

# LA KRIEGSMARINE DE 1914 A 1939 (25 AÑOS DE ESTRATEGIA NAVAL ALEMANA EN LA OBRA DE LUIS DE LA SIERRA)

Fernando CALVO GONZÁLEZ-REGUERAL  
Economista y escritor

*La política continental se funda en las fuerzas  
terrestres; la universal, en el poder naval.*

Otto Gross.



ODAVÍA recuerdo la mañana en que acompañé a mi hermano José Luis a la histórica librería de San Martín para comprar un libro de un tal Luis de la Sierra que parecía prometer: *La guerra naval en el Pacífico*. Al alimón, devoramos aquel verano ese fascinante volumen que, si a él le sirvió para confirmar su vocación castrense, a mí me ayudó a comprender que se podía escribir historia militar con el estilo de los grandes literatos, forjando en cierta medida también mi llamada hacia la escritura. Después vinieron todos los demás libros de ese autor que aprendimos a adorar: *Titanes azules*, *La guerra naval en el Mediterráneo*, *Corsarios alemanes de la Segunda Guerra Mundial*, *La guerra naval en el Atlántico...*

## Luis de la Sierra

Cuando entre una gran empresa y un autor espléndido se produce una comunión de entendimiento como la que tuvo lugar entre la Editorial Juventud y el marino Luis de la Sierra, los lectores tienen aseguradas horas y horas del placer de leer. Por eso todavía hoy es un lujo asomarse a las obras de este escritor, tanto por la riqueza de su contenido como por la bella factura de su edición: tapa dura amarilla con hueco-grabados de barcos en negro, fotos excelentes, croquis sumamente descriptivos y letra y páginas claras invitando a la lectura.

Luis de la Sierra nació en 1920 en Santander e hizo muy joven la Guerra Civil en el mítico crucero *Almirante Cervera* (quién sabe lo que deben a sus singladuras en «el chulo del Cantábrico» sus mejores páginas relativas a los corsarios y la guerra al tráfico). Tras la contienda continuó su carrera naval, siendo destinado en distintos empleos a los buques escuela *Galatea* y *Juan Sebastián Elcano*, así como a otras muchas unidades, desde minadores a cruceros, hasta su retiro definitivo en los años 80 del pasado siglo. Como escritor, Luis de la Sierra tuvo la rara virtud de conjugar unos conocimientos técnicos e históricos enciclopédicos con una forma de narrar cautivadora, consiguiendo que sus libros se lean como novelas aun estando profusamente documentados con todo lujo de detalles. Publicó la mayor —y mejor— parte de su obra en el sello catalán Juventud, editorial mítica por sus bonitas colecciones, tanto infantiles como de aventuras. Obra que podríamos dividir en tres grandes grupos: historia general (*El mar en la Gran Guerra*, *La guerra naval en el Atlántico*, *La guerra naval en el Mediterráneo* y *La guerra naval en el Pacífico*); historias particulares (*Buques suicidas*, *Titanes azules* y sendos libros sobre los corsarios alemanes de ambas guerras mundiales), y viajes (entre los que destaca *Viajes de un marino*).

Hombre discreto, gran señor por lo que se deduce de su estilizada prosa, quizá podamos adivinar algo de su personalidad en sus prólogos. Pues desde sus primeros tiempos, en que ganó el Premio Virgen del Carmen de la Armada española por su obra *Buques suicidas* hasta el hastiado prólogo de los *Corsarios alemanes de la Gran Guerra*, su última obra de tema bélico, podemos ir leyendo entre líneas una muy tenue desilusión, como dolido de ese «mal de España» capaz de anular a nuestros mejores: «A falta de señal alguna de reconocimiento a su labor por parte de nuestras autoridades civiles y militares, al autor le queda la callada satisfacción del deber cumplido, ese para él magnífico ramillete formado por las veinticinco ediciones —algunas de diez mil ejemplares— de dichos libros suyos publicados hasta hoy en España y en el extranjero y, sobre todo, el testimonio de esas docenas de millares de lectores que le honraron con su confianza».

