

LA KRIEGSMARINE Y LA GUERRA DE ESPAÑA (*)

Claude HUAN
Capitán de navío

El Tratado de Versalles limitó considerablemente el número de las unidades y el tonelaje de la flota alemana (145.000 toneladas). No permitía la existencia de submarinos ni de unidades aeronavales. Después de la subida de Hitler al poder consiguieron —por el Tratado de Londres de junio de 1935— la posibilidad de construir una flota cuyo tonelaje no debía sobrepasar el 35 por 100 del de la británica, que alcanzaba en ese momento las 420.000 toneladas.

El 17 de julio de 1936, cuando estalló el levantamiento en España, la Kriegsmarine poseía, como unidades operativas, 3 acorazados de bolsillo, 6 cruceros y 12 torpederos.

Posiblemente, el estallido de la guerra cogió a Hitler por sorpresa, aunque aceptó desde el principio las demandas de ayuda de los nacionales, pensando en la posibilidad de obtener numerosos beneficios: aislamiento de Francia, bases militares en España, materias primas, etc.

Desde el 22 de julio, de acuerdo con los deseos del embajador alemán, Hitler autorizó al almirante Raeder para que enviara a aguas españolas, bajo las órdenes del almirante Carls, una fuerza naval con los acorazados de bolsillo *Deutschland* y *Scheer*; mientras tanto, los marinos en situación de permiso de los otros navíos se reintegraban al servicio y el resto de las unidades recibían la orden de acelerar su puesta a punto. El 24 de julio, el grupo (llamado de maniobras) abandonaba Wilhemshafen ¡a 24 nudos!

El 25 de julio se conoció la decisión francesa e italiana de ayudar a ambos adversarios y el 26, en Bayreuth, Hitler comunicó al enviado del general Franco su determinación de apoyar a los nacionales. Esa misma tarde se constituyó en Berlín, en el Ministerio de la Luftwaffe, un Estado Mayor *particular W* (Sonderstab W) bajo las órdenes del general Willberg, encargado del aprovisionamiento de la ayuda prometida a los españoles. El representante de la Kriegsmarine era el capitán de navío Coupette, jefe del Departamento de Navegación. Hacia el 31 de julio partía de Hamburgo el primer carguero alemán *Usaramo*, 7.775 toneladas de registro bruto (trb), con seis aviones y 85 aviadores alemanes. El 28 zarpaba el crucero *Köln* con cuatro torpederos de la segunda flotilla, seguido el 30 del petrolero *Hansa* (21.131 trb). En una semana los alemanes habían tomado su decisión y estaban dispuestos a llevarla a cabo.

La misión principal del almirante Carls consistía en proteger los intereses alemanes en España y controlar la evacuación de todos sus súbditos. Pero

(*) Este artículo ha sido elaborado únicamente con datos tomados de archivos alemanes.

también era una ocasión adecuada para mostrar el pabellón de la nueva marina nazi.

Debido al rápido deterioro de la situación y a la necesidad de asegurar el control tanto en el Cantábrico como en el Mediterráneo, el almirante Raeder decidió enviar a España unidades suplementarias. El acorazado de bolsillo *Graf Spee* zarpó el 14 de agosto, seguido por el crucero *Nürnberg* el 27, mientras que tres torpederos de la tercera flotilla lo hacían el 12 de agosto y otros tres de la cuarta el 20. Un segundo petrolero, el *Wollin* (3.429 trb), largaba amarras el 5 de agosto para asegurar el abastecimiento de las unidades que operaban en la costa norte; el *Hansa*, con base en Tánger, efectuaba la misma operación en el Mediterráneo. ¡A finales de agosto la mitad de la flota alemana estaba en aguas españolas! Teniendo en cuenta la línea fronteriza que se estaba perfilando entre los nacionales y los republicanos, la situación de la flota alemana de la zona norte oscilaba entre los puertos de Bilbao, Santander y San Sebastián, con La Coruña y Ferrol como bases. En la zona sur circulaba entre los puertos de Málaga, Almería, Cartagena, Valencia, Palma y Barcelona, con Cádiz y Tánger como bases (el 5 de agosto los alemanes obtuvieron autorización para fondear en Tánger, ciudad internacional).

Numerosos navíos mercantes se pusieron a las órdenes del almirante Carls para asegurar la repatriación de los súbditos alemanes sorprendidos en España por el conflicto (*Monte Sarmiento, Bessel, Bellona, Hermes, Wigbert, Saturn, Hansa, Hamburg*, etc., en total 27 unidades).

