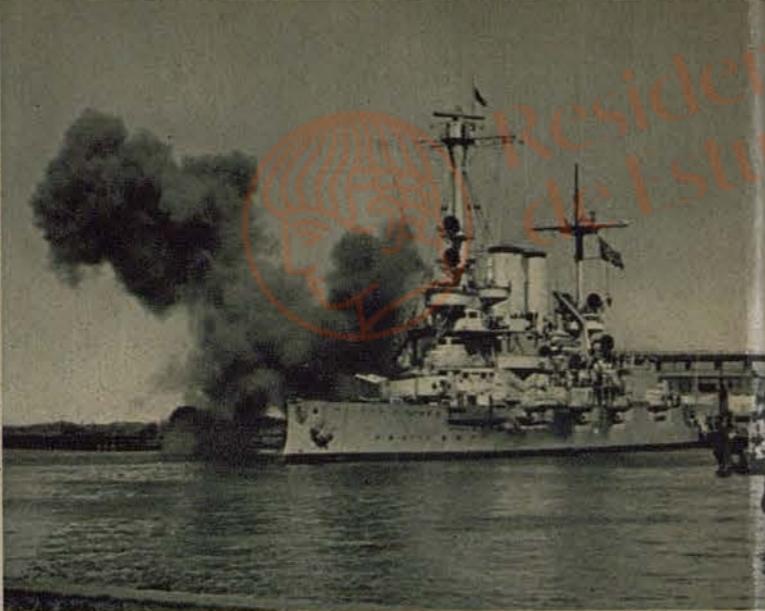




Inglaterra lanza

sobre Polonia la

tea incendiaria...



La Marina de guerra puso rápido fin al arrogante sueño polaco de la dominación del mar. La Westerplatte arde al fuego de nuestro bravo «Schleswig-Holstein» y las tropas alemanas de marina pueden desembarcar inmediatamente en Hela.



¡Inglaterra lanza sobre Noruega la tea incendiaria!

Pero no había contado con la rapidez y la capacidad de decisión del Reich. Antes de que la gran flota inglesa pudiera llevar a cabo la proyectada ocupación, los cruceros, torpedos, minadores y lanchas rápidas alemanes se deslizan en los fiords noruegos al amanecer del 9 de abril de 1940, con puntualidad precisa, quebrantan resueltamente toda resistencia y desembarcan a las primeras tropas alemanas.



*i Solo horas
antes!*



Arriba: Apoyado por lanchas rápidas, un crucero logra en lucha el desembarco en Christiansand, a pesar de la violenta resistencia de las fortificaciones costeras y del gran obstáculo representado por la niebla.

En el centro: El destructor inglés «Glowworm», que mantiene obstinadamente contacto con los destacamentos alemanes que se dirigen hacia el norte, es destruido por el crucero pesado «Hipper».

Abajo: Un crucero pesado desembarca en Noruega tropas alemanas.





A pesar de violentísimos temporales y nevadas, los destructores alemanes mandados por el Comodoro Bonte concurrieron puntualmente el 9 de abril, a las 5,15, a la entrada del puerto de Narvik. Se quebranta rápidamente la resistencia noruega, se ocupa el puerto y desembarcan las tropas. Nuestro grabado representa el puerto de Narvik poco después de la dramática lucha librada el 10 de abril, entre remolinos de nieve, con los destructores ingleses, en la cual halló heroica muerte el Comodoro Bonte.



Las empresas de desembarco figuran entre las operaciones más difíciles de la historia de la guerra por mar. La Marina alemana ha hecho posible lo inverosímil.



Artilleros de marina (arriba) y tropas de todas las armas son embarcados, transportados a Noruega y desembarcados con orden ejemplar.





Los soldados desembarcan satisfechos en Oslo. ¡Ahora les toca a ellos!



Pocos días después de la derrota definitiva de Inglaterra, vuelve a reinar la normalidad en el puerto minero de Narvik.



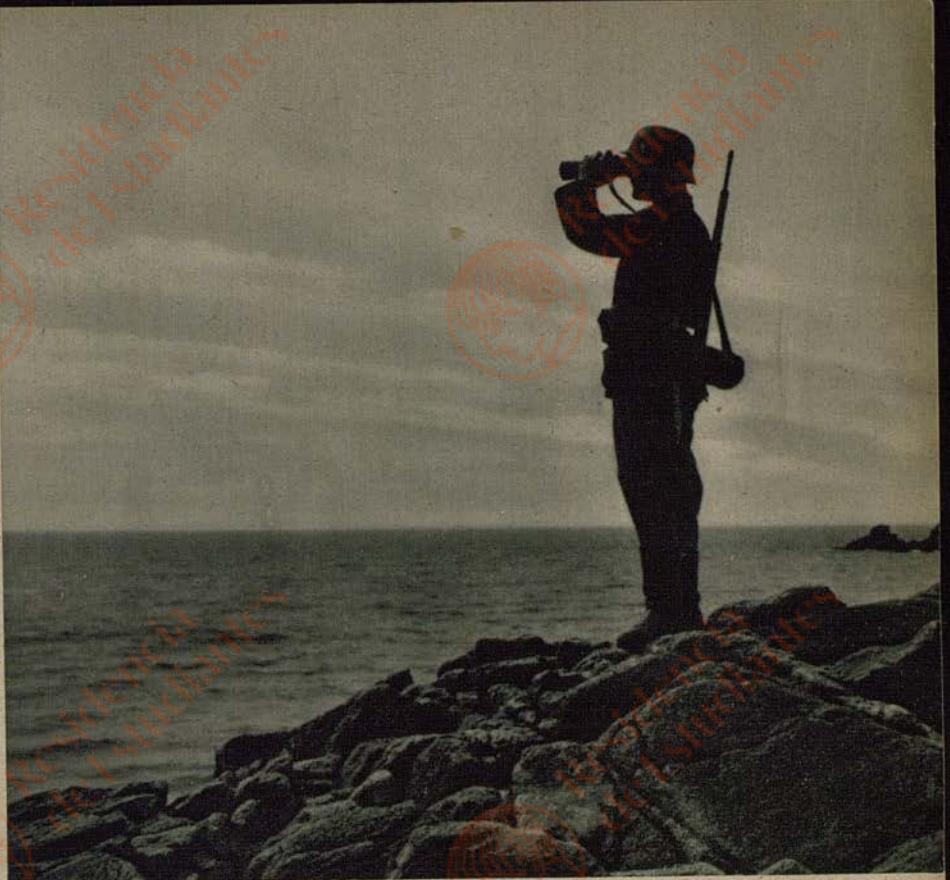
La Marina alemana . . .

La Marina alemana ha conquistado desde el «triángulo líquido» situado entre Borkum y Sylt, en magnífica camaradería de armas con el ejército y la aviación, nuevos puntos de apoyo.



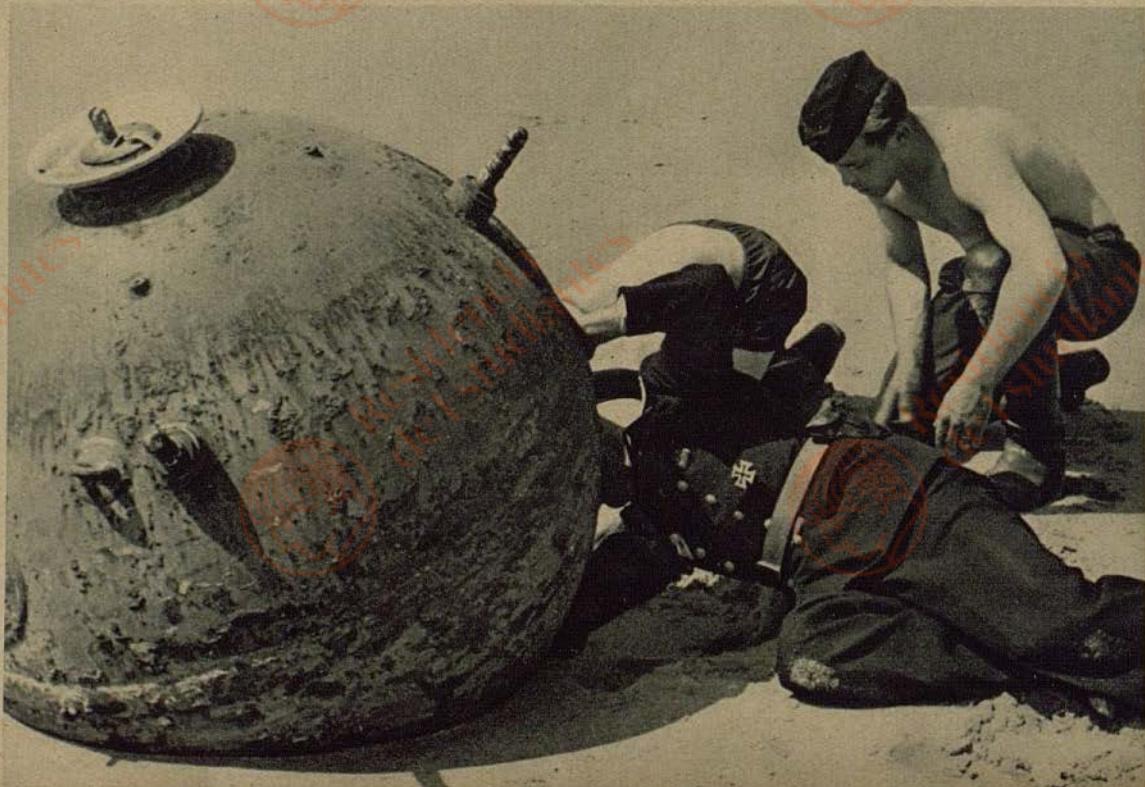
Los soldados de la Marina montan la guardia, como tropas de transmisiones o junto al cañón, entre la nieve y el hielo de Noruega, en el canal y sobre la costa rocosa de Bretaña.

En todas las costas de Europa





El enemigo es combatido desde tierra y se abate del cielo al tommy; las minas submarinas son inutilizadas.





Residencia
de los estudiantes



Residencia
de los estudiantes

Como ocurrió ya durante la Guerra Mundial, el desarrollo, servicio y éxito de las baterías de largo alcance constituyen motivo de especial orgullo para la Marina de guerra alemana.

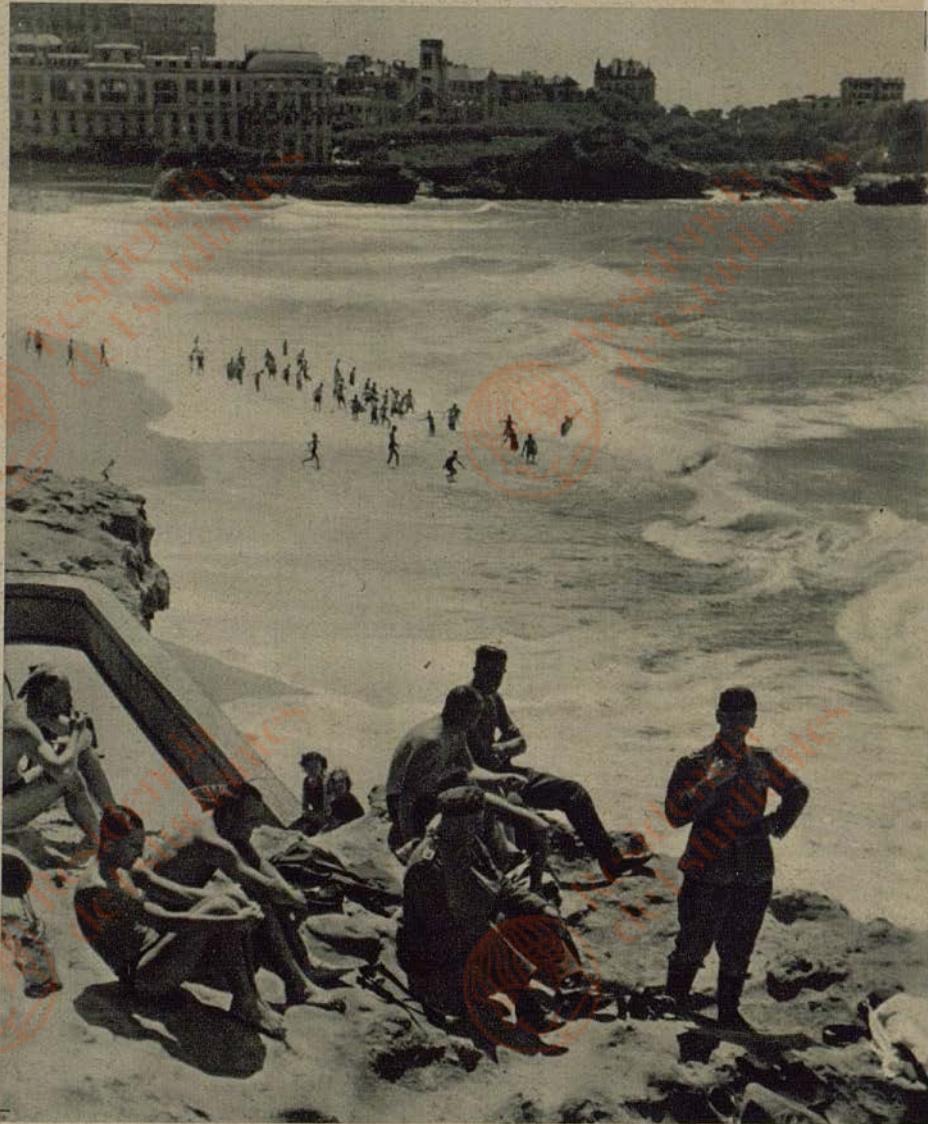




Las armas requieren cuidadosa atención para ser eficaces.

También el esparcimiento es servicio: baño en el golfo de Vizcaya (a la derecha).

Desde el canal hasta el Danubio (abajo): breve descanso de la flotilla del Danubio en Passau; marinos en el mar Negro (fotos de la derecha).