En cualquier caso, las cuatro primeras obras mencionadas siguen constituyendo hoy día un referente obligado en la historia de la guerra en el mar, además de un auténtico estudio en estrategia aeronaval. Pues, como dijo el gran marino norteamericano Thayer Mahan, «en el campo de la estrategia naval es donde las enseñanzas del pasado son más útiles, no solo como ilustración de principios, sino que sirven hasta de precedente, a causa de la relativa permanencia de sus condiciones». Es por eso que, cuando se nos planteó la idea de estudiar el estado de la Kriegsmarine previo al estallido de las dos guerras mundiales, se nos ocurrió enseguida planificar este artículo como un homenaje al viejo maestro, aunque también hayamos recurrido a otras fuentes igual de ricas. Marina alemana que, sí poderosa pero cauta en 1914, en 1939, cuando era proporcionalmente mucho menos fuerte que su predecesor.

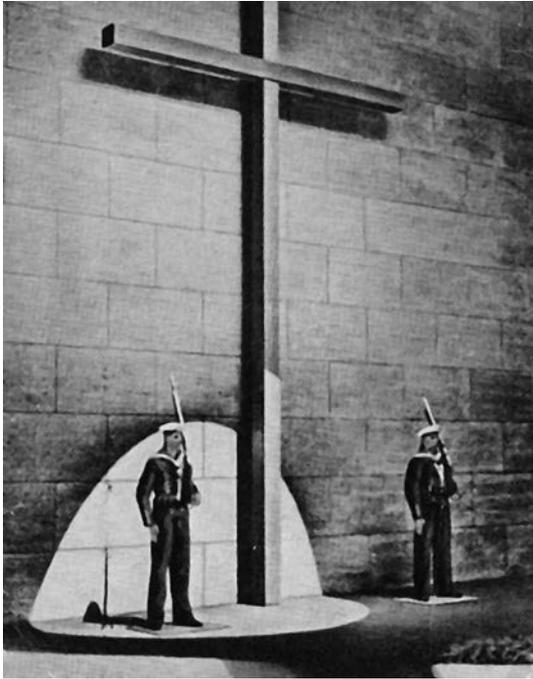
ra, se mostraría audaz hasta límites insospechados, tratando de atender la infinidad de objetivos que una conflagración global requería.

## 1914

Podemos decir como tesis de inicio sin temor a equivocarnos —así lo sostienen todos los historiadores que han estudiado el asunto, incluido nuestro Luis de la Sierra— que la Kriegsmarine alemana sencillamente no estaba preparada para afrontar una guerra como la que se columbraba en el horizonte en el verano de 1914, mucho menos para la que se veía venir en septiembre del 39... Pero vayamos por «trozos». La geografía condena a Alemania, centro de Europa y con limitadas salidas al mar, a ser una potencia continental, por no decir a ser «la potencia continental» por excelencia del Viejo Continente. Por el NE, una histórica franja costera asoma el país hanseático al Báltico, ese su «lago» ora compartido ora reñido con los países escandinavos, bálticos, Polonia y Rusia (en el 14, sólo «compartido» con Suecia y claramente «reñido» con Rusia, al no existir los demás estados). Por el NW, su verdadera salida —y entrada— al y desde el mundo exterior ha de realizarse forzosamente por el mar del Norte, que su eterno rival insular considera casi aguas exclusivas de su Royal Navy (del canal de la Mancha ni hablamos).

Cansado precisamente de esa hegemonía, que además hacía peligrar el naciente imperio teutón en África y sus posesiones en Asia —por no hablar de sus grandes intereses comerciales en Hispanoamérica—, el káiser Guillermo II se decidió a poner en práctica sucesivos programas navales desde finales del siglo XIX y principios del XX que ambicionaban llegar a crear una gran escuadra de 41 acorazados, 20 cruceros de combate, 12 flotillas de destructores con unas 130 unidades y cuatro flotillas de submarinos, desafiando claramente a Albión y su política de *two power standard* (es decir, disponer siempre de una flota tan numerosa como la suma de las dos siguientes potencias navales juntas). Pero lo cierto es que al estallar el conflicto la Hochsee Flotte alemana disponía sólo de 17 *dreadnoughts* en servicio, contra 24 buques similares alistados en la Grand Fleet (sin contar con que los astilleros ingleses construían a mayor velocidad: así, a finales de agosto se incorporaban a la lista el acorazado *Erin* y el flamante *Agincourt*, elevando a 26 la cuenta británica casi desde el inicio de la contienda).