Simultáneamente se desarrollaban los contactos con los nacionales; el 3 de agosto, con ocasión de una escala del *Deutschland* en Ceuta, el general Franco desayunó a bordo, invitado por el almirante Carls.

En el plano internacional, la situación evolucionaba. El 1 de agosto el presidente Blum lanzó su llamada a la no intervención en España. El día 4 Hitler envió a Italia al almirante Canaris (jefe del Abwehr y buen conocedor de España) para que se encontrara con el general Roatta, jefe de los Servicios Especiales italianos, mientras que el primer carguero italiano llegaba el día 3 a Melilla con 3.000 toneladas de munición y armas. El segundo lo hizo el 14 con 12 cazas, y el tercero llegó a Vigo (la flota republicana le había impedido entrar en Cádiz) el día 23 con 3.000 toneladas de gasolina de avión.

La colaboración germano-italiana se iba esbozando paulatinamente. El 6 de agosto Ciano recibió al embajador alemán.

El día 23 el Príncipe de Hesse se reunió con Mussolini para proponerle el envío de oficiales de enlace con el general Franco. Por fin, el 26, Ciano informó al general Roatta del acuerdo logrado en Berlín sobre el envío a España de una misión militar germano-italiana.

Del 19 al 24 del mismo mes, Gran Bretaña, URSS, Italia, Alemania y Portugal aprobaron el principio de *No Intervención*, al que se adhirieron en poco tiempo 27 países. El 8 de septiembre tuvo lugar la primera actuación de dicho Comité.

En el mar la situación de los nacionales no mejoraba. Los navíos de guerra de los que se habían apoderado representaban aproximadamente un tercio

del tonelaje de la flota, pero no incluían más que unidades grandes (un acorazado y tres cruceros) que se encontraban además en construcción o en reparación. El resto de la flota (un acorazado, tres cruceros, seis destructores y doce submarinos) permanecía en manos republicanas, lo que les permitía controlar el mar entre Marruecos y la base nacional de Cádiz.

Los alemanes habían tomado todas las medidas posibles para asegurar el secreto de sus envíos a los *rebeldes* (utilización de compañías privadas, camuflaje de los productos, falsas indicaciones de origen, personal camuflado como deportistas, etc.). Sin embargo, a pesar de estas precauciones, los republicanos conocían la naturaleza de la ayuda alemana. El 4 de agosto el destructor republicano *Almirante Valdés* cañoneó durante cuarenta y cinco minutos al cañonero alemán *Sevilla* cuando salía de Larache, aunque éste consiguió entrar en Tánger sin sufrir daños. El día 7 el *Usaramo*, primer carguero con material de guerra, fue interceptado por el mismo buque y tuvo que dirigirse a Lisboa.

El 19 de agosto el *Kamerun*, segundo carguero fletado para el mismo tipo de transporte, fue detenido por el submarino *B-2* y cañoneado el día 20 por el crucero *Libertad*, que le impidió entrar en Cádiz, por lo que siguió la misma derrota hacia Lisboa. El 22 el *Lahneck* hizo lo mismo al ser detenido por el submarino *C-1*. Esto decidió a los alemanes a utilizar esta ruta para todos sus envíos de ayuda (material y personal), hasta principios de septiembre.

Como consecuencia de las conversaciones germano-italianas de agosto, los alemanes tomaron una serie de decisiones en favor de los nacionales. El día 28 del mismo mes Hitler autorizó la participación de sus tropas en el combate; mientras tanto, el almirante Canaris se encontraba de nuevo con Ciano y el general Roatta para proponerles una cooperación militar. El 31, el mariscal Von Blomberg ordenó al teniente coronel Warlimont que se dirigiera a España, pasando por Roma, donde se reuniría con el general Roatta (1). Su misión consistiría en:

- Controlar toda posibilidad de ayuda a los nacionales por parte de la Wehrmacht.
- Aconsejar al mando español.
- Hacer valer los intereses alemanes.
- Trabajar con los italianos en España.

A partir del 31 de agosto comienza realmente la colaboración militar entre italianos y alemanes, quienes habían tomado claramente la iniciativa.