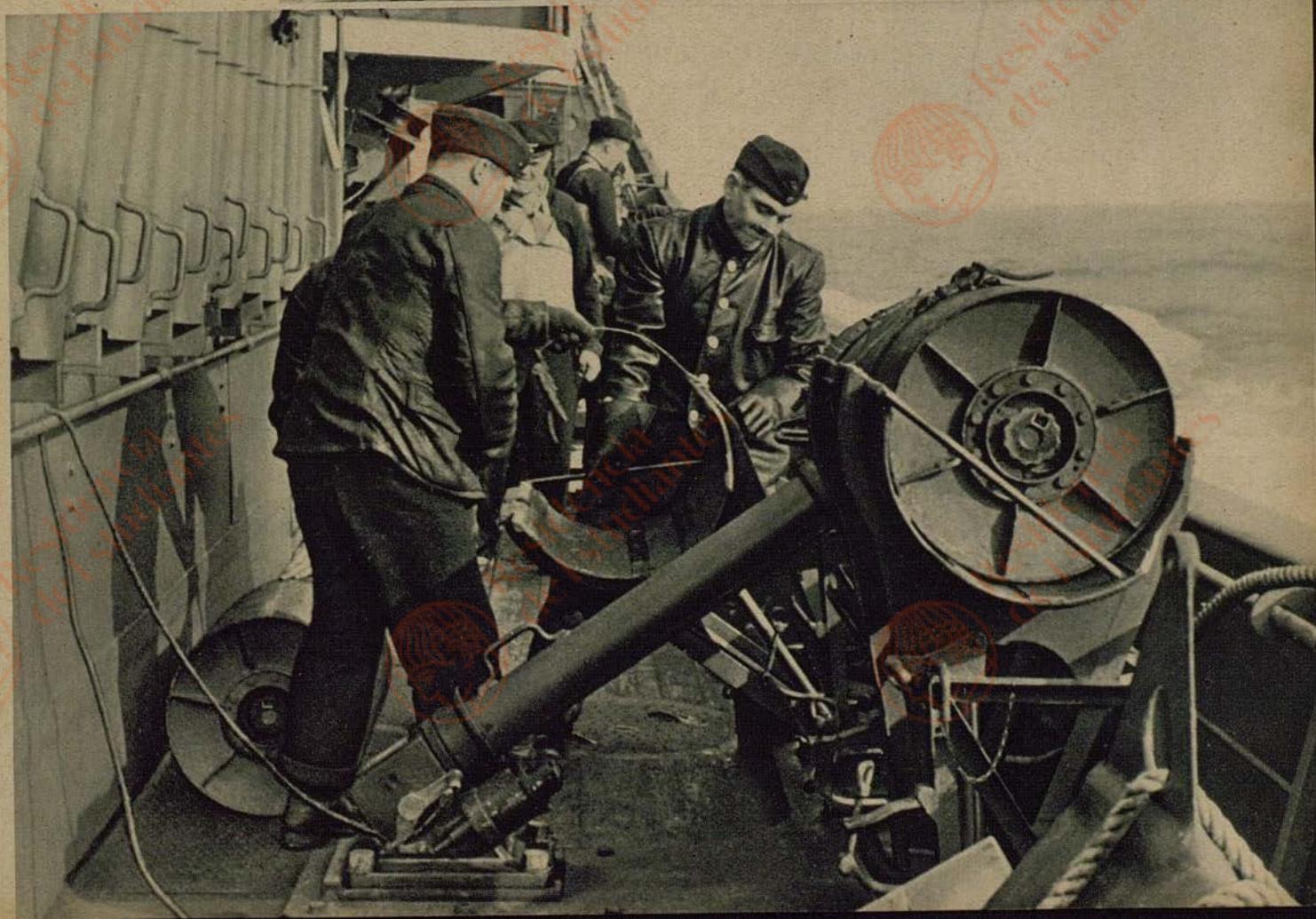




Los destacamentos de patrulleros, de buscaminas y de embarcaciones de vigilancia

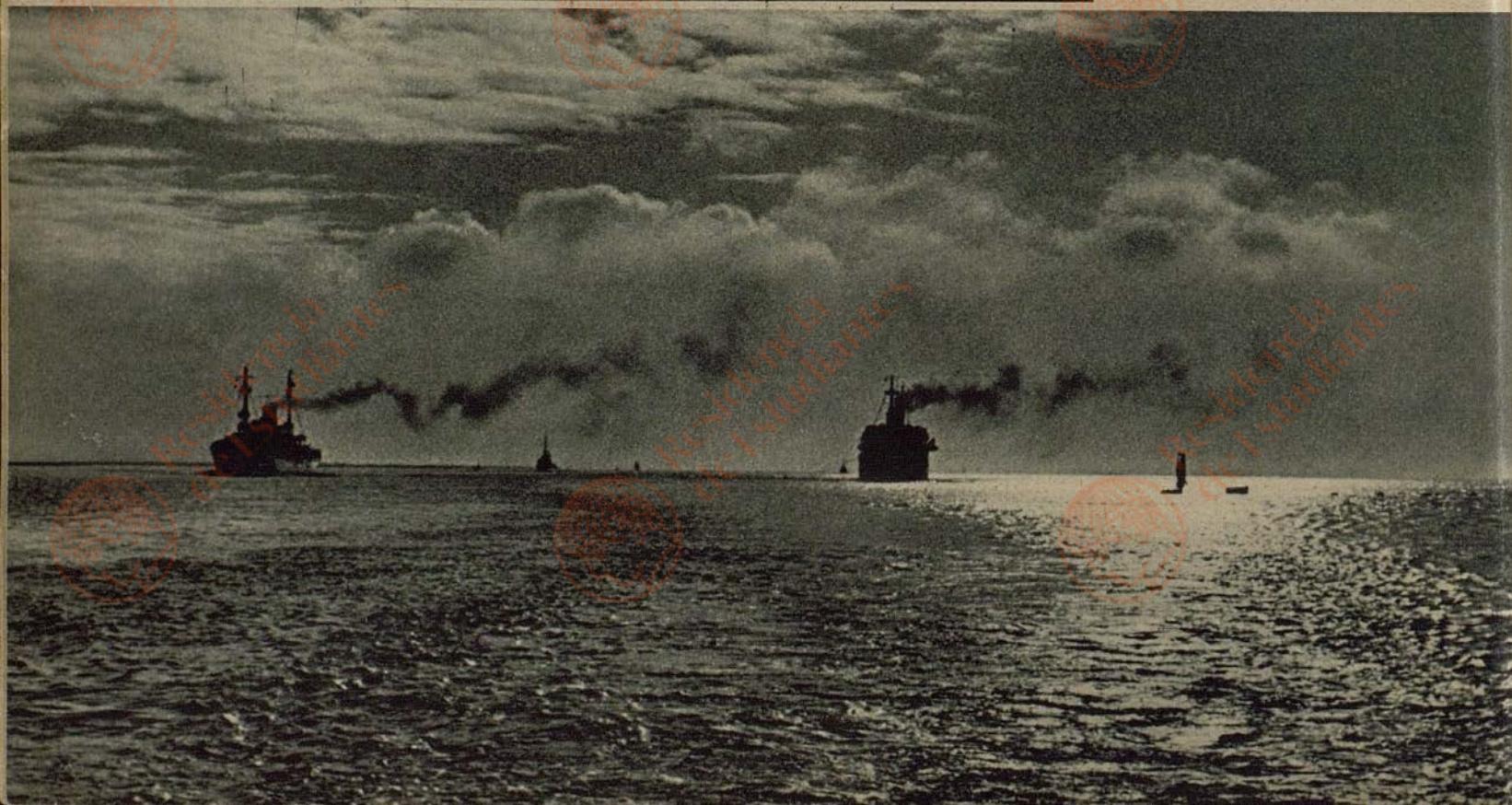
Por vastas y erizadas de responsabilidades que sean las tareas planteadas a la Marina por la ocupación de todo el litoral europeo, desde el cabo Norte hasta el golfo de Vizcaya, de los mares Egeo y Negro, todas estas baterías, puestos de transmisiones, estaciones de señales y comandancias de puerto no hacen más que proteger las posiciones de salida para la guerra naval que se libra sin tregua. Pero muy afuera, ante las costas, sobre una franja de más de 5.000 millas marinas — ¡9.260 kilómetros! —

los patrulleros alemanes permanecen en su puesto día y noche, bajo la niebla o entre la tempestad, con sol abrasador o con frío glacial, anuncian todos los movimientos del enemigo y vigilan las barreras de minas, persiguen a los submarinos adversarios, lanzan bombas de profundidad (a la derecha), abaten aviones, combaten frecuentemente con fuerzas de superficie superiores, controlan la navegación mercante y las embarcaciones pesqueras, dan escolta a las fuerzas alemanas de superficie en operaciones a través de las barreras, limpian campos de minas enemigos, hacen estallar minas flotantes y realizan con sus barcos insignificantes — en su mayor parte, vapores de pesca antiguos o modernos convertidos en buques de pesca — una multitud de importantes y difíciles misiones bélicas. ¡Los comandantes y las dotaciones son soldados y marinos ejemplares por su sentimiento del deber, sus aptitudes y su resistencia! ¡Nuestro servicio es bello no a pesar de ser duro, sino por serlo tanto como necesario!





¡Navegación
en convoy!

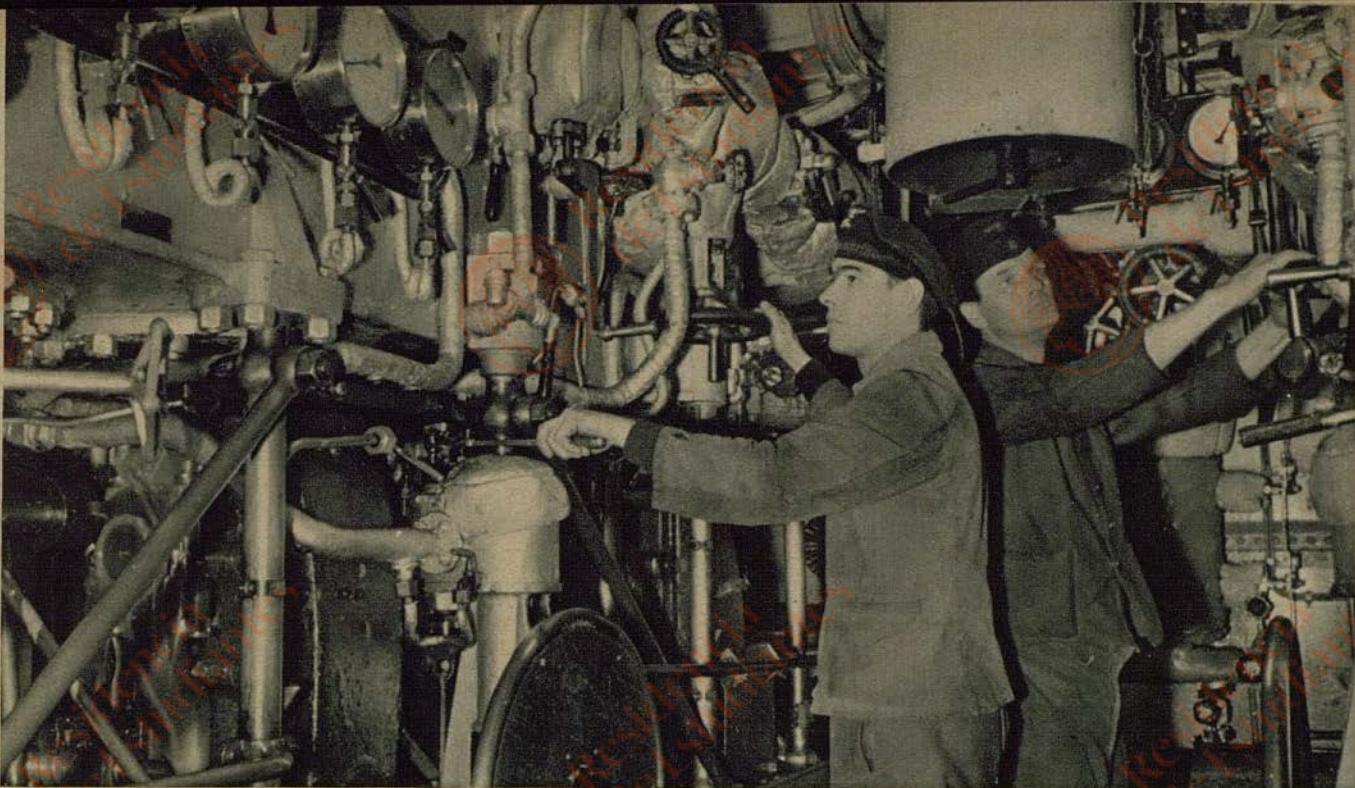




Nuestros bravos patrulleros, cazasubmarinos y buscaminas dan segura escolta ante la vista de los ingleses, supuestos dominadores del mar, hacia el norte, hacia el este, el oeste y el sur, a muchos, muchos millones de toneladas de primeras materias, transportes de tropas, municiones, armas y carburante. ¡Qué cantidad de conocimientos marineros son necesarios para encontrar la ruta con cualquier tiempo y sin fuego entre campos de minas propios y del enemigo! ¡Cuanta vigilancia y decisión se requieren en los buques de la Marina mercante alemana para frustrar todos los ataques desde el aire, submarinos o de la superficie, cuánta disciplina y espíritu de servicio!



Tampoco en tiempos de paz hay en las «rutas del mar» comodidades; pero durante la guerra faltan además balizas y señales que den la situación precisa entre los complicados mecanismos de brújula, hora, sonda acústica, número de revoluciones de la hélice y mapas navales. Todas estas ventajas son reemplazadas en la guerra por campos de minas propios y ajenos; los vapores navegan sin luces de posición ni fanales, pero navegan en cambio formando una bella fila india y guiados por las embarcaciones de escolta que trazan su rumbo en zigzag. No basta esto: el «camino del mar» tiene que ser limpiado antes y siempre de minas que el enemigo intenta colocar constantemente, por sorpresa y en forma peligrosa, de noche y con niebla, desde el aire, por unidades rápidas o mediante submarinos. Esta búsqueda de minas, que nuestras bravas tripulaciones llaman con lacónico humorismo «destino a los luceros», exige todo el esfuerzo de embarcación y tripulantes y grandes aptitudes marineras. Un profano que viese sobre la cubierta de una embarcación en continua travesía el caos de cabos, boyas, rezones, grilletes y gallardetes no comprendería cómo pueden salir airoso de él los marineros, por no hablar de utilizar velozmente los utensilios y de saber tenerlos bajo control. La navegación con instrumentos constituye ya un arte secreto, multiforme y peligroso y exige todo el esfuerzo de los hombres del puente, de la bitácora, de las calderas y de las salas de máquinas, si ha de poder decirse con seguridad: «¡Ruta libre de minas!»





¡Soldados!

El servicio de armas a bordo, en reducido espacio, exige un nivel máximo de educación militar.

























































































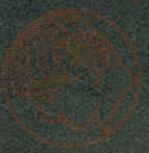






































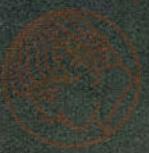


















































































































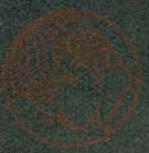




























































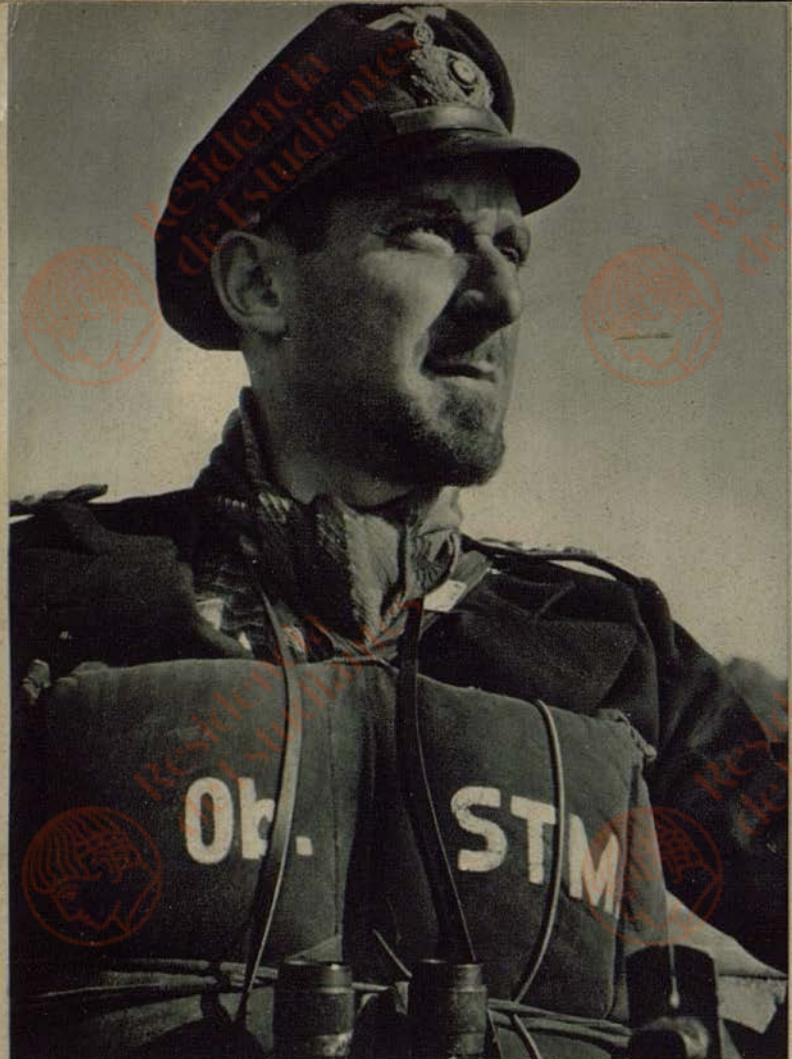












El primer timonel.



El grumete.

La belleza especial, única e inolvidable del servicio de guerra y paz en la Marina alemana es la asociación a bordo de un buque de los dos magníficos conceptos «soldado» y «marino». En ninguna parte son más indispensables que en el cumplimiento de esta tarea. Sin orden minucioso, máxima pulcritud, altruismo y verdadera camaradería, sería inconcebible la convivencia en espacio tan reducido y en el mar; pero con estas virtudes se forja una comunidad que obliga durante toda la vida. Sin máximo sentido del deber y conciencia del honor, estaría siempre en peligro todo el buque de guerra. Sin la alta escuela del espíritu marinero en el comandante y el último tripulante, sería irrealizable incluso la maniobra en apariencia más sencilla. Sólo quien lo ha presenciado sabe lo que significa fundir el complicado mecanismo de un buque de guerra en un instrumento siempre contundente en manos del comandante. Lo mismo en las guardias que se



El contramaestre.



El comandante.

suceden día y noche, en el servicio de vigía, en la cabina de radio, en las calderas o en las máquinas que en el seguro dominio de las armas más perfeccionadas, en la maniobra marinera o en la fundamental navegación, todo debe funcionar puntualmente, con seguridad y sin fricción. Estos hombres, no sólo del litoral del Reich, sino de todos los distritos alemanes, han aprendido en el crisol de la nación alemana, la Marina de guerra, a conocer y comprender el mar como soldados, a dirigir al mundo la mirada clara y penetrante, llevando en el corazón la gran patria alemana que siempre vive y perdura a bordo de un buque de guerra en léxico, caracteres y sobre todo en el humor. Con hombres que han pasado por esta dura escuela del espíritu militar y naval, donde se han conocido recíprocamente tan a fondo, podría ir a buscarse al diablo a los mismísimos infiernos.

Minas alemanas



Cuando la Gran Bretaña desencadenó frívolamente la guerra contra el Reich, creyó no tener un antagonista peligroso en la pequeña flota alemana. Tanto más penoso fué la sorpresa en Inglaterra, tanto mayor la estupefacción de todo el mundo, cuando se supo cómo la escuadra del Reich realizaba en las costas británicas una guerra de minas tan audaz como aniquiladora. Cruceros, destructores, torpederos,



contra Inglaterra

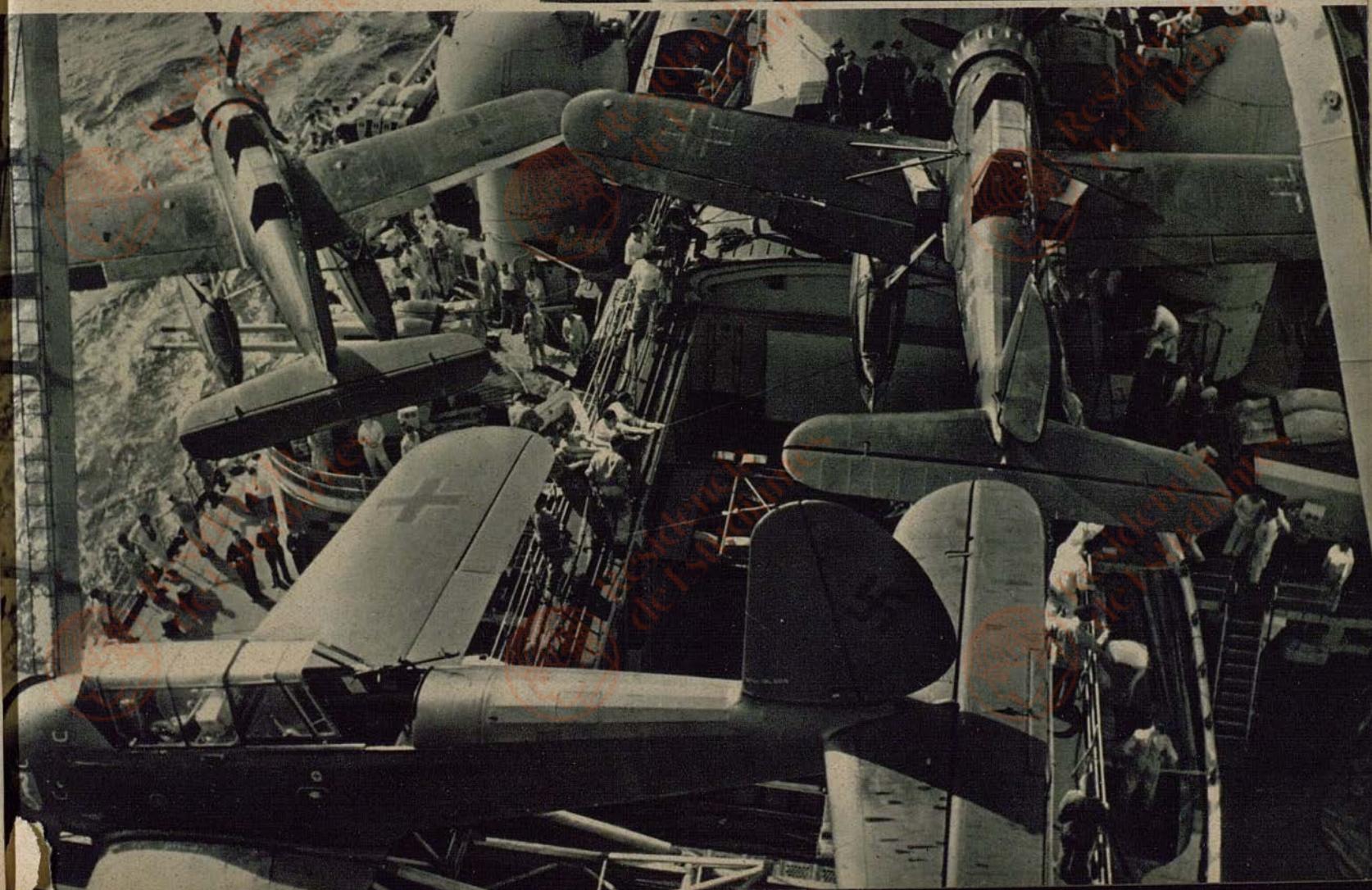
lanchas rápidas y veloces buques auxiliares sembraban de minas, semana tras semana, el litoral inglés, en forma que la navegación mercante de Albión, tras gravísimas pérdidas, estuvo temporalmente paralizada por completo en la zona de sus propias costas orientales.