Pero volvamos a la geografía y dejemos que Luis de la Sierra sea quien nos ofrezca un panorama de las bases principales alemanas: «La Kriegsmarine solo disponía de una base naval de primera categoría en el mar del Norte, la de Wilhelmshaven... con una barra de arena que las grandes unidades sólo podrían franquear durante la pleamar. De hecho, entre los buques mayores, únicamente los fondeados en la rada exterior podían hacerse inmediatamente a la mar. La otra base alemana estaba en el Báltico, en Kiel, enlazada con la



Monumento a los Caídos de la Armada.

anterior por el canal de 99 kilómetros de longitud de su nombre» (1). Y concluye el maestro diciendo que ambas bases navales quedaban en «ángulo muerto» respecto a las derrotas comerciales más importantes del tráfico internacional. Por su parte, el Reino Unido, sin contar con su magnífica red de bases repartidas por todo el mundo, concentraba a finales de julio del 14 su Gran Flota en Scapa Flow, desde donde protegía a las islas de cualquier posible invasión, dominaba las derrotas comerciales del Atlántico Norte y taponaba la «reducida botella» en que quedaban encerradas las marinas de guerra y mercante de su enemigo.

La desfavorable relación de fuerzas, las limitaciones

geográficas que acabamos de mencionar y el tener que subordinarse a una política continental que daba preferencia a los planes en tierra del Ejército sobre los de la Armada condicionaban, complicándola, la estrategia naval alemana, al reducir drásticamente sus opciones. Así, la Kaiserliche Kriegsmarine, defensivamente hablando, debía proteger el tráfico comercial propio, que pronto iba a quedar constreñido a las aguas del mar del Norte —con muchas limitaciones por la amenaza constante de la Navy— y del Báltico. Por otra parte, habría de impedir cualquier posible desembarco ruso en las costas de Pomerania a retaguardia del frente oriental alemán, donde sabemos los ejércitos del II Reich se mantendrían a la defensiva hasta lograr un desenlace decisivo en la campaña del Oeste siguiendo el plan Schlieffen, que se presumía se lograría tempranamente.

Ofensivamente hablando, la idea de maniobra era enfrentarse a la Grand Fleet en las aguas del mar del Norte en una clásica batalla donde se enzarza-

---

(1) SIERRA, Luis de la: *El mar en la Gran Guerra*. Editorial Juventud, Barcelona, 1984, pp. 17-18.



El gran almirante de la Kriegsmarine, Erich Raeder, acompaña a Hitler durante una revista naval.

ran decisivamente los *capital ships* de ambas marinas, confiando Von Tirpitz, creador de la Armada alemana, en la victoria, dada la superioridad en blindaje y artillería de sus buques. Pero, habida cuenta de que Alemania entraba en guerra sin haber completado su programa naval, tal salida no podría hacerse si previamente no se había desgastado a la Navy por medio de otro tipo de acciones ofensivas —sumergibles, minas, ataques rápidos de destructores con torpedos— que redujeran la superioridad en acorazados de los británicos, igualando fuerzas. Y es que, el reciente éxito japonés en la batalla naval de Tsushima, logrado por buques de superficie tipo *pre-dreadnought*, e incluso los ecos de Trafalgar, todavía estaban muy presentes en las mentes de los estados mayores navales de las grandes potencias, en especial en los mandos y marinería de la Royal Navy, siempre con ese encomiable espíritu ofensivo que la caracteriza. Un choque así es lo que esperaban los almirantes, los políticos y aun los pueblos de Alemania y Gran Bretaña...