Desde entonces los alemanes decidieron mantener permanentemente en España una fuerza naval de tres cruceros y dos flotillas de torpederos para asegurar su presencia en las costas norte y sur y una base de operaciones en Cádiz, que llegó a ser la primera de los nacionales. El 2 de septiembre el almi-

(1) En realidad, Roatta reemplazó al coronel Faldella para tener superioridad sobre Warlimont.

rante Boehm, que había relevado al almirante Carls, recibió nuevas directrices a bordo del *Nürnberg* sobre su misión en España: sostener a las fuerzas del general Franco y cooperar con los italianos.

Portugal, como consecuencia de su adhesión al principio de No Intervención, decidió cerrar sus fronteras el 24 de septiembre, por lo que los cargueros alemanes que transportaban material de guerra fueron enviados tanto a Vigo como a Sevilla, siendo escoltados en este caso por un navío de guerra alemán.

Para la recepción de material se instituyó la firma HISMA (Hispano-Marroquí), posteriormente con sede en Sevilla, a las órdenes del mayor Von Scheele, con el teniente de navío Plass como adjunto de Marina.

Desde su llegada al cuartel general de Franco, el coronel Warlimont, con la ayuda del teniente de navío Luca, envió una serie de relaciones para obtener los suministros más indispensables para los nacionales, principalmente aviones, cañones y municiones. En lo que se refiere a la Armada, parecía necesario el envío inmediato de artillería DCA para reforzar los buques nacionales (105 mm y 88 mm), lanchas torpederas para compensar la ausencia de destructores y submarinos para atacar el tráfico enemigo. (Hay que tener en cuenta que los españoles dirigían peticiones similares a los italianos para intentar aprovechar las coincidencias que sentían latentes entre ambos aliados.) Todas estas peticiones fueron concedidas paulatinamente, excepto la de los submarinos. La venta de los *U-boot* estaba prohibida por el Tratado de Londres, cuya tinta aún estaba húmeda, y que los alemanes no deseaban transgredir tan rápidamente.

Las conversaciones continuaban en el Comité de No Intervención, en el que cada país acusaba al otro de violar su espíritu.

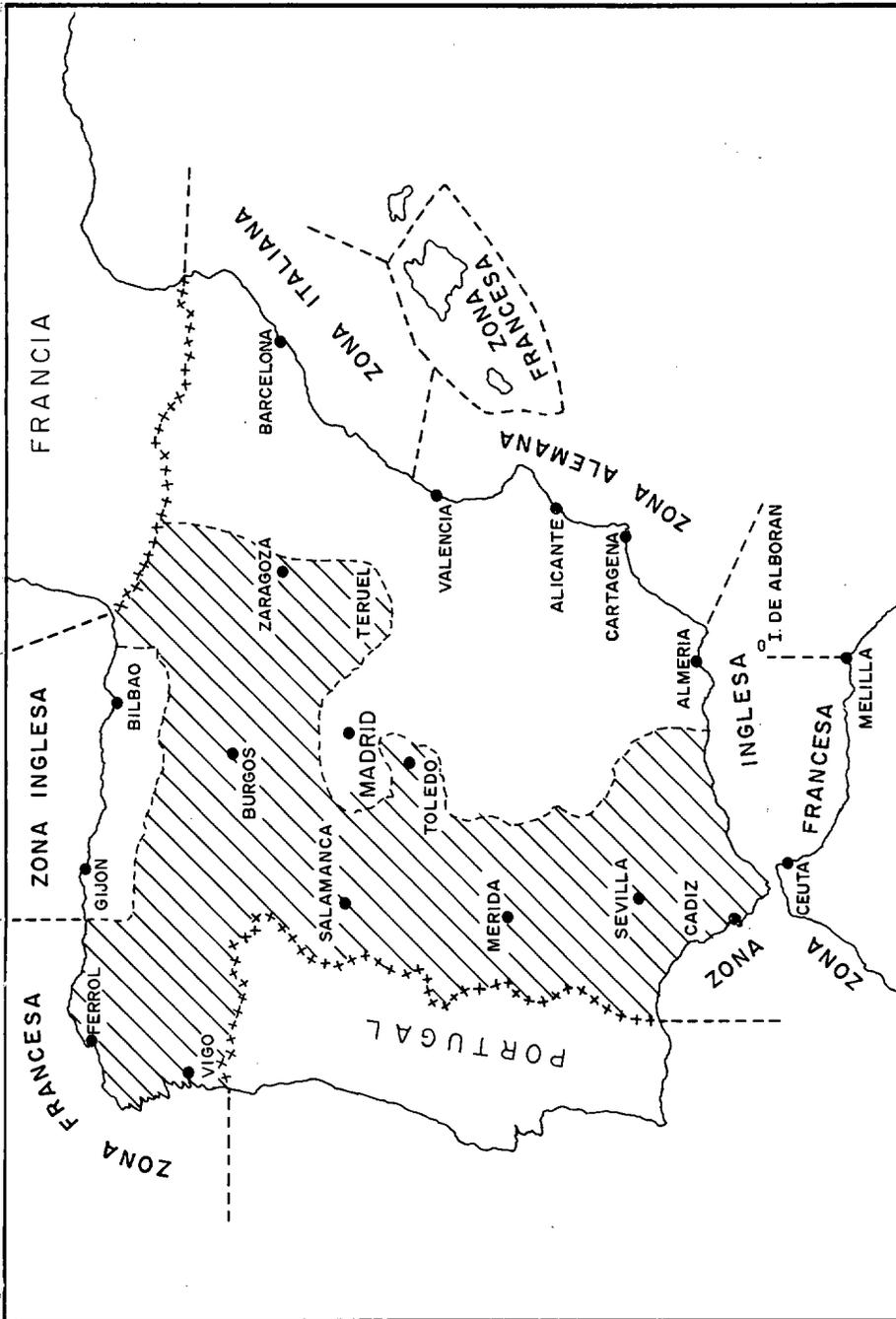
Después de reunirse en Mérida, las tropas nacionales del norte y del sur dirigieron sus esfuerzos en dirección a Madrid, que esperaban tomar en octubre.