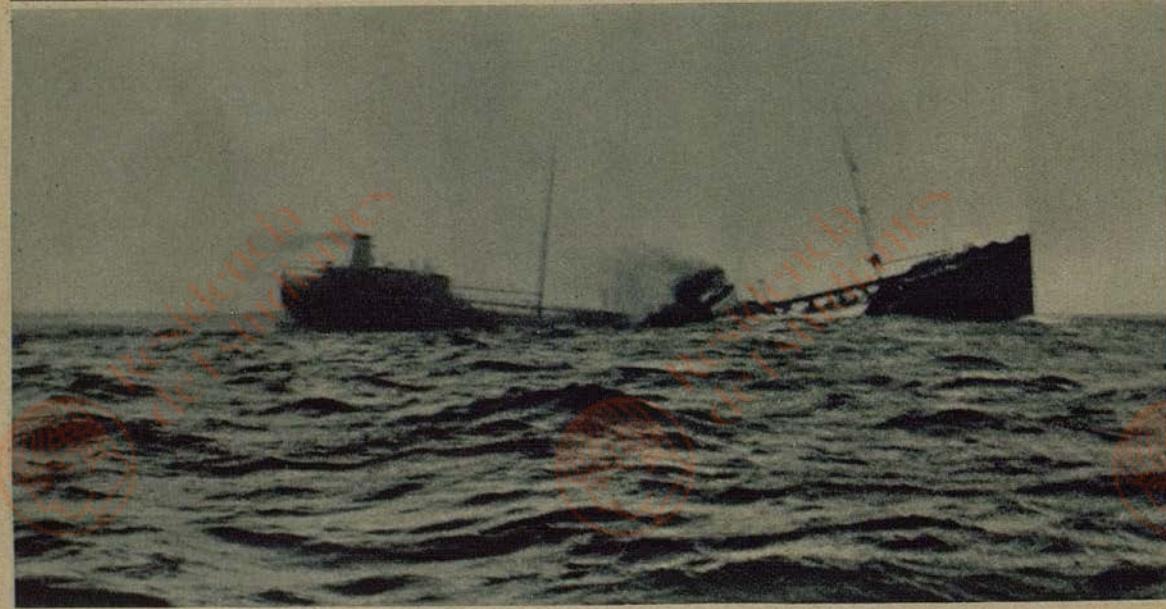
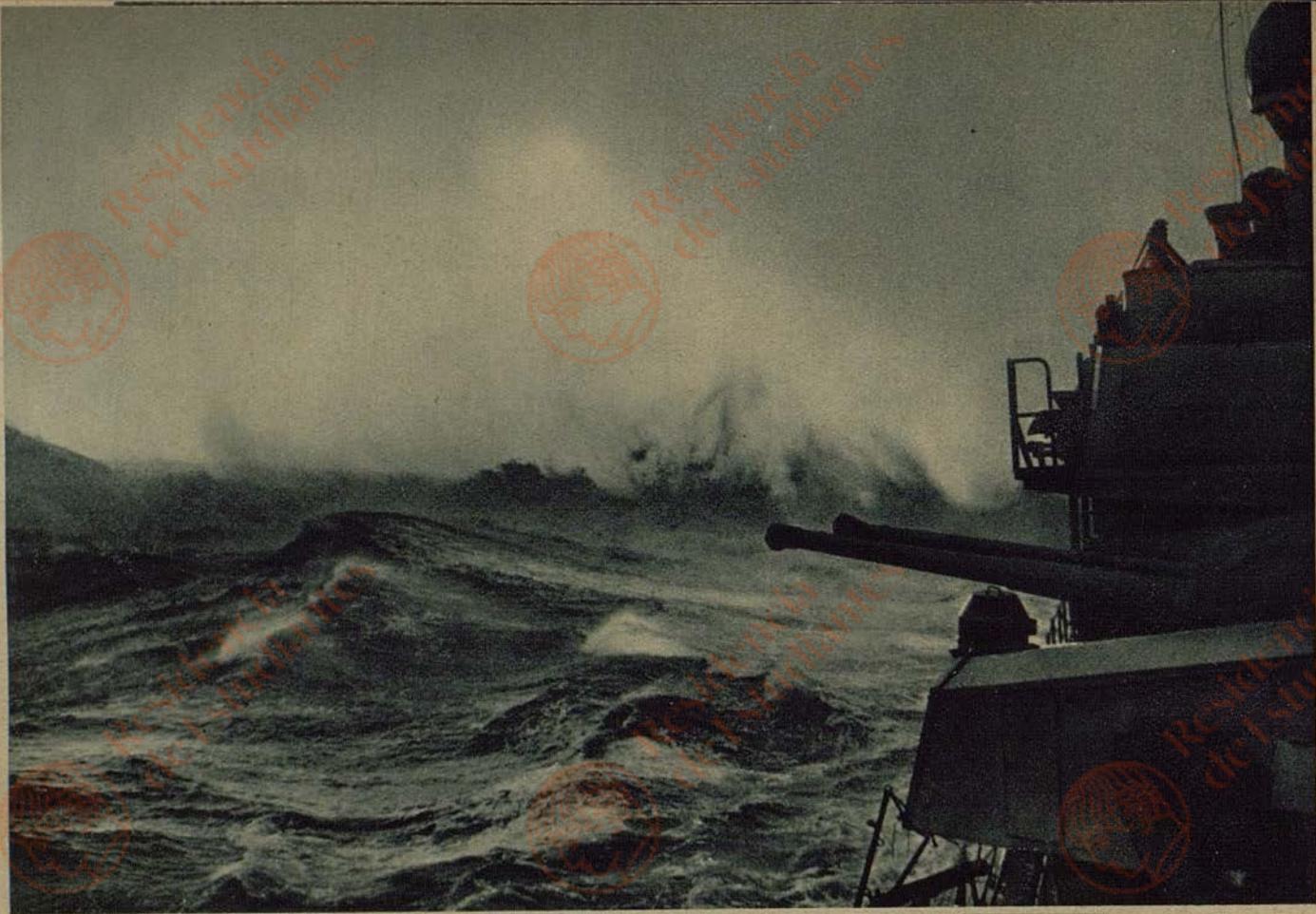




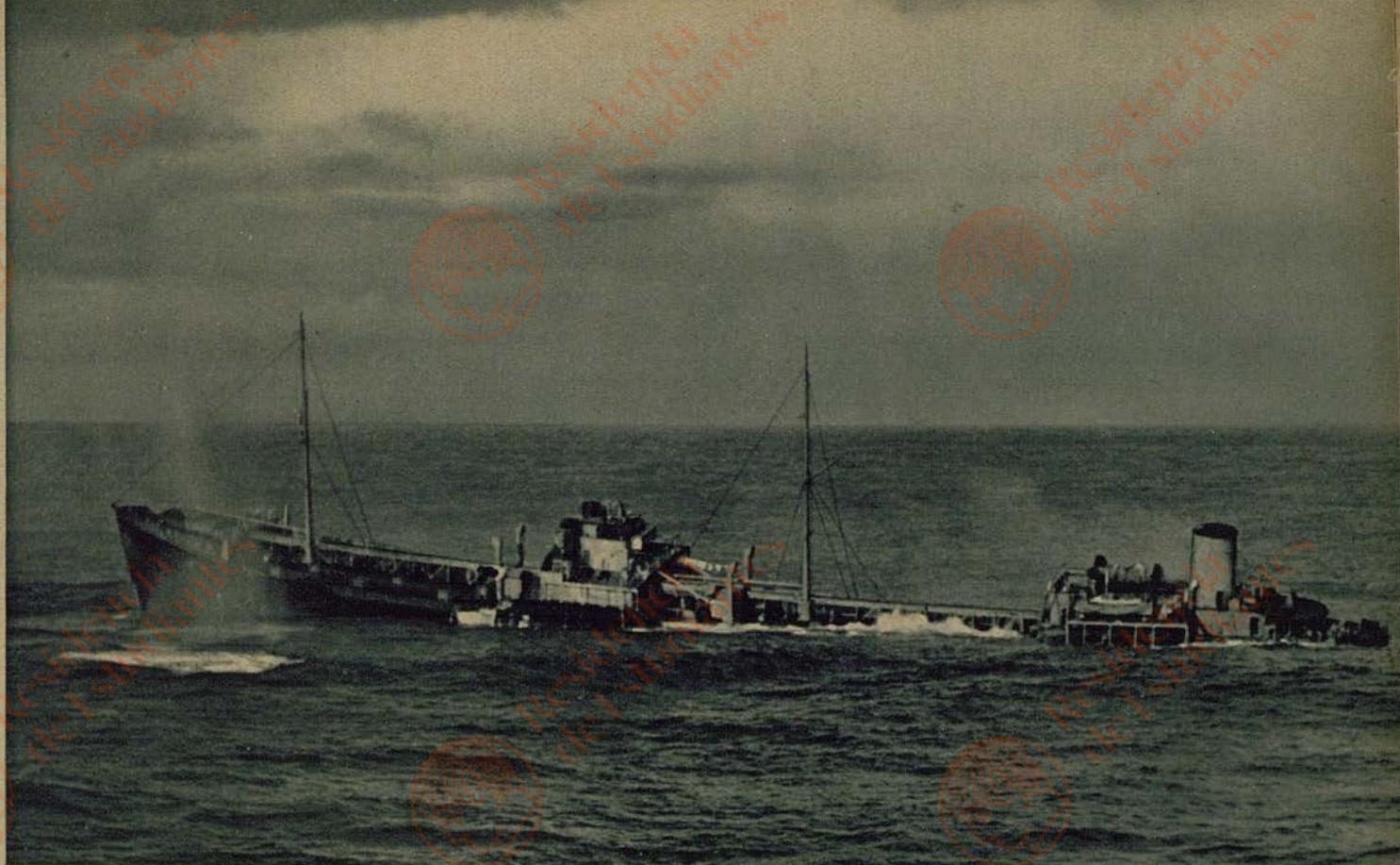
Guerra comercial

Los cruceros y acorazados alemanes se lanzaron enérgicamente al empezar la guerra al Atlántico y al mar del Norte, convertidos merced a los aviones de a bordo, esos penetrantes ojos del mando, en aniquiladores y apenas localizables perturbadores del comercio.





Con mar tranquila o agitada, el tonelaje va al fondo del mar allí donde surgen buques de guerra alemanes.



La «Inglaterra dominadora del mar» contempla rechinando los dientes la iniciativa alemana.



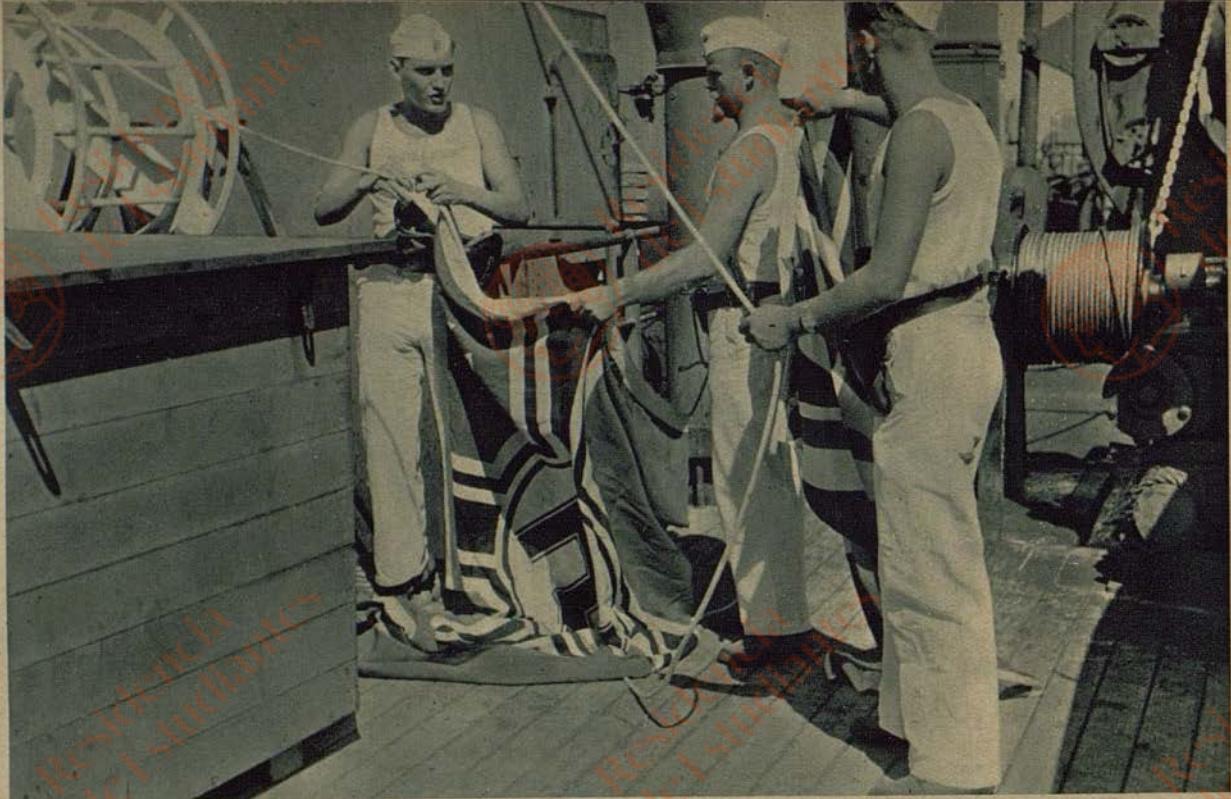


M a r i n o s p r i s o n e r o s

Por dura e inexorablemente que las armas alemanas golpeen en ultramar, los prisioneros son bien recibidos y caballerosamente tratados en aco-razados y cruceros pesados, ligeros o auxiliares alemanes. Con el primer cigarrillo en la boca, después del terrible sobresalto, los marinos ingleses miran en torno suyo admirados y curio-sos. Con el barco se hunden ante sus ojos muchas ilusiones sobre la Albión dueña de los mares y muchas creencias absurdas sobre los «cruelos hunos», los alemanes en cuyo buque de guerra sólo encuentran orden, pulcritud, calma, amistosa serenidad e inconmo-vible confianza en el triunfo.

¡Mucho suerte en la desgracia!





Es arriada la bandera inglesa y se izza la alemana



Dotación de presa



En cualquier parte del Atlántico meridional — ¿o es en el Océano Atlántico? — llega a bordo una dotación alemana de presa. Con indumentaria de resplandeciente blancura, sanos, tostados por el sol y de buen talante, sus miembros suben a cubierta, se distribuyen en sus puestos — ¡ya conocen esto! — el puente o el cuarto de derrota, la cabina de radio o la sala de máquinas, y antes de que haya tiempo de asustarse ha recaído ya la decisión: el buque es declarado presa alemana.