Pero nadie había contado con un factor que sería determinante en la gran guerra naval en forma de hombre eminentemente precavido, quizá lo que necesitaba la Marina inglesa en aquella conflagración: John Rushworth Jellicoe, comandante en jefe de la Grand Fleet, «el único hombre en ambos

bandos capaz de perder la guerra en una tarde» (2), como dijo Churchill en una de sus grandilocuentes frases. Jellicoe, hombre muy respetado en la Navy y con grandes dotes de organización, era casi lo opuesto al arquetipo de marino inglés a lo Nelson: donde la mayoría de sus compañeros buscaban siempre el choque, él era un hombre calculador, muy técnico, que había entendido que en la guerra moderna tan importantes eran los cálculos sobre toneladas de carbón necesarias para mover la flota como las comparativas de cañones y blindajes. Consciente de la necesidad de proteger el tráfico propio y, sobre todo, de que sus buques eran la única muralla defensiva de su patria en caso de una guerra larga, optó por una estrategia sin brillantez pero que, a la postre, se mostraría altamente eficaz: la de no emprender ninguna acción ofensiva contra su enemigo, sometiéndolo a un cauto bloqueo a distancia, contemporizando como un Fabio Cunctator con Aníbal.

Nadie en su casa esperaba esta actitud eficiente pero «poco gallarda», por lo que le llovieron críticas muy duras tanto desde la propia Navy como desde los políticos más agresivos —Winston Churchill entre otros— e incluso de sus conciudadanos, que preferían a un osado y *beau* almirante Beatty, sin darse cuenta de que esa cauta estrategia aseguraría sus suministros y a la postre daría la victoria a su país (así de tajantes se muestran tanto Luis de la Sierra como Liddell Hart y otros historiadores del conflicto). Pero lo que es más importante, y acaso paradójico, es que su enemigo no esperaba tampoco esta estrategia por parte de la Royal Navy, lo que desconcertó a los almirantes en jefe alemanes durante toda la guerra, sumiéndoles en una terrible incertidumbre al pensar qué trampa podría esconderse tras esta inacción.

Así, con cada bando esperando que el otro actuara, y como por «simpatía» con la fea guerra que se estaba desarrollando en los campos de Flandes y Francia, Jellicoe había conseguido convertir el mar del Norte en una «tierra de nadie» acuática con la que los alemanes no sabían qué hacer. Esa estrategia de desgaste favorecía, obviamente, al más poderoso, y el más poderoso por cantidad de barcos, por calidad, por tradición, por geografía, era, sin duda, Albión. Dos años después de iniciada la guerra, el ratio de *dreadnoughts* había aumentado la desproporción a favor de Inglaterra hasta 42-23, dando la razón a Jellicoe (y a Tirpitz, quien había querido convencer en vano a Guillermo II desde el principio de la guerra para atacar antes de que ese desequilibrio creciera hasta hacerse irreversible). Cuando la Hochsee Flotte provocó al fin el encuentro en la indecisa batalla de Jutlandia en 1916 (3), ya era demasiado

---

(2) MASSIE, Robert K.: *Castles of Steel (Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea)*. Pimlico, Londres, 2005, p. 56. Cita también recogida por Liddell Hart en su *Historia de la Gran Guerra*.

(3) Además, para esas fechas, otros factores habían complicado aún más la estrategia naval alemana: los ingleses habían conseguido apoderarse de sus códigos cifrados; la producción británica de barcos, tanto mercantes como de guerra, seguía creciendo; Estados Unidos estaba a

tarde, quedando desde entonces la nueva y poderosa escuadra alemana en sus puertos hasta noviembre de 1918.

Poco más se puede decir de la planificación de la Gran Guerra en alta mar por parte alemana... si bien se puede hablar mucho de una nueva arma que iba a revolucionar para siempre la estrategia naval: el submarino, entonces solo sumergible: «Los submarinos alemanes estuvieron a punto de ganar la guerra en el año 1917, lo que solo la intervención de los Estados Unidos lograría evitar» (4). En 1914 todas las grandes potencias contaban ya con sumergibles, si bien como un arma completamente circunstancial y sin doctrina de empleo definida. La Royal Navy disponía de 54 unidades en servicio y 21 en grada, mientras que la Armada alemana disponía de 28 y 21 respectivamente. La temprana victoria del *U-9* de Weddigen —quien hundió en una sola acción tres cruceros enemigos en el canal de la Mancha en septiembre de 1914— comenzó a mostrar el camino y la potencialidad de esta amenaza silenciosa.