Este éxito obligó al presidente de la República, Azaña, a aceptar la dimisión de Giral y confiar la dirección del nuevo gobierno a Largo Caballero, quien puso como condición que los comunistas entraran en el gabinete; era la primera vez que un partido comunista participaba en el gobierno de un país occidental. Esta nueva situación y el continuo incremento de los envíos germano-italianos decidió a Stalin a ofrecer una ayuda directa a los republicanos.

El primer carguero soviético fue el *Neva* (3.113 trb), que fondeó en el puerto de Alicante el 25 de septiembre, seguido rápidamente por el *Kuban* (6.113 trb), *Zyrianine* (2.593 trb), *Bolchevik* (3.974 trb), *Komsomol* (5.109 trb), etc.

Durante el mes de septiembre la actividad de la flota alemana se orientó hacia una intervención marcadamente militar en favor de los nacionales. Habían contribuido a la evacuación de más de 1.500 personas, entre ellas la hermana y la cuñada de Primo de Rivera, aunque un intento (2) de comprar

(2) Actuó de intermediario el capitán de corbeta Wenninger, comandante del torpedero *Iltis*.



Zonas de control naval (20 de abril de 1937).

la vida de este último por 3.000.000 de pesetas fracasó. Sin embargo, su continua presencia delante de los puertos republicanos les permitía informar a los nacionales de todos los movimientos de las unidades españolas y extranjeras. Un destacamento del servicio alemán de escucha (B. Dienst) logró descifrar los códigos republicanos, que cambiarían de nuevo el 21 de septiembre.

El 26 de septiembre la flota republicana abandonó el Mediterráneo (con su acorazado y sus cruceros) para ayudar a sostener el frente del norte. El crucero *Leipzig* recibió el encargo de seguirla desde Vigo a Bilbao. El 1 de octubre el torpedero *Wolff* se reunió con la barrera nacional constituida para intentar interceptar el petrolero republicano *Campeador* (7.932 trb), que venía de México.

Aprovechando la presencia de embarcaciones pesadas republicanas en el norte, el almirante Moreno salió de Ferrol el día 27 con los cruceros *Canarias* y *Cervera* en dirección al estrecho de Gibraltar, de cuya vigilancia se encargaban dos destructores republicanos.

El día 29, a las 5.00, a la altura de cabo Espartel se ordenó *Zafarrancho de combate*. A las 6.20, el *Canarias* abrió fuego sobre el *Almirante Ferrándiz*, que se fue a pique (87 obuses de 203 mm); simultáneamente el crucero *Cervera* atacó al destructor *Gravina*, que, aunque averiado, consiguió llegar a Casablanca, donde el comandante De Caso y Montaner se pasó a los nacionales, quienes a consecuencia de esta victoria adquirieron la supremacía marítima en el Mediterráneo, liberando Marruecos y Cádiz del bloqueo republicano.