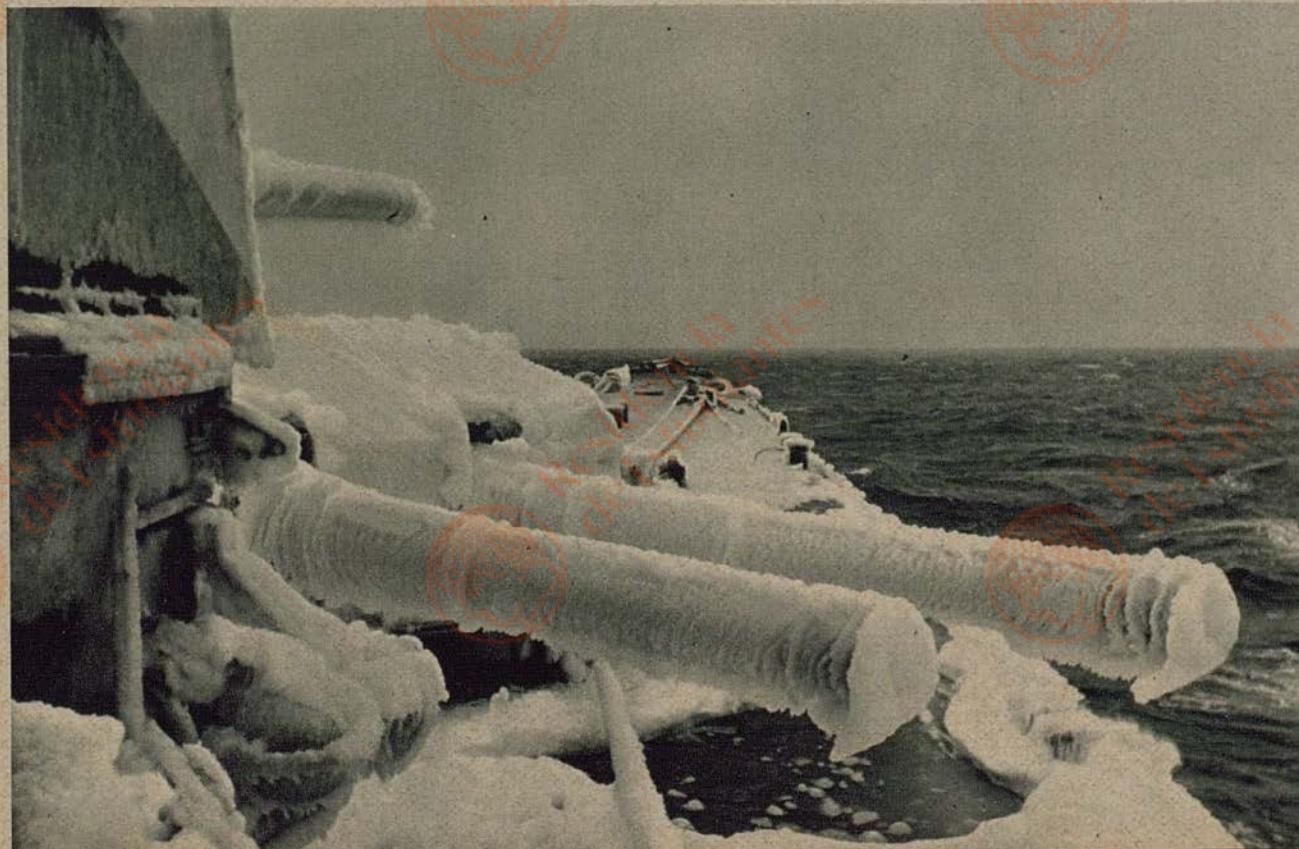
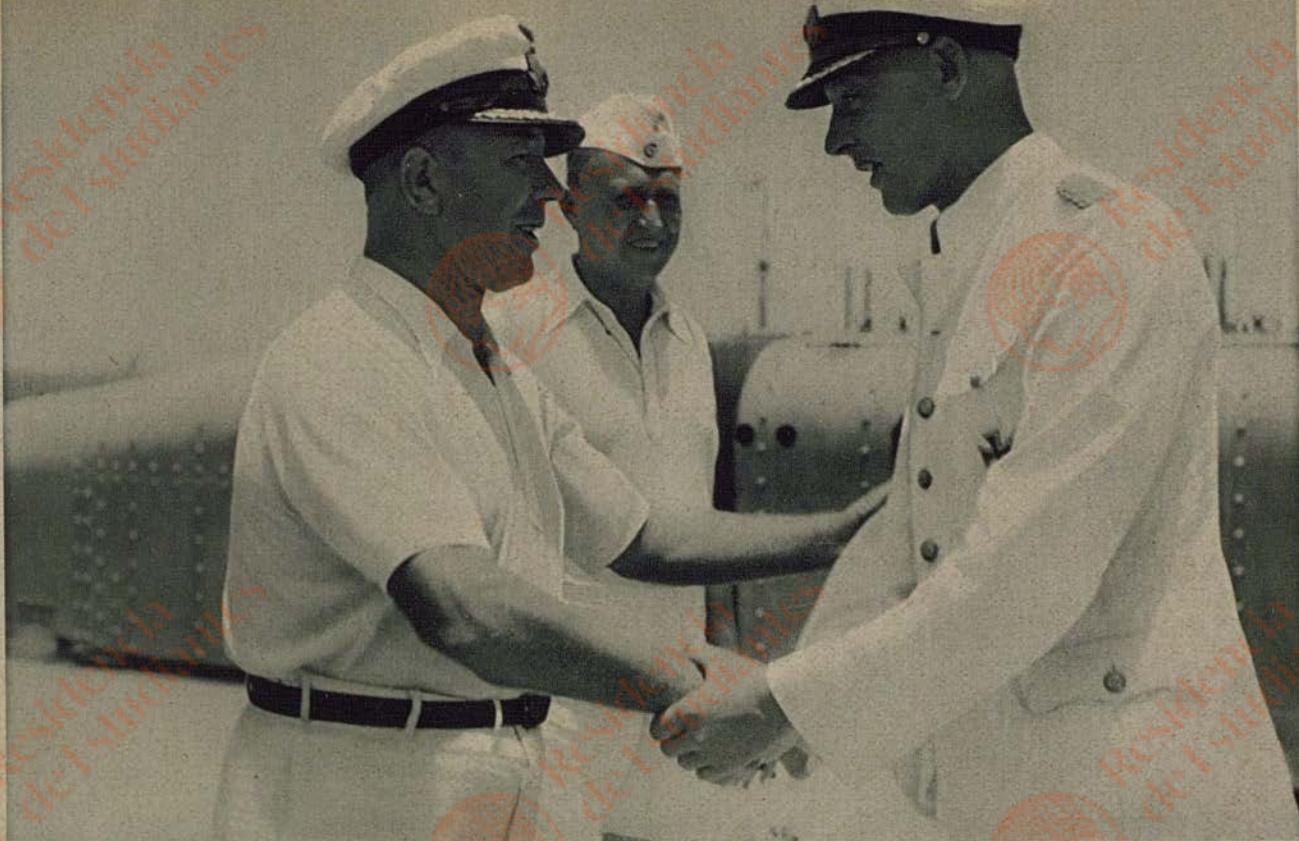


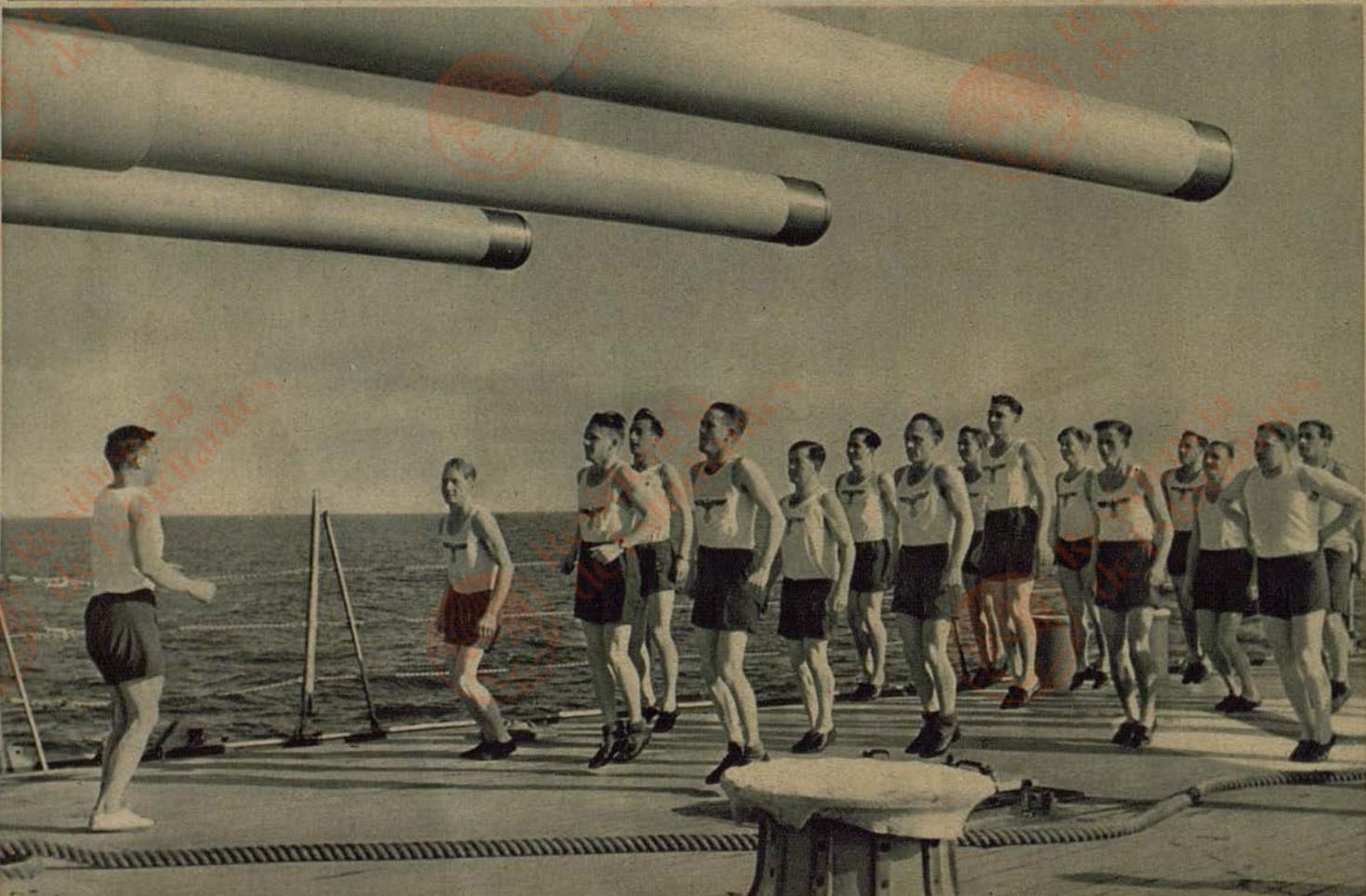
Una dotación de presa alemana atrae al costado con la falúa.



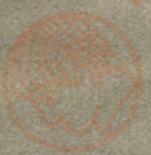
Sobre todos los rumbos del vasto Océano

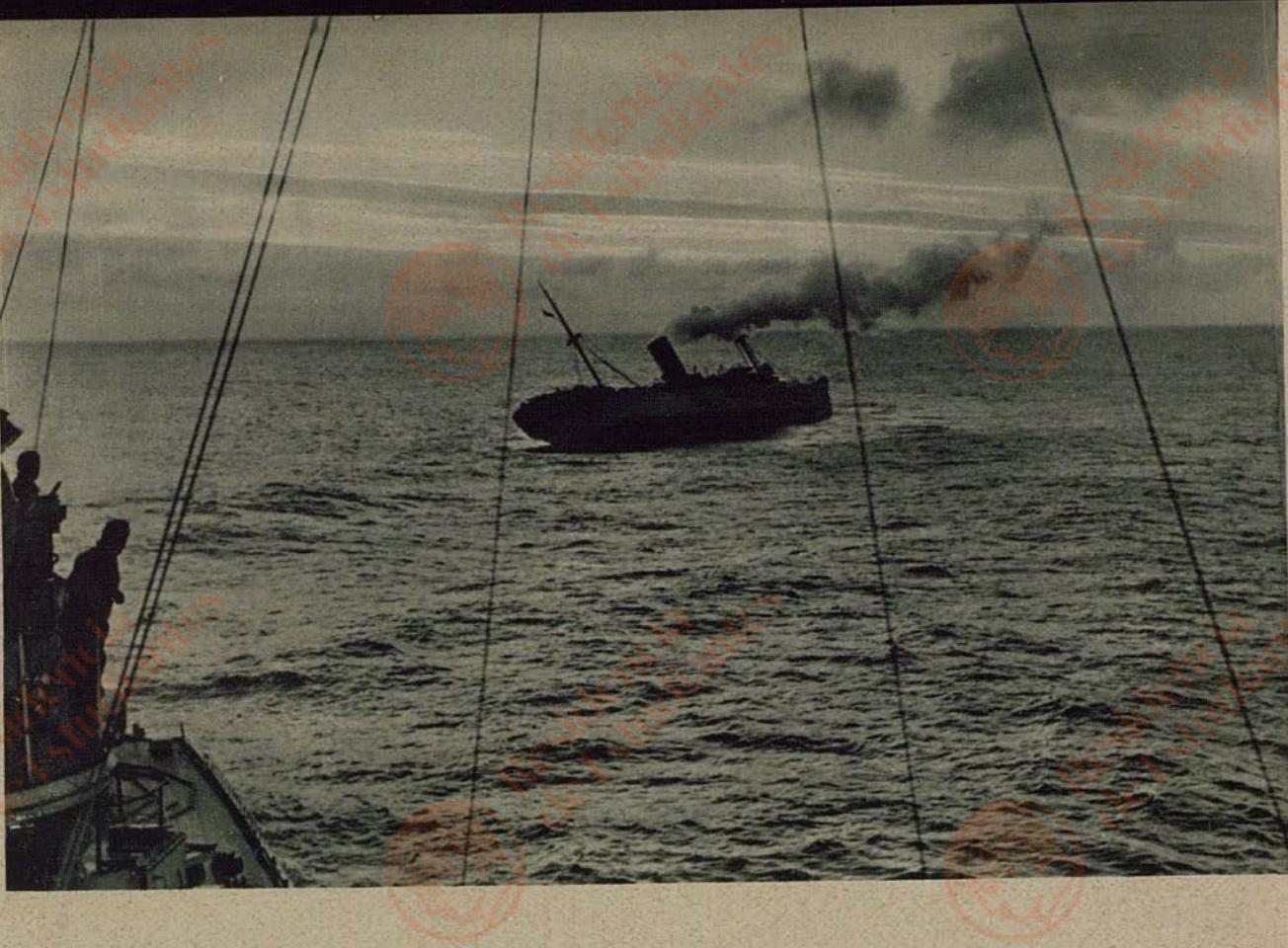
¡Verdaderamente, la guerra alemana de cruceros es movida y variada! Tan emocionante y rica en acontecimientos inverosímiles, que hace olvidar a oficiales y tropa los esfuerzos, los peligros y la constante vigilancia. A días de violentas tempestades en el Atlántico septentrional, siguen semanas bajo el candente sol del Ecuador; los comandantes de un crucero pesado y otro auxiliar —muy lejos de la patria, que acaso no han visto desde hace meses— se saludan interior y exteriormente frescos y alegres, cambian impresiones y experiencias, se desean suerte y vuelven a desaparecer en distantes direcciones. ¿De dónde? ¿Hacia dónde? ¡Bien quisieran saberlo los ingleses! La capa de hielo que cubre poco después a todo el barco, ¿se ha formado en el Ártico o en el Antártico? Pero el servicio continúa: trabajos marineros en cubierta, deporte en la toldilla, enseñanza y siempre guardia.











El crucero pesado surca el espumoso mar de popa, mientras persigue a máxima velocidad a un vapor sospechoso que intenta estérilmente escapar. Una breve señal, un disparo de aviso ante la proa y quien no acata estas advertencias y

no se detiene inmediatamente es hundido sin miramientos, de acuerdo con la ley del derecho marítimo internacional. Pero la tripulación es recogida siempre que las circunstancias lo permiten. ¡Pero quien navegue hacia Inglaterra debe contar siempre con hallar la muerte!





La consunción del tonelaje inglés en cifras escuetas

La conocida revista norteamericana «Time» publicó el 28 de abril de 1941, en un interesantísimo artículo titulado «La batalla del Atlántico», las siguientes frases: «Sir Percy Noble, Comandante de las rutas occidentales de navegación, estaba convencido la semana anterior de que perdía la batalla. Se veía colocado ante esta pregunta: ¿Puede perderse la batalla del Atlántico tan lentamente que la suerte de las armas cambie antes de que la Gran Bretaña esté completamente batida?» Aunque no pueda realmente afirmarse que estas frases sean testimonio de una gran confianza inglesa en las perspectivas de la que ellos mismos llaman «batalla del Atlántico», el mundo anglosajón podía consolarse entonces, cuando menos, con la misteriosa alusión a un posible «cambio de la suerte de las armas». Pero hoy sabemos lo que esta alusión quería decir. Como es sabido, Inglaterra lo intentó todo desde el acuerdo germano-soviético de 1939, abierta o secretamente, para impulsar a la Unión Soviética a entrar en la guerra a su lado. Los representantes del gobierno inglés, antes tan locuaces, se tornaron realmente herméticos, de repente, hacia fines de 1940, cuando se abordaba este tema en el Parlamento. Por razones obvias, se quería evitar un revuelo innecesario. Pero los iniciados hablaban tanto más secretamente, con un guiño misterioso, de un «cambio de la fortuna militar» que era de esperar pronto y que hacía parecer justificado el sorprendente optimismo del señor Churchill. Hoy, cuando todo ha pasado, cuando Alemania se ha anticipado gracias a la vigilancia y a la decisión de su Führer a la agresión bolchevique contra Europa, de consecuencias incalculables, también nosotros comprendemos la referencia del «Time», entonces bien informado, a este «cambio de la suerte». Para esquivar la propia derrota —de la cual no dudaba un hombre tan autorizado como Sir Percy Noble, Comandante de las rutas occidentales de navegación, sin un milagro— estaba Inglaterra fríamente decidida a entregar a los déspotas bolcheviques y a su inhumano furor destructivo no sólo el Reich, sino toda Europa; incluso la cultura y la civilización occidentales. Ha fracasado este atentado contra Europa pero continúa la «batalla del Atlántico».

Por lo demás, hay algo que decir en lo concerniente a la

denominación «batalla del Atlántico»: no hay duda de que los ingleses verían con verdadera satisfacción que la flota de guerra alemana se encontrase algún día en cualquier parte del mar con todas sus grandes unidades, escoltadas por sus cruceros y destructores, con la flota concentrada de alta mar británica. Pues aunque las unidades navales alemanas han mostrado hasta ahora en todos los encuentros con los buques de guerra británicos una inequívoca y aniquiladora superioridad artillera, podía esperar la Gran Bretaña que su mayor potencial marítimo se impusiera gradualmente en tal batalla y acarrease la destrucción de la flota alemana. Pero la escuadra del Reich no proporciona este placer a los ingleses. Entretanto, la llamada «batalla del Atlántico» se ha convertido en un sacrificio tan victorioso como unilateral del tonelaje inglés. Los perturbadores alemanes del comercio no dan tregua en la inmensidad de todos los océanos a los buques mercantes británicos. Pero la eficacia de esta guerra comercial no se agota, por sensibles que puedan ser estas pérdidas directas, con el hundimiento de buques que navegan al servicio de Inglaterra. La Gran Bretaña es afectada mucho más sensiblemente por la perturbación de su economía imperial, por el alza de las tarifas de seguros, por la paralización a veces completa de su tráfico naval, por la sujeción de considerables fuerzas navales, por la pérdida de tiempo y, por consiguiente, con la indirectamente cuantiosa merma del tonelaje mercante y por el incesante aumento de los jornales para reclutar para nuevos viajes al azar a los marinos cada vez más numerosos que rehusan enrolarse.