Pero solo cuando esta amenaza se volcó contra el tráfico mercante británico en una campaña sin restricciones fue cuando la nueva arma cobró su verdadera razón de ser, demostrando que su valor residía en el poder de estrangular el comercio enemigo, siendo muy difíciles en principio las contramedidas contra tan escurridizo tipo de guerra. Así, si al comenzar el conflicto la Marina alemana consideraba anecdóticos a los submarinos, como hemos visto, y en 1915 todavía solo había 35 en servicio; para 1916 ya había 70 sumergibles disponibles, complicando enormemente a la Royal Navy su tarea de protección de los barcos mercantes. La pequeña fuerza de submarinos alemana que, en principio no era más que una cortina de cobertura para la gran flota de superficie, permitiéndola cierta holgura pues obligaba a los ingleses a un bloqueo lejano en lugar de cercano, para 1916 había devenido en la fuerza ofensiva principal de su Armada, quedando los buques principales reducidos al papel de escudo de ese puñado de sumergibles que estaba haciendo estragos en las líneas enemigas. Con ello, y como dice el historiador Robert Massie, la rueda de la estrategia naval alemana había dado una vuelta entera.

Los datos hablan por sí mismos: al coste de 199 *U-boat* y más de 5.000 hombres, los sumergibles alemanes echaron a pique alrededor de 5.000 buques británicos, aliados y neutrales, con un total de más de 11 millones de toneladas de registro enviadas al abismo. Cuando se firmó el armisticio, Alemania disponía de 194 unidades operativas más 149 en construcción, terror de Gran Bretaña, como lo demuestra el hecho de que la Royal Navy hiciera especial

---

punto en entrar en la guerra... todo ello por no hablar de la desmoralización entre la oficialidad de la Marina alemana por esa estrategia de espera y del bloqueo enemigo, que corrosivamente iba haciendo notar sus efectos en forma de desabastecimiento de productos básicos para la población civil.

(4) SIERRA, Luis de la: *op. cit.*, p. 91.



Flotilla de submarinos *Weddigen*, así nombrada en homenaje al héroe de los sumergibles alemanes de la Primera Guerra Mundial.

hincapié en que los quería todos destruidos, como así fue (5)... Lo que no pudieron destruir fueron las enseñanzas que este nuevo tipo de guerra había grabado a fuego en las mentes de una generación de jóvenes oficiales alemanes que se mostraría decisiva en el siguiente choque.

## 1939

Si la Marina de Guerra del káiser no estaba preparada en 1914 para una guerra larga, mucho menos lo estaba la Kriegsmarine del III Reich para la guerra total que se le venía encima en 1939. En primer lugar, la geografía seguía jugando naturalmente en contra de Alemania, con sus salidas al mar completamente limitadas (lo que mejoraría relativamente en 1940 con la invasión de Noruega y de Francia). Y en segundo lugar, ni la flota de superficie ni el arma submarina habían alcanzado el número de unidades necesario para

---

(5) Todos los datos de este párrafo extraídos de las obras citadas de Luis de la Sierra y Robert Massie.

representar al menos una amenaza de consideración para la Royal Navy. Mejor dicho, el programa naval de reconstrucción no había hecho más que empezar, por lo que el número de buques en todas las categorías era completamente exiguo.

Durante muchos años, las limitaciones del Tratado de Versalles habían reducido la Armada germana a un puñado de navíos tan pequeño como inútil, con unos efectivos máximos de 15.000 hombres, 24 buques de combate —de ellos, solo seis acorazados viejos y pequeños, que al cabo de 20 años podrían ser sustituidos por buques que no superaran las 10.000 toneladas, lo que devendría en los famosos «acorazados de bolsillo»— y ningún submarino.

Pero los teutones, siempre

previsores, desarrollaron durante los años 20, a pesar de las restricciones, una organización administrativa con vistas a reconstruir algún día la gran flota de la que tan orgullosos se habían sentido, por lo que se contrató a personal civil para los puestos burocráticos, de forma que el número de 15.000 hombres fuera casi enteramente dedicado a los barcos, manteniendo, tanto la oficialidad como la marinería y los suboficiales, la técnica, la formación y, sobre todo, el espíritu de combate. Lo que habría de notarse en la siguiente guerra.