Este giro de la situación, unido al visible incremento de la ayuda soviética, que los nacionales exageraban conforme a sus deseos, determinó el incremento de la ayuda alemana e italiana en favor de los *blancos*, ahora comprometidos en la batalla de Madrid. El 1 de octubre se encomendó al almirante Carls, que volvía a España con el *Scheer* y el *Deutschland*, la escolta de los cargueros destinados a los nacionales, la defensa de los intereses alemanes y la búsqueda de información sobre el tráfico republicano.

Desde el 30 de septiembre todos los cargueros enviados hacia España fueron escoltados por un buque de guerra alemán. Todos estos navíos, *Girgenti* (Georg), *Eisenach* (Elize), *Pasajes* (Peter), *Helios* (Helga), *Procida* (Paul), etc., transportaron desde Stettin 389 hombres y 2.268 toneladas de material de guerra en dirección a Ferrol y Sevilla, desde el 25 de septiembre hasta el 6 de octubre.

Durante el mes de octubre continuó el flujo de material; el *Sevilla* (Sophie) fue recibido por el crucero *Köln*, el *Genua* (Gustav) por el *Seeadler*, el *Hércules* (Hans) por el *Albatros*, el *Capri* (Carla) por el *Seeadler*, etc.

El día 14 el coronel Warlimont (conocido con el sobrenombre de Walter) pidió cinco lanchas lanzatorpedos para compensar la falta de torpederos nacionales. Se tomó la decisión de enviar cinco unidades (S1 a S5) destinadas a China. Estaban armadas con dos tubos lanzatorpedos con un radio de acción de 250 millas a 35 nudos. El 20 de octubre se habían enviado ya, por vía marítima, 100 aviones alemanes y 90 italianos.

Con las primeras tropas italianas desembarcó el capitán de navío Ferreti (conocido con el sobrenombre de Rossi), que sería el jefe de la misión naval italiana en España.

Pero la decisión más importante consistió en alistar directamente a miembros de las fuerzas armadas alemanas e italianas como voluntarios (legionarios).

Ciano, con ocasión de su viaje a Berlín el 20 de octubre y a Berchtesgaden el 24, se puso de acuerdo con los alemanes para comprometer sus fuerzas navales en la lucha contra el tráfico republicano. El 21 del mismo mes los italianos enviaron dos destructores para controlar el tráfico en el estrecho de Sicilia.

El día 30 Hitler decidió enviar la Legión Cóndor y ordenó al almirante Raeder el envío de dos *U-boot* al Mediterráneo. Igualmente los italianos designaron dos submarinos en los que embarcaría también un oficial español para presentarse eventualmente como comandante si la ocasión lo requiriera. El día 28 los capitanes de corbeta Bobadilla y Génova se dirigieron a La Magdalena, bajo nacionalidad argentina, para embarcar en los submarinos *Topazio* y *Náyade*, que zarparon el 8 de noviembre hacia la costa republicana.