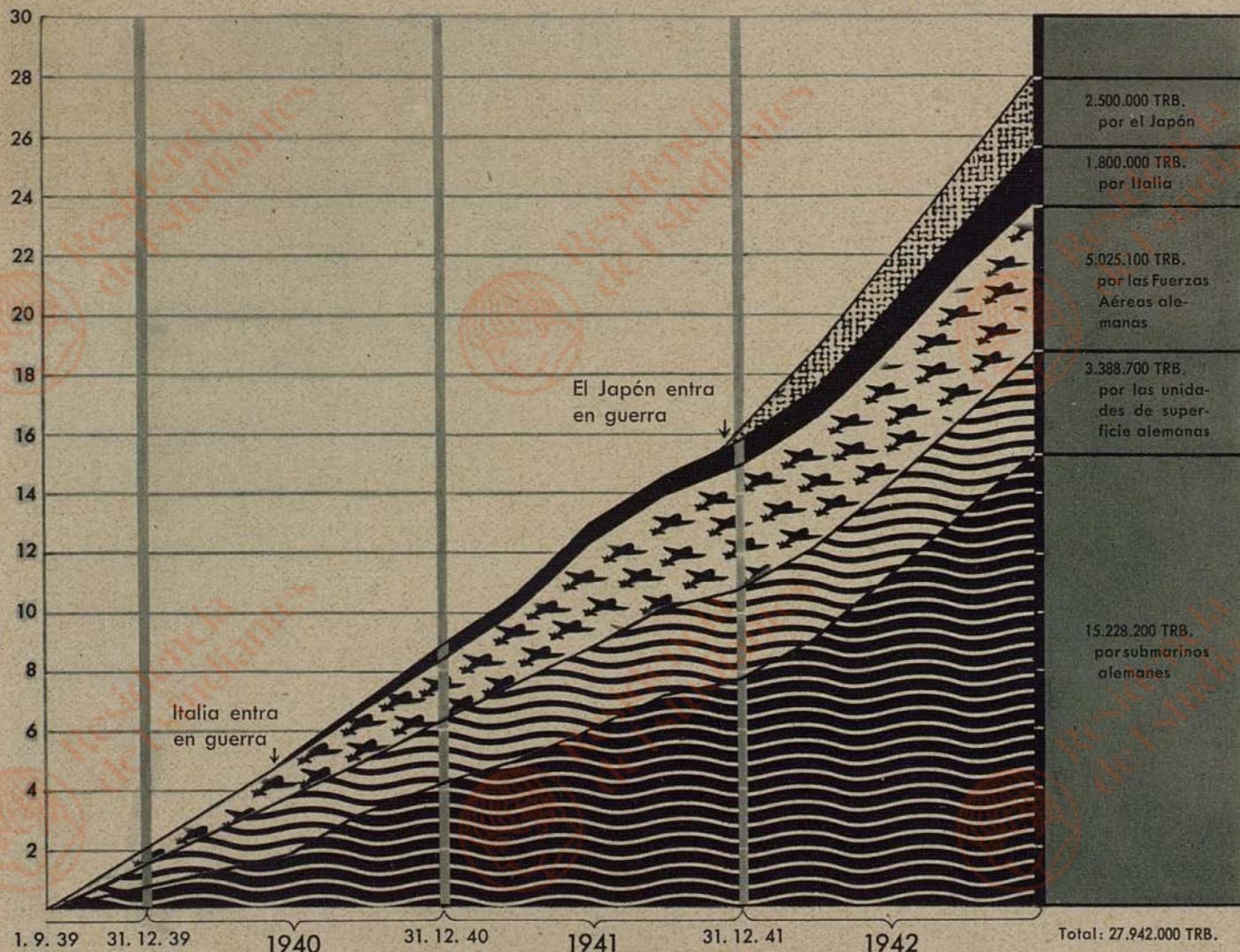
Estas pérdidas directas o indirectas, de tonelaje y económicas son ya considerables por efecto de la guerra contra el comercio que se realiza con gran habilidad estratégica y táctica y con el espíritu combativo alemán, pero son insoportables para el abastecimiento de la isla y del cuerpo expedicionario inglés de África los peligros, perturbaciones y pérdidas absolutas que se producen después de la entrada en el Atlántico de los buques destinados a Inglaterra. La colaboración de fuerzas navales pesadas, submarinos, aviones de reconocimiento a distancia, lanchas rápidas, baterías de gran alcance en el Canal, minas aéreas y navales y bombar-

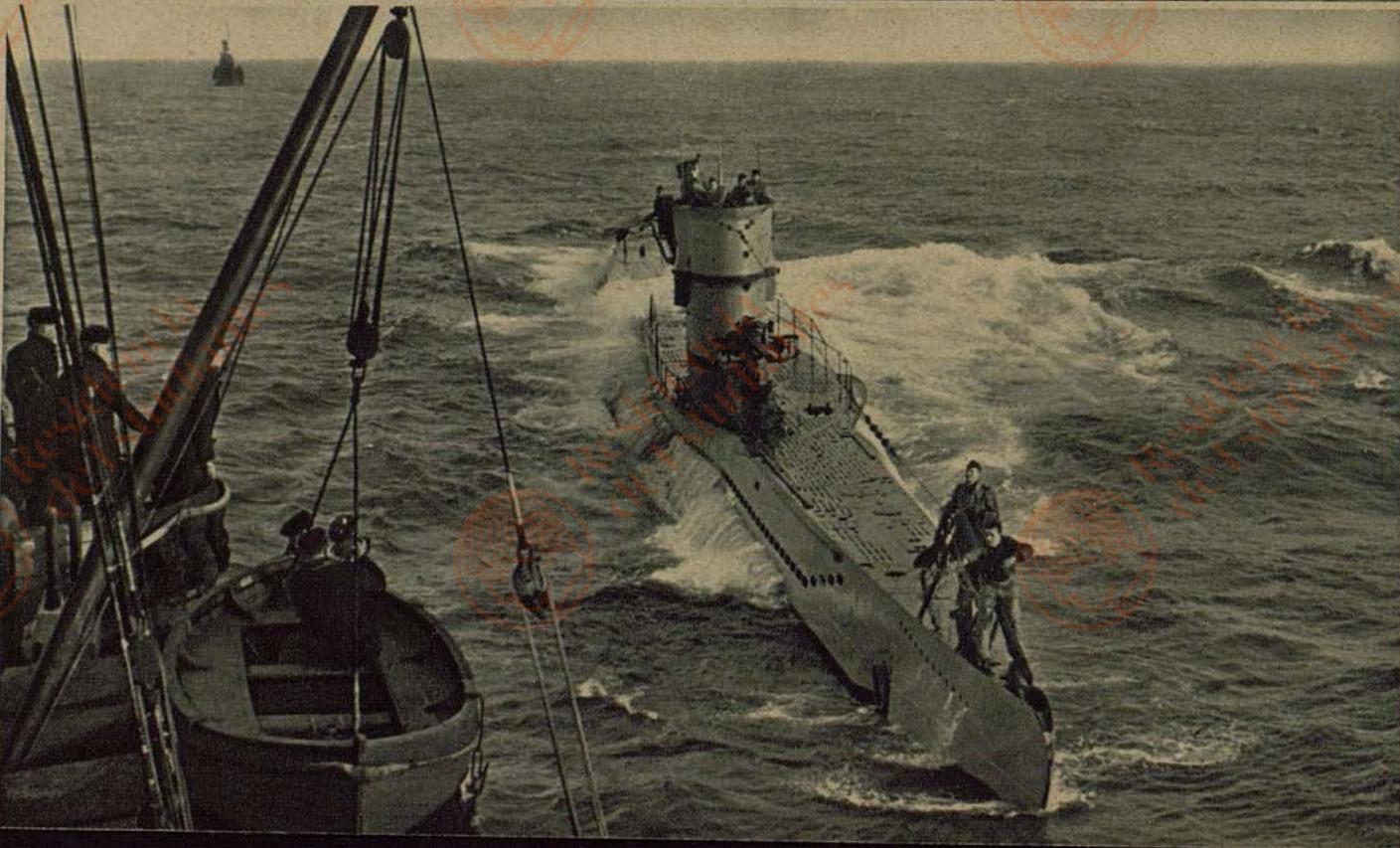
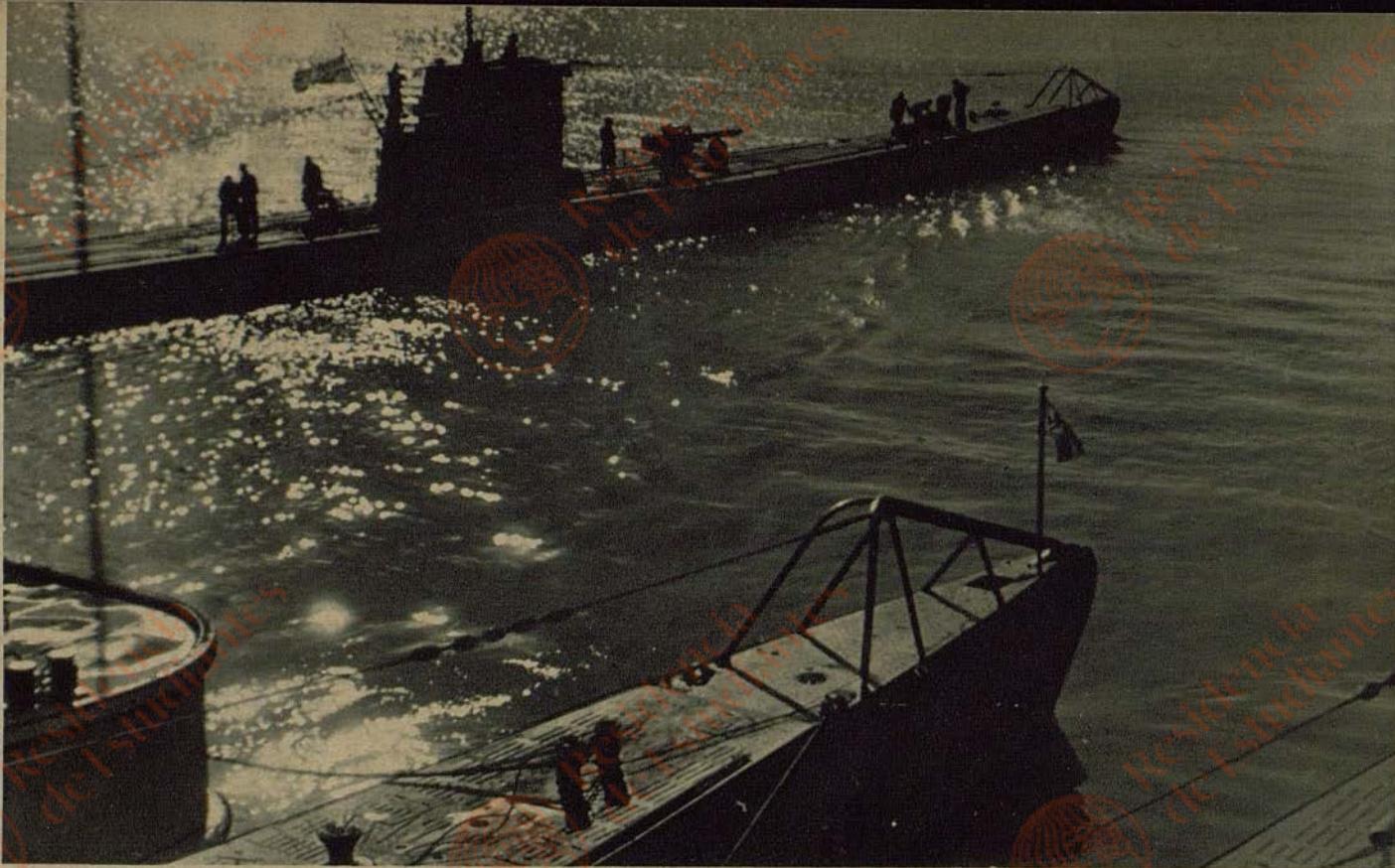
deros hace desangrarse lentamente pero con seguridad mortal a la economía inglesa de abastecimientos.

No es maravilla que Inglaterra no ose ya, desde hace bastante tiempo, publicar semanalmente, como hasta ahora, sus ya falseadas cifras de hundimientos. Aunque lo hiciera, estas pérdidas directas sólo darían una pálida idea de la situación real, pues no tendrían en cuenta cifras importantes. Por ejemplo, la navegación británica se ve obligada a dar grandes rodeos, a esperar mucho hasta la formación de los convoyes, a adaptar la velocidad de marcha a la del buque más lento de la formación y, por último, a viajes en zigzag que ocasionan

grandes pérdidas de tiempo. La consecuencia es que haya disminuido mucho por término medio el número de viajes, que es la clave de la utilización del tonelaje. Ténganse además en cuenta las dificultades surgidas en los puertos ingleses: instalaciones de carga y descarga, cobertizos, instalaciones de ferrocarril, diques y talleres de reparación destruidos o averiados; la saturación, con la espera que impone, de los astilleros aún disponibles para reparaciones urgentes. Entonces se tendrá una idea aproximada de la desesperada situación del abastecimiento inglés y se comprenderá el sentido de esta expresión: ¡Consunción del tonelaje británico!

Mill. TRB.



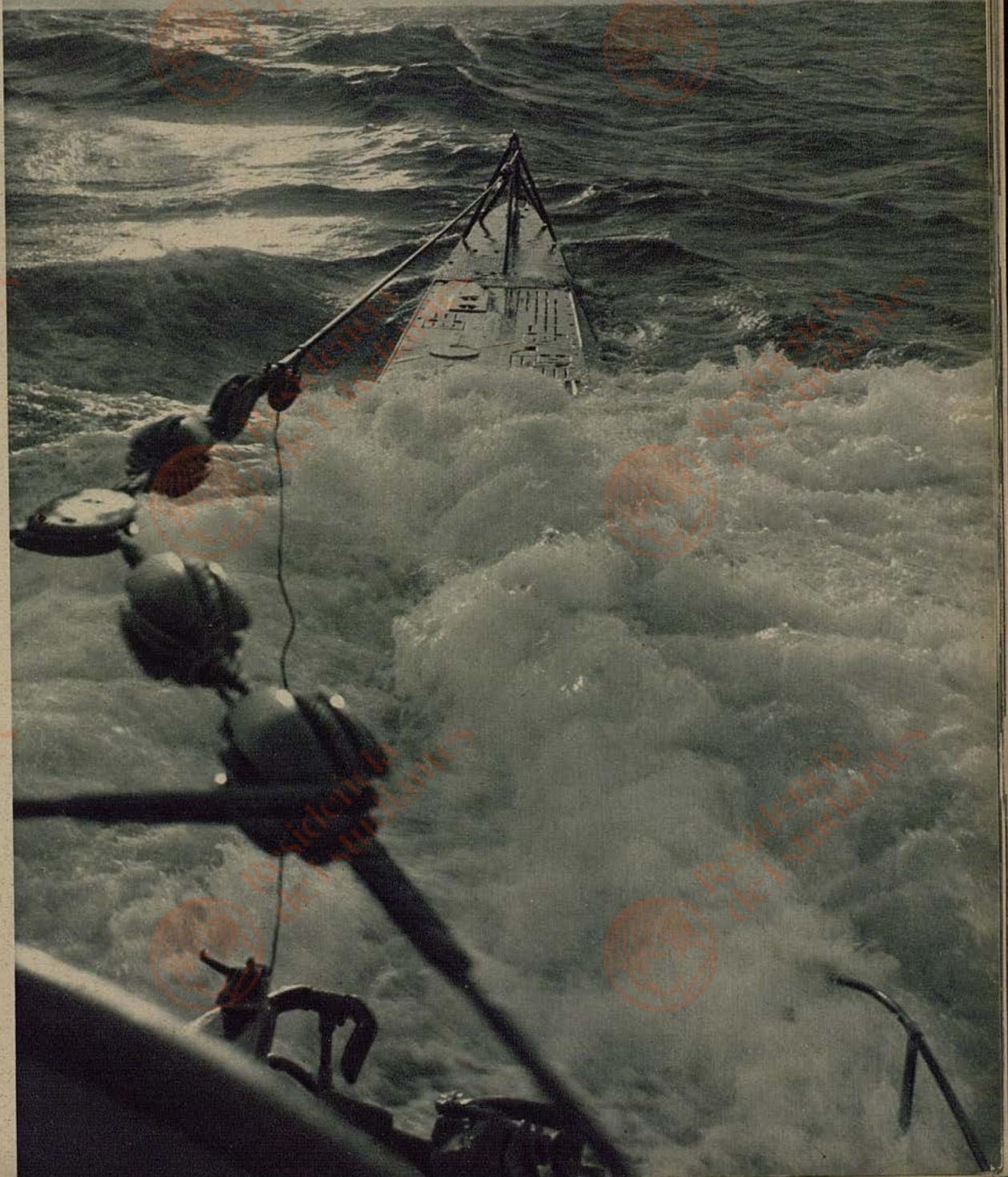


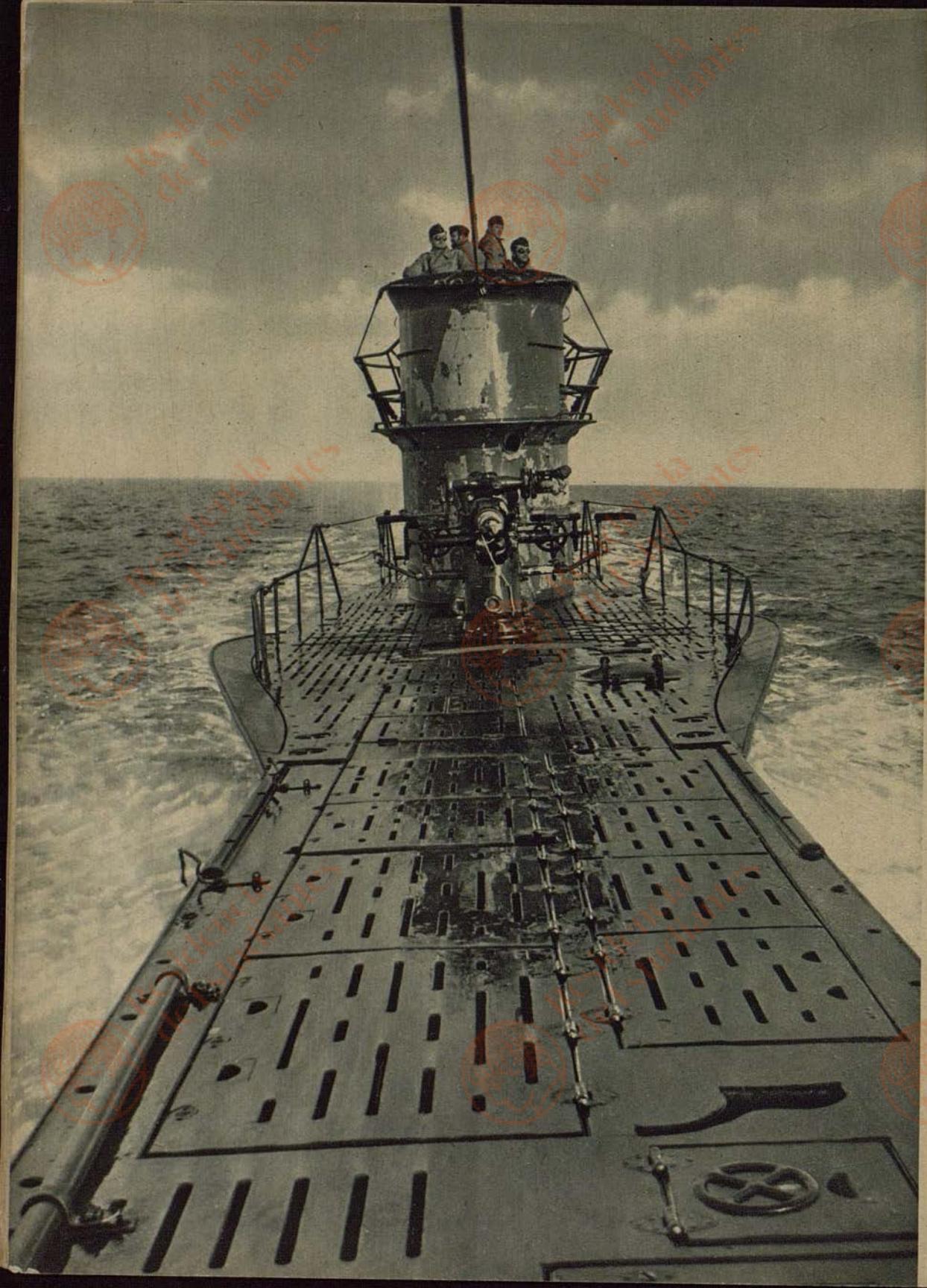
Los submarinos
navegan contra
Inglaterra

Los submarinos alemanes
zarpan de su base atlántica
a la primera luz de la
mañana.