Sin embargo, a finales de los años 30, cuando la Marina empezó a alistar nuevas y brillantes unidades que se harían mundialmente famosas (el *Graf Spee*, el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*, el *Admiral Scheer*, el *Bismarck*), había algo más grave que no disponer de buques o no hacerlo en cantidad suficiente: por insólito que pudiera parecer, no había una estrategia naval definida, precisamente por culpa de quien más preocupado hubiera debido estar al respecto: el propio Adolfo Hitler. Al no definir claramente las amenazas potenciales o, por mejor decir, al dejarlas abiertas todas con su liderazgo político insaciable, condujo al Estado Mayor de la Armada a una situación de indefinición de la que resultó que a duras penas hubiera podido ni siquiera decidir antes de esta-



El acorazado de bolsillo *Admiral Scheer*.



Mascota a bordo.

llar las hostilidades qué tipo de buque iba a ser el principal en su escuadra: si el acorazado, el portaaviones o, de nuevo, el submarino. Este error monumental constituiría un pecado original que la Kriegsmarine arrastró durante toda la Segunda Guerra Mundial, pues los almirantes alemanes se vieron imposibilitados para trazar una estrategia clara y unos planes definidos, ya que quien ostentaba el poder político o bien mentía en sus intenciones o bien las variaba con una volubilidad inmanejable. Así, el gran almirante Raeder, a quien Luis de la Sierra califica de «sumamente competente, refinado,

gran organizador y, probablemente, el mejor estratega de que dispuso Alemania en la Segunda Guerra Mundial» (6), basó todo su programa naval durante los años 1936 y 1937 en la inteligencia de una guerra contra Francia, sin pensar nunca en tener que enfrentarse a la Royal Navy, pues Hitler le había prometido que jamás emprendería una guerra contra Inglaterra. Esto condicionaba de principio a fin el tipo de buque principal —acorazados de bolsillo y cruceros de batalla con preferencia sobre los sumergibles— y los planes de campaña de la incipiente Flota germana.

Pero todo el escenario cambiaría radicalmente cuando el *führer* anunció al jefe de la Armada la posibilidad de llegar a una guerra contra Gran Bretaña. Erich Raeder, consternado, le propuso entonces dos planes de construcción alternativos: uno a corto plazo, que se centraba en la construcción de sumergibles —más rápida y barata en comparación a la de otro tipo de buques— destinados a atacar el tráfico marítimo inglés, consciente de que la única forma de vencer al Reino Unido en inferioridad de medios navales era estrangulando su tráfico marítimo. El otro plan, a medio y largo plazo, era mucho más ambicioso y pasaba por crear una flota de superficie capaz de medirse con la Royal Navy, con portaaviones y acorazados como *capital ships*, lo que

(6) SIERRA, Luis de la: *La guerra naval en el Atlántico*. Editorial Juventud, Barcelona, 1974, p. 18.

**RELACIÓN DE FUERZAS NAVALES CONTENDIENTES EN 1939 Y PREVISIONES ALEMANAS  
SEGÚN EL «PLAN Z»**

	<b>Alemania («Plan Z», buques pre- vistos para 1944)</b>	<b>Alemania (buques en servicio 1939)</b>	<b>Gran Bre- taña (buques en servicio 1939)</b>	<b>Francia (buques en servicio 1939)</b>
Portaaviones	2-4	0	6	1
Acorazados y cruceros de batalla (incluye «bolsillo» en el lado alemán)	6	5	15	7
Cruceros pesados	3	2	15	7
Cruceros ligeros	13-16	6	49	12
Destruyores y torpederos	>125	34	183	72
Submarinos	>200	57	57	78

(Cuadro de elaboración propia según datos extraídos de las obras de Cajus Bekker y Luis de la Sierra citadas en el texto).

nunca podría ocurrir antes de 1944 como fecha más optimista. Se trataba del famoso «Plan Z», por el que optaría finalmente Hitler, lo que acarrearía nefastas consecuencias como veremos. Porque el hecho cierto es que cinco años antes de esa previsión, el 1 de septiembre de 1939, comenzaba una nueva guerra que encontraba a la Armada alemana sin una flota de superficie capaz de enfrentarse ni remotamente a la Royal Navy, y a la vez sin una flota de sumergibles considerable para realizar la única estrategia posible ante la eventualidad de una guerra contra Albión: la guerra al tráfico sin restricciones. Incluso un optimista nato y ferviente partidario de las posibilidades de la nueva arma, el almirante Karl Dönitz, exclamó tras enterarse de la declaración de guerra del 3 de septiembre: «¡Demonios! Otra vez en guerra contra Gran Bretaña...». Después de lo cual se puso a trabajar en sus planes con un objetivo claro: ganar la nueva batalla del Atlántico que se avecinaba, para lo cual aseguraba necesitar al menos 300 submarinos continuamente operativos (la realidad es que de los 57 que tenía Alemania en esas fechas, solo 26 eran oceánicos) (7).

Y si bien es cierto que la situación estratégica cambió a favor de la Armada alemana en 1940 con las conquistas de Noruega y Francia, ampliar su litoral,

(7) BEKKER, Cajus: *Hitler's Naval War*. Zebra Books, Nueva York, 1974, pp. 301-302.

puertos y accesos a los océanos, supuso un coste tremendo, pues al acabar la campaña contra el país nórdico solo disponía de un crucero pesado, dos ligeros y cuatro destructores como buques de combate operativos. Como había sentenciado Raeder, una guerra naval contra Gran Bretaña era suicida... Por ello, cuando en enero de 1943 Hitler dio la orden de cancelar cualquier construcción en marcha de buques de superficie para concentrar todos los esfuerzos en la producción de submarinos para alimentar definitivamente una guerra total contra el tráfico enemigo, se habían perdido ya más de tres preciosos años no solo en términos de producción, sino también tácticos, pues su enemigo había desarrollado toda una nueva doctrina de guerra antisubmarina que acabaría con el poderío de los «lobos grises». Poderío que nunca llegó a la cifra deseada por su máximo jefe de 300 unidades operativas al tiempo, pues en su mejor momento numérico — finales del 42, principios del 43— el número de sumergibles desplegados en el teatro de operaciones principal, el Atlántico, nunca superó la cifra de 200. Lo sorprendente es que la Marina alemana, con tantos factores adversos, entre los que no era el menor el de los tremendos «bandazos» estratégicos dictados por su arbitraria dirección política, diera



Maniobras en alta mar.

cumplimiento a la multitud de objetivos asignados, haciéndolo proporcionalmente de forma mucho más efectiva que su cauta predecesora de la Primera Guerra Mundial, logrando éxitos insólitos como las incursiones del *Graf Spee* o del *Admiral Scheer* en cuanto a navíos de guerra de superficie se refiere, o las no menos resonantes victorias de sus buques corsarios con el *Atlantis* y el *Penguin* a la cabeza, por no hablar de triunfos tan osados como la invasión de Noruega o la escapada del *Scharnhorst* y el *Gneisneau* por el canal de la Mancha ante las mismísimas narices de la Royal Navy. Un dato nos habla de todos estos triunfos: 4.786 mercantes aliados fueron hundidos por Alemania a lo largo de la guerra, amenazando muy seriamente las líneas comerciales aliadas (de ellos, 2.603 fueron echados a pique por los submarinos, al coste de más de 1.000 unidades propias y prácticamente todas sus dotaciones sacrificadas valientemente). Nótese la eficacia de los escualos, pero también de las unidades de superficie, que lograron todas esas victorias en unas condiciones de supremacía enemiga aplastante.

En conclusión, el axioma repetido por el maestro Luis de la Sierra parecía cumplirse una vez más: siempre que se enfrentan una potencia continental y otra marítima en una guerra larga, la victoria se decanta irremisiblemente a favor de la segunda, pues su dominio de las rutas marítimas, asegurando el tráfico propio y estrangulando el contrario, asegura el derrumbamiento económico de la primera, máxima aún más cierta en las guerras modernas, en las que el factor industrial es decisivo. La victoria venía, de nuevo, de los mares...