Muy lejos, ante la costa, se
entrega una vez más a un
patrullero la saca del co-
rreo, último saludo a la
patria antes del largo
cruce.

Ya está solo el submarino:
el oleaje del Atlántico barre
la cubierta de proa, se
rompe en espumas en el
cañón y se pierde a los
lados de la torreta. Desde
la mañana a la noche, de
la noche a la mañana, día,
tras día, durante semanas.

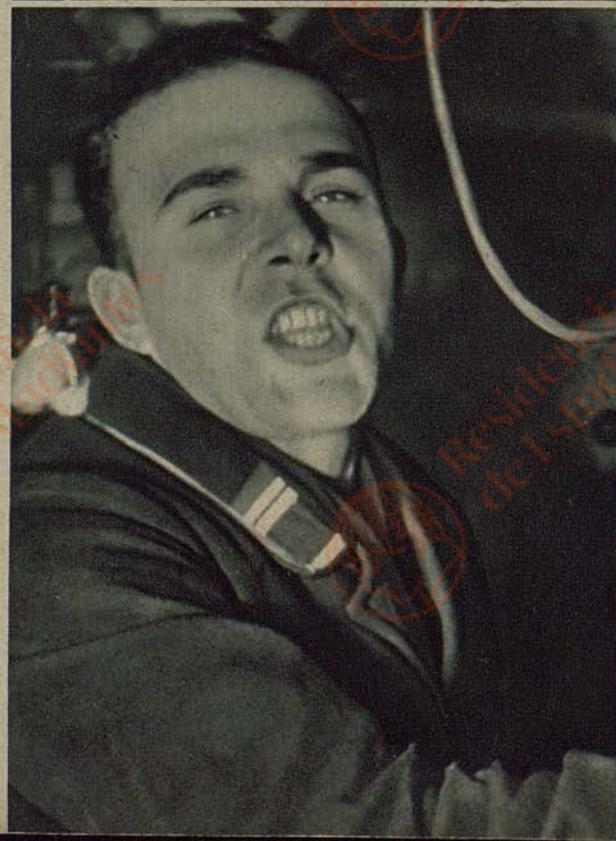
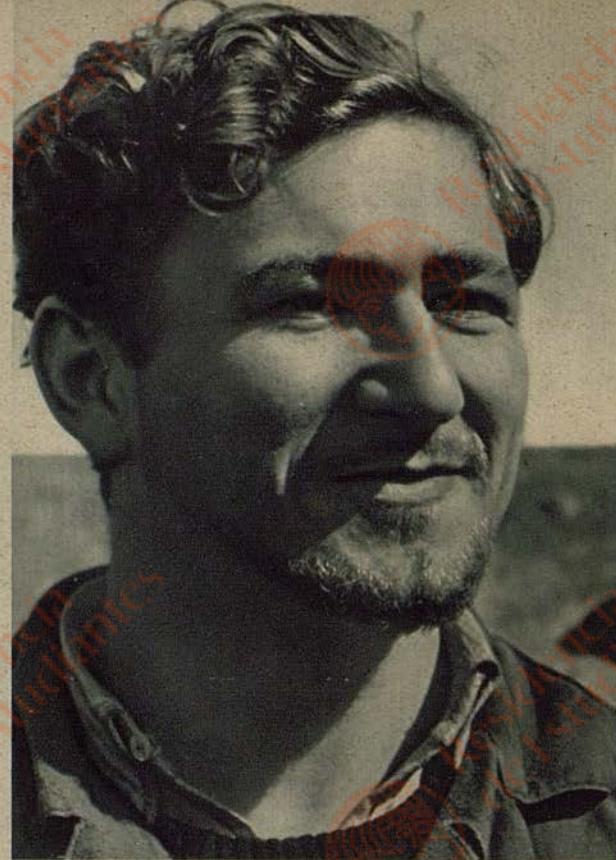




De guardia con las gafas que protejen la vista contra la luz deslumbradora: «La vigía es media vida». El anhelado éxito está reservado sólo a la tripulación de submarino que permanece siempre en avizor vigilancia y presente más que ve la menor nubecilla en el horizonte.



iii Buen



Banco !!!



La tripulación del submarino espera febrilmente el bien conocido estruendo de la detonación del torpedo. Ya . . . ¡Bumm! . . . Los hombres del submarino saltan de alegría por el blanco.



Residencia
de Estudiantes

Con serena calma, el comandante da sus órdenes, dirige concisa y seguramente el fuego y, como el oficial de guardia, no pierde ni un segundo de vista el blanco. No es fácil que sean sorprendidos por trampas para submarinos.

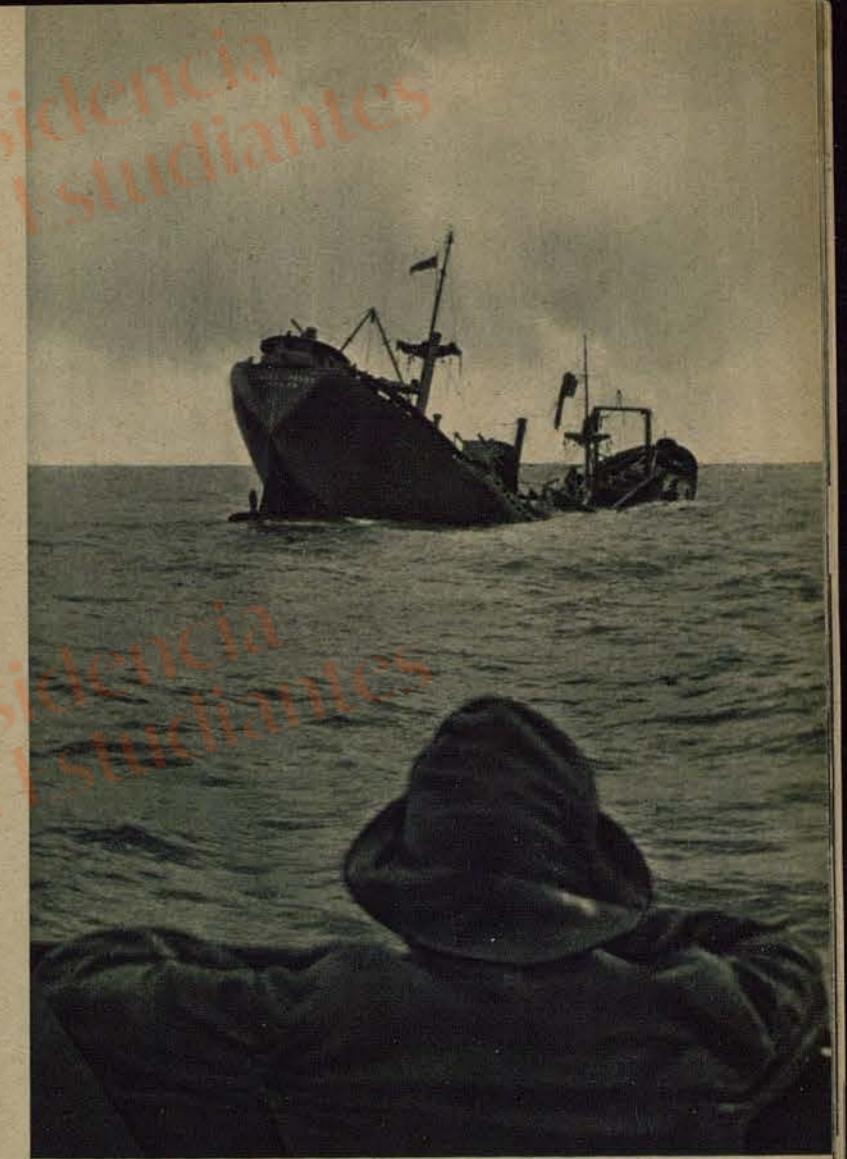


Residencia
de Estudiantes

Cuando interesa, se ahorran los valiosos torpedos y se hunde con granadas a los buques enemigos. Un provechoso ejercicio para los hombres.

Residencia
de Estudiantes

Los soldados acuden al cañón veloces como el viento y las granadas se encuentran rápidamente a punto. El blanco es encuadrado, alcanzado y enseguida hundido.



Residencia
de Estudiantes

La muerte y el lento irse a pique de un buque es para todo marino un espectáculo del cual no puede apartar la vista. La alegría del triunfo se une a una dolorosa sensación de pena que casi no puede ser comprendida por un profano.



El submarino hace rumbo a la patria después de un victorioso crucero contra el enemigo; el oleaje atlántico se agita tras él como si quisiera ayudarle. Los animosos hombres dejan atrás penosas semanas. Quien no tiene guardia, se deja mecer por el oleaje en profundo sueño en la litera: los torpedos están ya agotados.

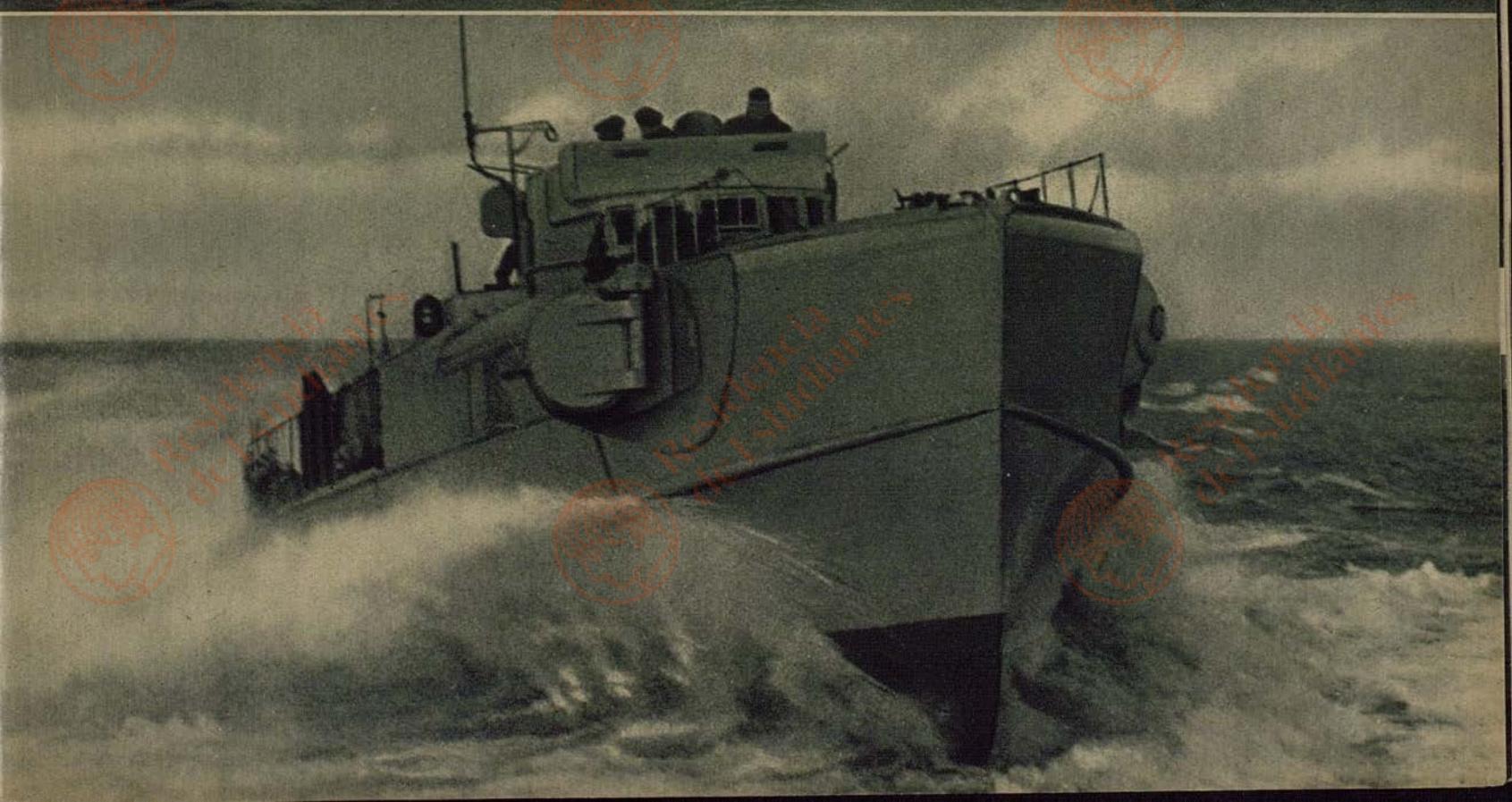
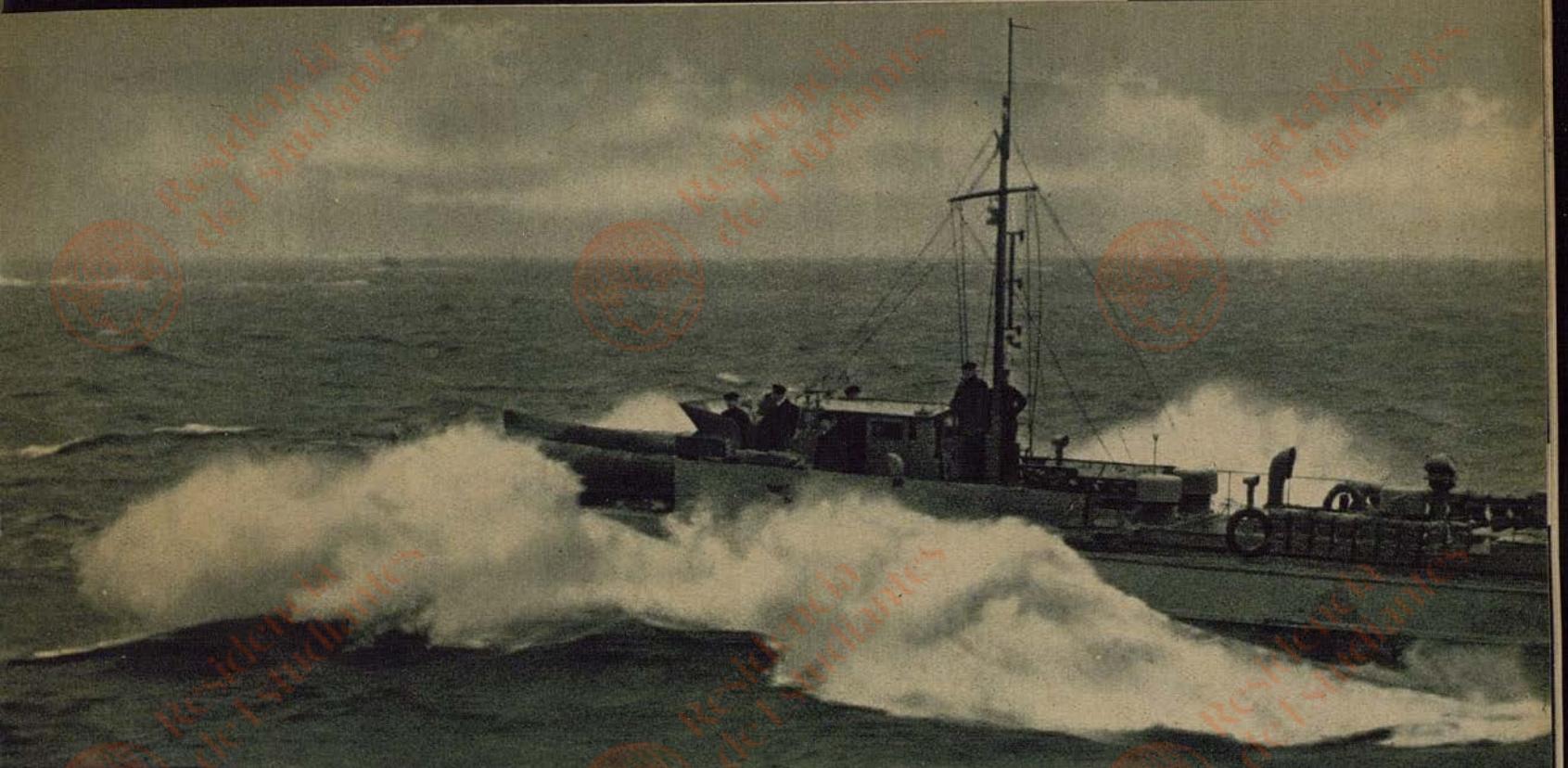


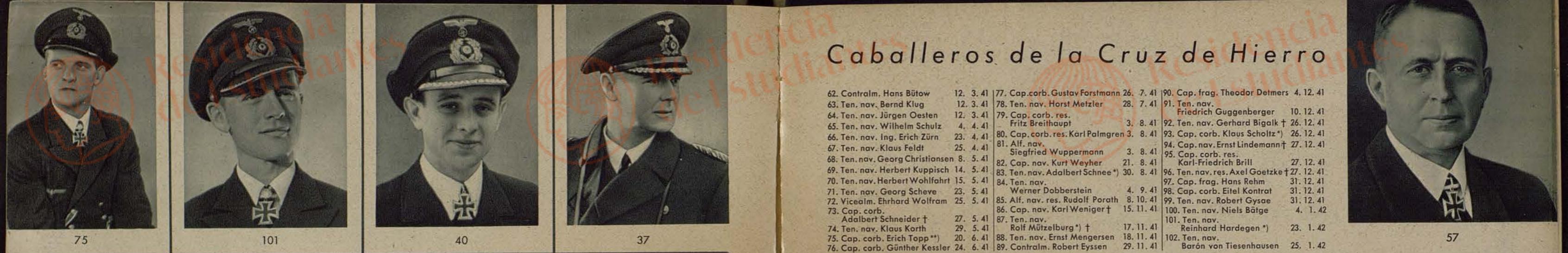
Pero cuando vuelve a su base después de las magníficas victorias, ante buques de guerra alemanes que hanse empavesado en honor del valiente hermano pequeño con todas sus banderas, todos se yerguen de súbito, olvidan esfuerzos, cansancio y peligros para sonreir felices a los que pasan.