## Epílogo

Este artículo no pretendía ser un resumen histórico de la actuación naval germana en ambas guerras mundiales, ni siquiera un análisis minucioso de sus estrategias y cambios de planes de combate, sino solamente un somero resumen del estado de su Armada al comienzo de ambas para señalar las enormes dificultades con que se enfrentaba tanto en agosto de 1914 como en septiembre de 1939. No nos resistimos sin embargo a hacer un epílogo en homenaje a aquellos valerosos marinos que se batieron tan bravamente ante tan poderosos enemigos en ambas campañas.

La veraniega mañana del sábado 21 de junio de 1919 se prometía feliz en la rada de Scapa Flow, donde la Armada alemana —cautiva, desarmada y en vías de descomposición moral— languidecía desde el armisticio que había puesto fin a la Gran Guerra. Sin embargo, los rústicos habitantes del entorno enseguida se percataron de que algo raro ocurría: los 74 barcos de la Flota alemana, con la bandera de la Marina imperial en lo más alto del palo y con sus bandas de música lanzando al éter las más solmenes marchas triunfales prusianas, se estaban autohundiendo como resultado de un minucioso plan

trazado por sus jefes y oficiales, que preferían el dolor de mandar sus propios buques a pique antes que verlos en manos de su mortal enemigo «en un *Gotterdammerung* que irritó sobremanera a los ingleses» (8). Unos barcos que si, a fuer de ser sinceros, no habían sabido estar a la altura durante la guerra, habían sabido gracias a sus dotaciones acabar con honor.

Más encomiable aún es el epílogo de la Marina de guerra alemana en la Segunda Guerra Mundial, pues sus restos —un puñado de destructores, torpederos y barcos de carga— en unas condiciones francamente desesperadas, con los soviéticos acosándoles brutalmente, lograron evacuar entre enero y mayo de 1945 (una semana después de la rendición seguían haciéndolo) no menos de dos millones de soldados y paisanos desde las regiones orientales hasta la zona que iba a quedar en manos de los aliados occidentales. Si en 1939 la Marina alemana empezó una lucha que no podía ganar, en 1945 terminaba con uno de los mayores éxitos humanitarios de la Historia, conduciendo un rescate arriesgadísimo por las aguas del Báltico, sin parangón en los anales marítimos y dentro la más fina tradición naval, lo que habla de la entrega de sus dotaciones y mandos y de su espíritu de servicio hasta más allá del fin de la guerra.

(Todas las figuras pertenecen al álbum de cromos *Die deutsche Wehrmacht*, publicado durante el periodo de entreguerras en Dresde. Archivo General Calvo Picó).

#### BIBLIOGRAFÍA

- BEKKER, Cajus: *Hitler's Naval War*. Zebra Books, Nueva York, 1974.
- CALVO PICÓ, Pedro: *Historia del Arte Militar*. Obra inédita en seis tomos del general de brigada de Infantería DEM Pedro Calvo Picó.
- DÖNITZ, Karl: *Diez años y veinte días*. Altaya, Barcelona, 2007.
- HUMBLE, Richard: *La Flota de Alta Mar de Hitler*. Editorial San Martín, Madrid, 1974.
- LIDDELL HART, Basil: *History of the First World War*. Book Club Associates, Londres, 1973.
- MASSIE, Robert K.: *Castles of steel (Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea)*. Pimlico, Londres, 2005.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *Cruceros de batalla*. Real del Catorce Editores, Madrid, 2008.
- SIERRA, Luis de la: *Buques suicidas: La historia de los submarinos de bolsillo, torpedos humanos y botes explosivos en el siglo XX*. Luis de Caralt Editor, Barcelona, 1958.
- *Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1985.
- *Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1984.
- *El mar en la Gran Guerra (1914-1918)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1984.
- *La guerra naval en el Atlántico (1939-1945)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1974.
- *La guerra naval en el Mediterráneo (1940-1943)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1976.
- *La guerra naval en el Pacífico (1941-1945)*. Editorial Juventud, Barcelona, 1979.
- *Titanes azules*. Editorial Juventud, Barcelona, 1963.

---

(8) SIERRA, Luis de la: *op. cit.*, p. 10.