¡Atacan las lanchas rápidas!

Son pequeñas y ágiles, pero llevan un arma peligrosa: ¡Torpedos! Aire calinoso y mar rizado son el tiempo adecuado para las lanchas rápidas. Cuando han tomado a bordo sus proyectiles, siente ya toda la tripulación el prurito de salir. Durante la noche o entre la niebla se deslizan hasta buques mercantes o de guerra ingleses, surgen súbitamente junto al enemigo, disparan sus proyectiles no desde segura distancia, sino desde cercanía segura para el torpedo y se apartan al máximo de velocidad llevando en los oídos la grata melodía de la explosión. Puede el enemigo disparar contra ellas tan furiosamente como quiera: Lo principal es que han hecho blanco.







75

101

40

37

57



5

46

58

43

17

1

38

Caballeros de la Cruz de Hierro

62. Contralm. Hans Bülow	12. 3. 41	77. Cap.corb. Gustav Forstmann	26. 7. 41	90. Cap. frag. Theodor Detmers	4. 12. 41
63. Ten. nav. Bernd Klug	12. 3. 41	78. Ten. nav. Horst Metzler	28. 7. 41	91. Ten. nav. Friedrich Guggenberger	10. 12. 41
64. Ten. nav. Jürgen Oesten	12. 3. 41	79. Cap. corb. res. Fritz Breithaupt	3. 8. 41	92. Ten. nav. Gerhard Bigalk	26. 12. 41
65. Ten. nav. Wilhelm Schulz	4. 4. 41	80. Cap. corb. res. Karl Palmgren	3. 8. 41	93. Cap. corb. Klaus Scholtz*)	26. 12. 41
66. Ten. nav. Ing. Erich Zürn	23. 4. 41	81. Alf. nav. Siegfried Wuppermann	3. 8. 41	94. Cap. nav. Ernst Lindemann†	27. 12. 41
67. Ten. nav. Klaus Feldt	25. 4. 41	82. Cap. nav. Kurt Weyher	21. 8. 41	95. Cap. corb. res. Karl-Friedrich Brill	27. 12. 41
68. Ten. nav. Georg Christiansen	8. 5. 41	83. Ten. nav. Adalbert Schnee*)	30. 8. 41	96. Ten. nav. res. Axel Goetzke†	27. 12. 41
69. Ten. nav. Herbert Kuppisch	14. 5. 41	70. Ten. nav. Herbert Wohlfahrt	15. 5. 41	97. Cap. frag. Hans Rehm	31. 12. 41
70. Ten. nav. Herbert Wohlfahrt	15. 5. 41	84. Ten. nav. Werner Dobberstein	4. 9. 41	98. Cap. corb. Eitel Konrat	31. 12. 41
71. Ten. nav. Georg Scheve	23. 5. 41	85. Alf. nav. res. Rudolf Porath	8. 10. 41	99. Ten. nav. Robert Gysae	31. 12. 41
72. Vicealm. Ehrhard Wolfram	25. 5. 41	86. Cap. nav. Karl Weniger†	15. 11. 41	100. Ten. nav. Niels Bätge	4. 1. 42
73. Cap. corb. Adalbert Schneider†	27. 5. 41	87. Ten. nav. Rolf Mützelburg*)	17. 11. 41	101. Ten. nav. Reinhard Hardegen*)	23. 1. 42
74. Ten. nav. Klaus Korth	29. 5. 41	75. Cap. corb. Erich Topp*)	20. 6. 41	102. Ten. nav. Barón von Tiesenhausen	25. 1. 42
76. Cap. corb. Günther Kessler	24. 6. 41	88. Ten. nav. Ernst Mengersen	18. 11. 41		
		89. Contralm. Robert Eyssen	29. 11. 41		



El Führer entrega a Günther Prien, entonces Teniente de Navío, la Cruz de Caballero y recibe a toda su tripulación. El mejor momento en la vida de un soldado alemán es acaso la recepción de esta elevada distinción de manos de su Führer y Jefe Supremo.



103. Ten. nav. Nikolai Clausen	13. 3. 42	117. Ten. nav. Siegfried Streelow	27. 10. 42
104. Ten. nav. Ernst Bauer	16. 3. 42	132. Cap. frag. Fritz Poske	6. 11. 42
105. Vicealm. Otto Ciliax	21. 3. 42	133. Ten. nav. Günther Müller	27. 11. 42
106. Contralm. Kurt Hoffmann	21. 3. 42	134. Ten. nav. Karl Emmermann	27. 11. 42
107. Ten. nav. Johann Mohr	26. 3. 42	135. Cap. corb. Wilhelm Dommes	2. 12. 42
108. Ten. nav. Otto Ites	28. 3. 42	136. Cap. corb. res. Friedrich Wunderlich	3. 12. 42
109. Cap. corb. Richard Zapp	23. 4. 42	137. Cap. corb. Waldemar Holst	3. 12. 42
110. Ten. nav. Werner Winter	23. 4. 42	138. Cap. nav. Rolf Johannesson	7. 12. 42
111. Ten. nav. Erich Cremer	23. 4. 42	139. Cap. corb. Hans Witt	17. 12. 42
112. Cap. corb. Karl-Friedrich Merten*)	13. 6. 42	140. Ten. nav. Werner Henke	17. 12. 42
113. Cap. corb. Jost Brökelmann	14. 6. 42	141. Ten. nav. Hermann Rasch	29. 12. 42
114. Ten. nav. Hans Werner Kraus	19. 6. 42	142. Cap. nav. Günther Gumprich	31. 12. 42
115. Ten. nav. Erwin Rostin†	28. 6. 42		
116. Ten. nav. Heinz Otto Schultze	9. 7. 42		
		*) con hojas de roble	
		**) con hojas de roble y espadas	

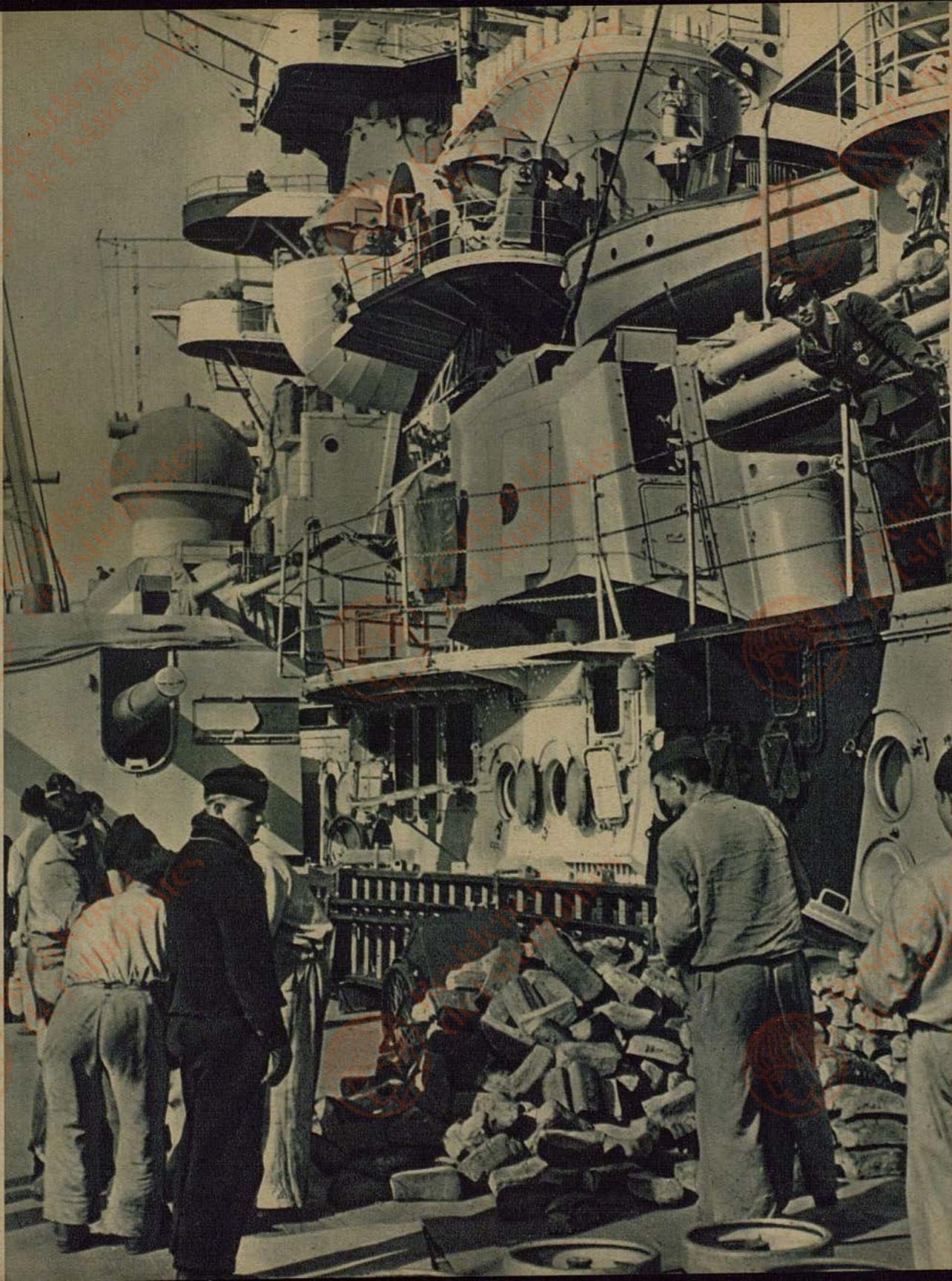




Llegan a bordo torpedos, munición y víveres, carbón, petróleo y agua; entretanto, se hace rápidamente el tocado para ir a tierra y se disfruta del corto y bien ganado permiso.



Breves horas de
esparcimiento
y preparación



La Zona de operaciones alemanas

La patria ha seguido con admiración la lucha en la Unión Soviética, que decide la suerte de la civilización europea con el triunfo de nuestras tropas, de sus aliados y de voluntarios de toda Europa. Con razón podía decir el Führer que la historia de la guerra terrestre no ha registrado nunca una lucha con frentes tan extensos. El ejército alemán y su mando han vuelto a conquistar gloria imperecedera al vencer en todos los sectores de este frente de 3.000 kilómetros a un enemigo tan superior en número y material.

Los territorios costeros de esta guerra naval contra Inglaterra y sus amigos plutocráticos, abiertos o secretos, de todo el mundo, que vigila la marina de guerra alemana tienen una longitud superior a 5.000 millas marinas, o sea 9.260 kilómetros. ¡Pero esto sólo es la base de operaciones del mando de la guerra naval! Frente a estas costas, siempre enigmáticas, se encuentra ya la zona de combate que — para ser dominada — tiene que volverse a conquistar diariamente. Los trayectos que durante días y semanas han de recorrer tenaz, resuelta y puntualmente patrulleros solitarios, destacamentos de buscaminas, convoyes de importancia vital o transportes, pese a la aviación, las fuerzas de superficie, los submarinos y las minas aéreas o navales del enemigo, superan a todos los conceptos de espacio de un hombre de tierra adentro. (Estriba en la esencia de la guerra naval que se hable lo menos posible de estas empresas incessantes, que forman el pan de cada día de la marina de guerra, por no referirnos a los acorazados, cruceros y cruceros auxiliares de cuyos infinitas zonas de operaciones y proezas nada sabe ni debe saber la patria). Cuando Inglaterra nos impuso esta guerra, la Marina alemana tenía plena conciencia de que la lucha se libraría a vida o muerte desde el primer día. Quien no conoce el mar ni las inexorables leyes de la guerra naval — y son mayoría entre nosotros y fuera — puede acaso presentir y admirar las hazañas de la flota alemana, pero no apreciarlas en su valor real. La superioridad numérica del enemigo, lo favorable de su situación y sus recursos casi inagotables parecían insuperables; la relativamente pequeña flota alemana parecía condenada a ser bloqueada sin esperanza en el mar del Norte. De acuerdo con los principios hasta ahora vigentes en la estrategia naval, tenía que encontrar pronto un fin tan poco glorioso como el que la Marina de guerra alemana ha

deparado a la importante flota soviética del Báltico. Si hubiera milagros en la historia de la guerra naval, de milagro podría calificarse que el mando alemán pudiera evitar esta suerte. Pero la «historia de la guerra naval» es sólo la exposición clara y concisa de grandes hazañas, mando genial, audaz arrojo, dureza inflexible, valor dispuesto al sacrificio y, cuando sea necesario, muerte en la soledad. Esta concisa y clara historia — hoy podemos decirlo ya llenos de orgullo — registra ya entre lo más admirable las proezas de la Marina alemana desde el otoño de 1939.

El pueblo alemán no ha querido esta guerra con la Gran Bretaña, a quien el Führer ofreció constantemente su mano tendida en ademán de paz. Esto es un hecho histórico. Pero la Alemania de Adolf Hitler no tenía intención de convertirse literalmente en víctima indefensa de la avidez de poder y la ambición británicas. Es un mérito de la Marina alemana haber aprendido a fondo de las experiencias gloriosas o amargas de la Guerra Mundial. Al estallar la guerra, existía una marina pequeña con respecto a la de 1914 y al agresor inglés, pero organizada con perspicacia y eficazmente y con magnífica instrucción. Estaba todavía al principio de una prometedora evolución y el adversario, con altanería auténticamente inglesa y apoyado en la proporción numérica, creyó poder asfixiar en el triángulo líquido entre Borkum y Sylt a esta «poor little german navy».

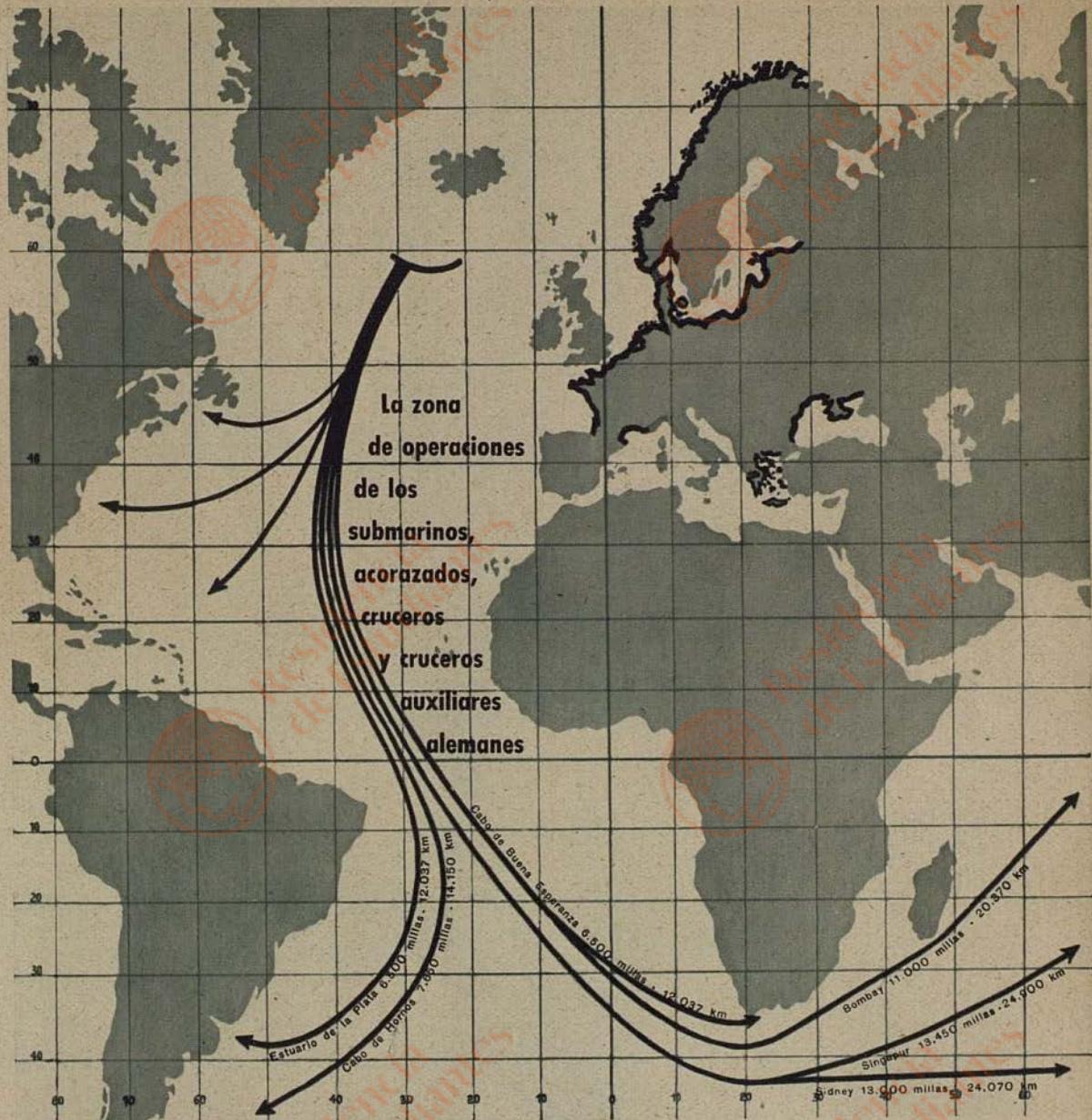
También es un mérito histórico del mando naval haberse sacudido el enorme lastre de la situación desfavorable y de la superioridad numérica para aceptar resueltamente el no menor de la responsabilidad. Este audaz espíritu combativo del mando marítimo queda vinculado para siempre a la persona de un hombre que durante la Guerra Mundial actuó ya como el más íntimo colaborador táctico-estratégico del almirante Hipper, jefe de las fuerzas de reconocimiento: ¡El Gran Almirante Raeder! Con todo, este hombre ha tenido la dicha de servir a un jefe que une la perspicacia del político con una grandeza en la capacidad de decisión que conoce necesidades, pero no «imposibles».

¡Así se convirtió en realidad lo inverosímil! Mientras la escuadra inglesa creía poder esperar tranquilamente como «fleet in being», la pequeña flota alemana pasó con ímpetu sin tregua

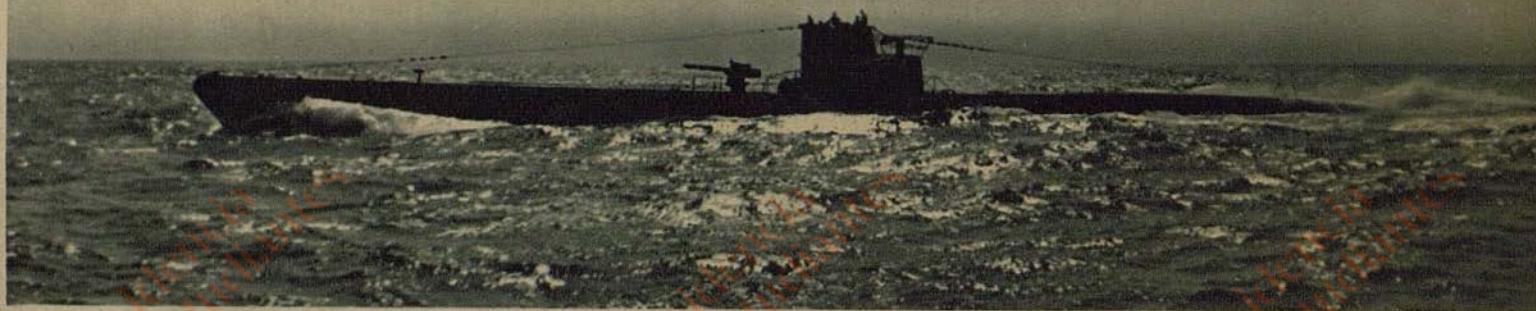
a una magistral guerra de minas contra la costa oriental inglesa. Antes de que Inglaterra volviera en sí, había perdido la iniciativa. Mientras sus acorazados se hundían en la «segurísima» bahía de Scapa Flow, los perturbadores alemanes del comercio pasaban al Atlántico y se perdían en la inmensidad de una zona de operaciones donde los datos de distancia pierden todo el sentido para el profano, surgían ante las más alejadas bases británicas, destruían convoyes enteros y volvían a desaparecer en la inmensidad sin límites de donde venían. Mientras tanto, la Gran Bretaña, sin escrúpulos jurídicos, se disponía a ocupar Noruega y a empeorar así lo desfavorable de la situación alemana. La flota del Reich volvió a actuar horas antes y, con empleo de todas las fuerzas, forzó ante las narices de la flota inglesa el acceso a los fiords noruegos, considerado imposible, y abrió Noruega al ejército alemán. La contraprestación del ejército y de la

aviación a esta abnegada actuación de la Marina de guerra consistió en el regalo inestimable de los duramente disputados puntos de apoyo en las costas de Holanda, Bélgica y Francia que sacaron a nuestra flota, también hacia el oeste, de la desfavorable situación del triángulo líquido.

La historia de la guerra naval no podrá recoger dignamente hasta después del triunfo alemán lo que las fuerzas de superficie y los submarinos han hecho desde estas bases que se extienden desde Narvik al golfo de Vizcaya; cómo han destruido tonelaje inglés en los mares Báltico y del Norte, en



el Ártico, el Negro y el Mediterráneo, pero sobre todo en la vastedad del Atlántico y además en todos los océanos, al mismo tiempo que — conscientes y siempre jugándose todo — acosaban sin tregua a la flota inglesa, consumían, dispersaban y diezmaban aniquiladoramente su material. Hasta entonces, tendremos que contentarnos con la orgullosa conciencia de que el mando y las dotaciones de la Marina de guerra alemana han hecho y continúan haciendo lo inverosímil: ¡Tocar a la potencia naval y mercantil inglesa en su nervio más sensible y hacerla estremecer hasta que se desmorone!



¡No hay pausa en la guerra comercial contra la Gran Bretaña!

Cierto: la flota alemana es menor que la inglesa, pero sus rendimientos son incomparablemente mayores. ¿Cómo es posible? ¿Son los ingleses malos marinos o acaso cobardes? No, nadie pretenderá ni podrá afirmarlo. ¡Pero los alemanes son marinos aún mejores, aún más audaces! Sólo quien conozca el infatigable y penoso trabajo minúsculo de la instrucción, el amor y el cuidado de las armas, de las máquinas, de las calderas, de todo el buque en todas sus partes podrá apreciar lo que significa conseguir de una flota tan asombrosas realizaciones, desde el primer día de guerra, semana tras semana, mes tras mes, año tras año, frente a un enemigo numéricamente superior. La suma de abnegación en todos y cada uno de los servicios, la energía siempre tensa, la concentración y el espíritu de servicio — ¡sin olvidar tampoco a los astilleros y arsenales! — hacen las mejores tripulaciones y los mejores barcos. Ambos merecen y tienen el mando más claro, más energético y más audaz, con la firmísima confianza en Adolf Hitler, su jefe supremo. ¡Por eso y sólo por eso son superiores a los ingleses!



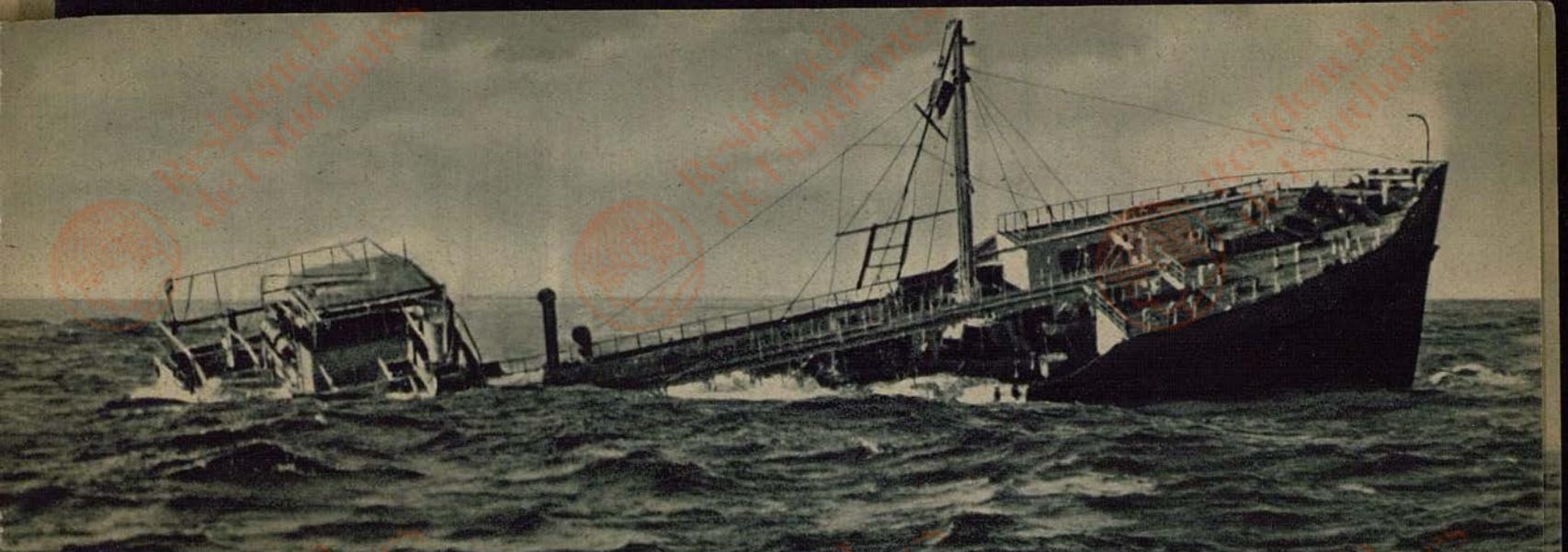
¡Los marinos
siempre junto
al enemigo!

En los hielos flotantes . . .

Bajo el sol del sur . . .
(Abasteciendo a la tripula-
ción de un vapor hundido.)

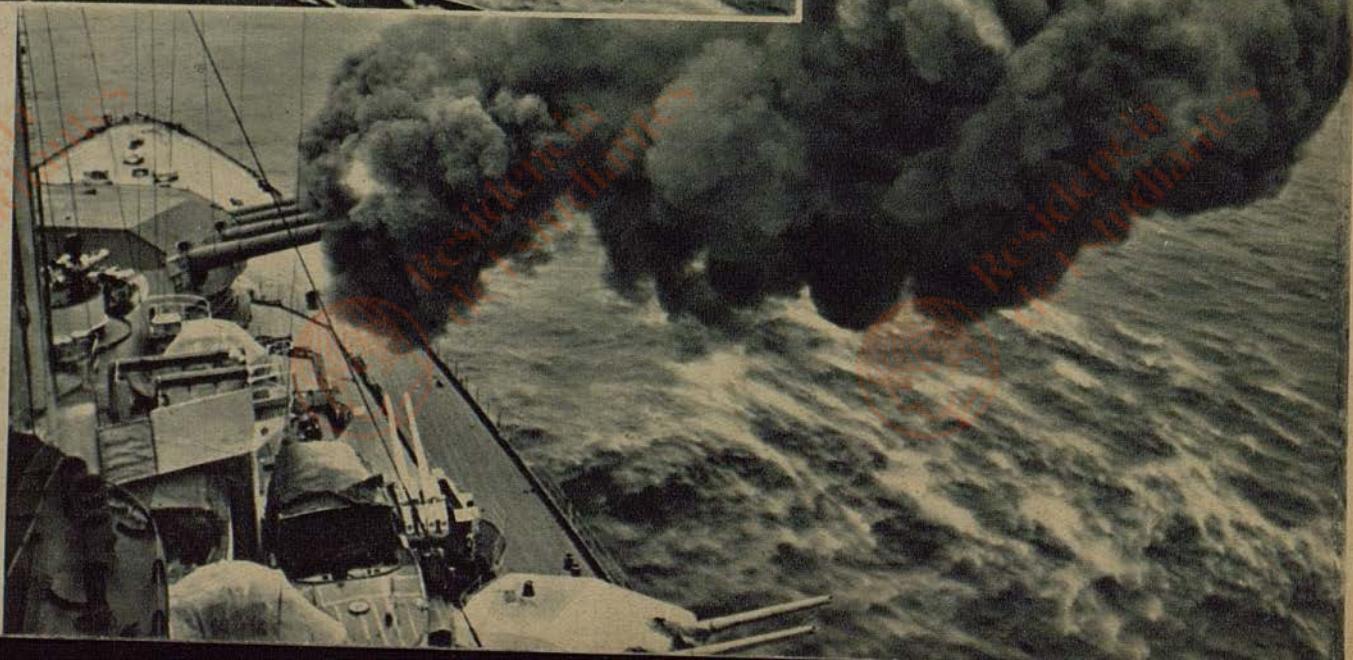
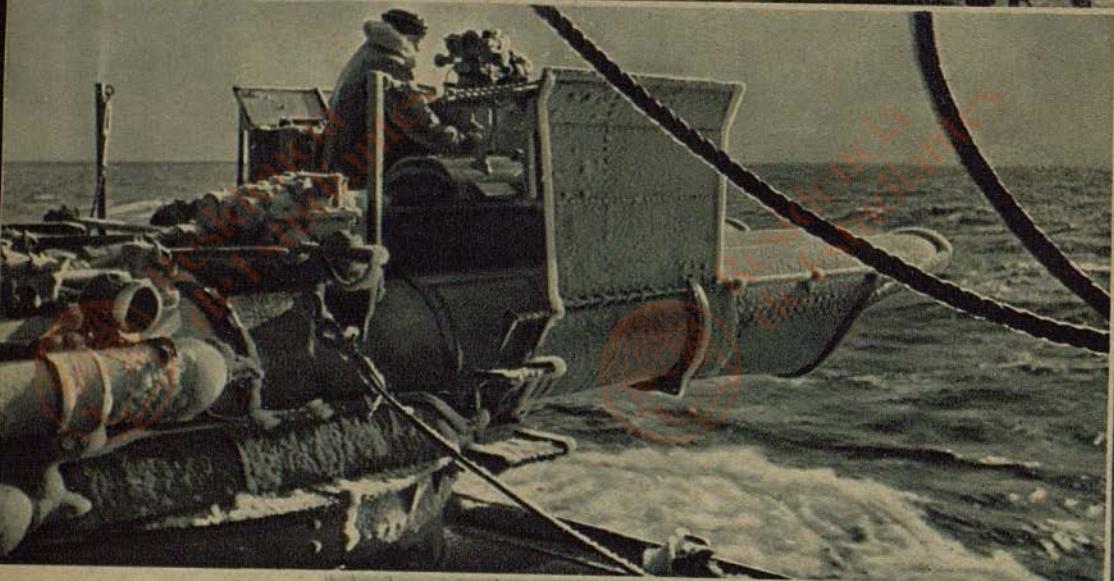
Entre la violenta tempestad
del oeste . . .





Y se hunde sin esperanza cada vez más tonelaje británico.

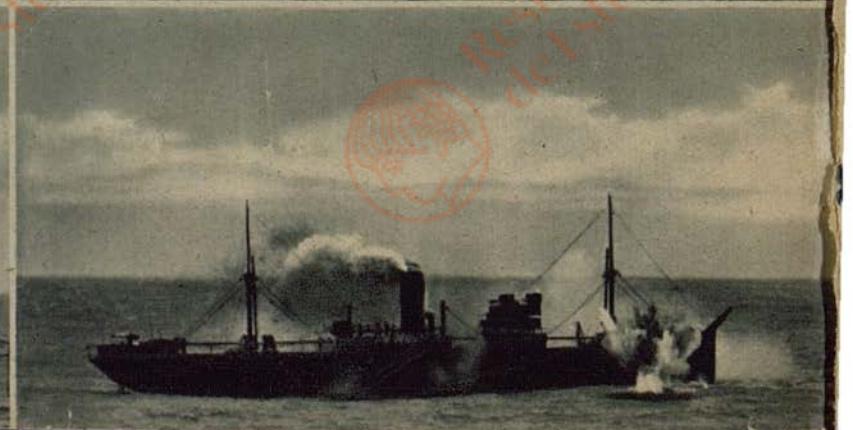
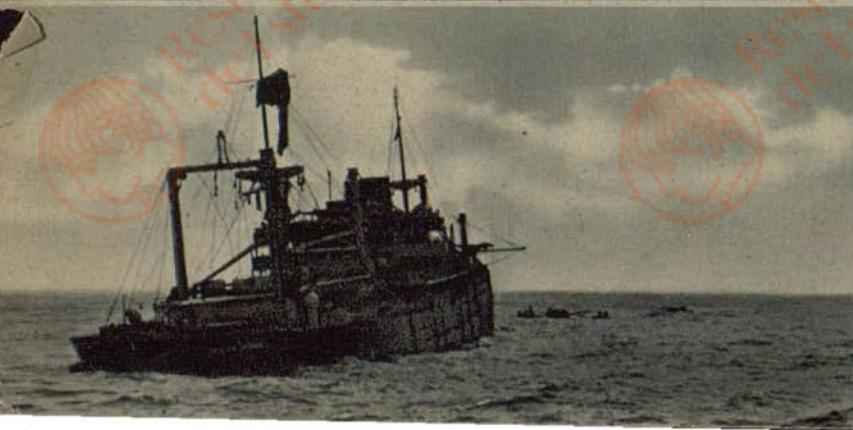
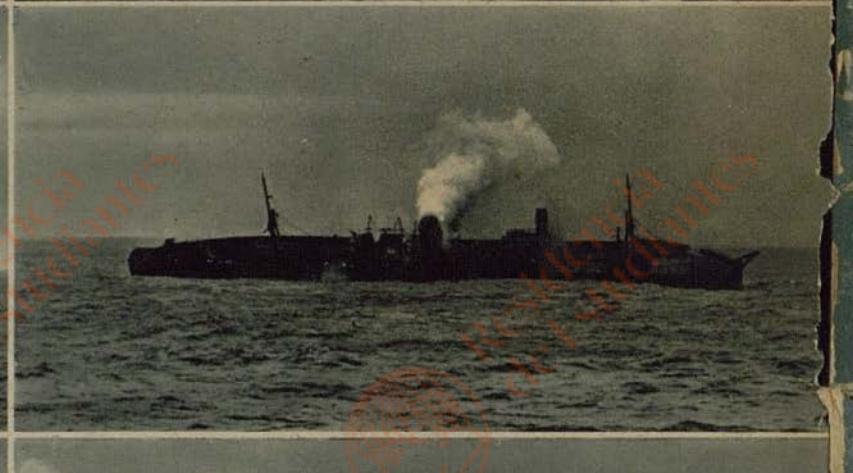
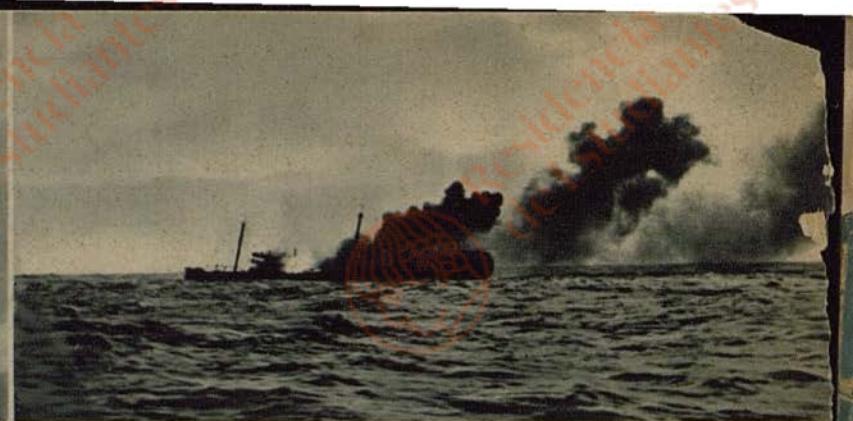




*¡Minas...
torpedos...
granadas!*

La marina de guerra alemana golpea sin tregua. Puede Inglaterra contestar también con furia... Pero el tonelaje británico se hunde hasta que esté derrotada Britania.







Residencia
de Estudiantes