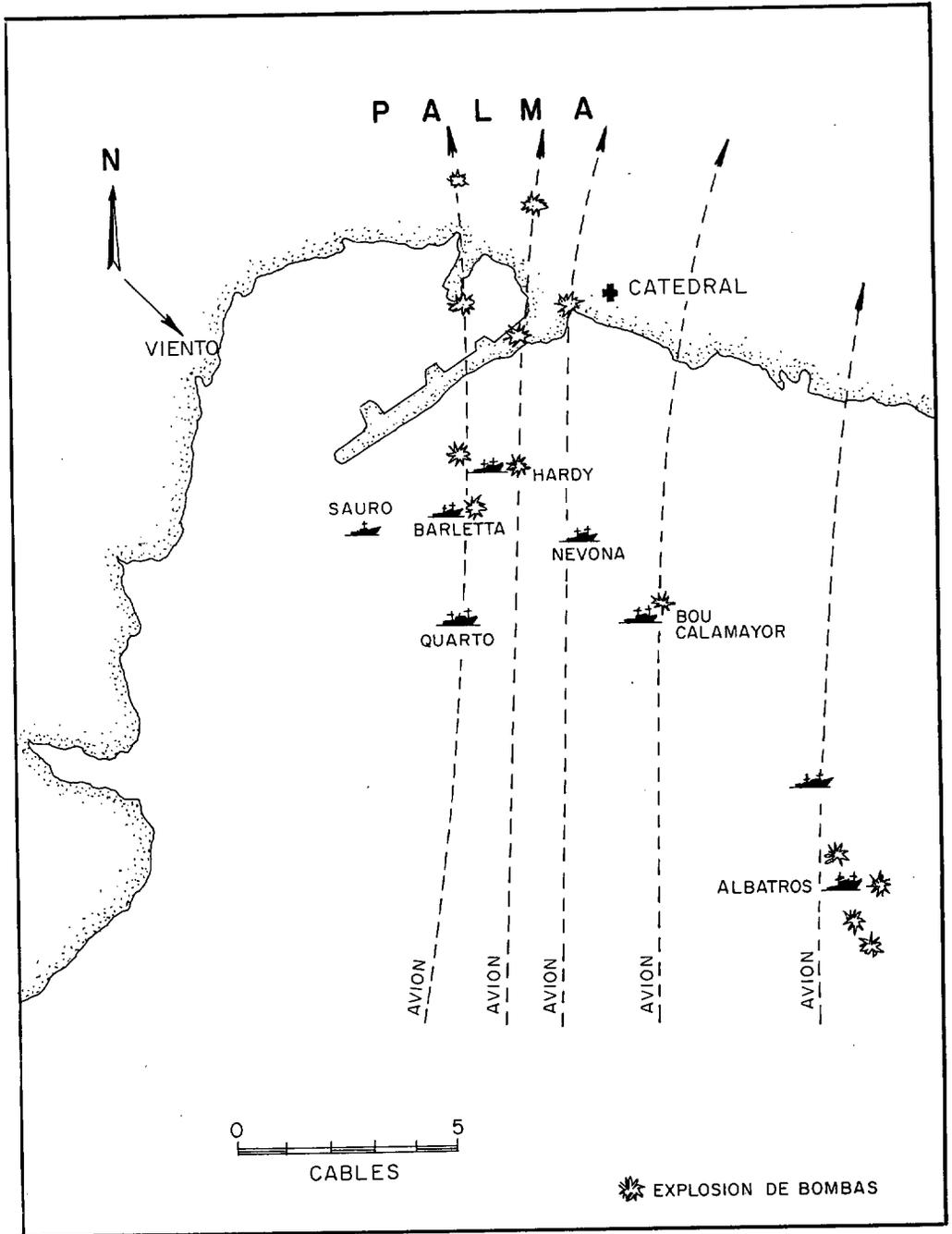
Mientras que Mussolini inventaba el 1 de noviembre el *Eje Roma-Berlín*, el almirante Raeder ordenaba la operación *Ursula*, operación en la que los *U-boot* actuaban conjuntamente con la Marina italiana en las costas republicanas del Mediterráneo. Cada país, dependiendo de su función, debía ocupar los sectores de Cartagena y Valencia. La totalidad de la operación se mantendría en el mayor secreto: los *U-boot* tendrían que permanecer invisibles, evitar la circulación durante su tránsito, navegar sin pabellón, sin número y sin nombre. La tripulación debía firmar el compromiso, bajo pena de muerte, de permanecer mudos durante toda su vida sobre lo que se refiriera a la operación. Los dos primeros *U-boot* designados, *U-33* y *U-34*, recibieron los nombres código de *Tritón* y *Poseidón*, y Dönitz, jefe de los *U-boot* (FdU), nombró dos comandantes altamente experimentados. El *U-33* fue confiado a Freiwald y el *U-34* a Grosse. En los mensajes los submarinos serían los cargueros *Ursula* y los nombres de los comandantes Frey y Gros. Sin embargo, cada Marina controlaba por separado sus unidades.

El 17 de noviembre se firmó en Roma, entre el almirante de escuadra Pini y el capitán de fragata Lange, un acuerdo sobre cooperación. El 20, el *U-33* y el *U-34* zarpaban del Elba hacia el Mediterráneo a 11 nudos.

Como puede observarse, Alemania no dudó en recurrir a la piratería, en contradicción con la Ley Internacional.

El 4 de noviembre Franco aceptó la ayuda de la Legión Cóndor (5.000 hombres, más 160 aviones) cuyo jefe, el general Sperrle (3), voló el día 5, vía Roma, hacia España, donde llegó el 9.

(3) Sperrle y su jefe de Estado Mayor, Von Richtofen, fueron seleccionados por su experiencia, adquirida en el centro de entrenamiento secreto que desde 1925 los soviéticos habían dejado a los alemanes en Lipetzk (cerca de Voronej).



Ataque aéreo de Palma (26 de mayo de 1937) (esquema según el Hardy).

El 10 de noviembre las dos primeras lanchas, que inicialmente iban a ser vendidas a China, embarcaron en Bremerhaven sobre el *Uhlenfels* con destino a Ferrol, a las órdenes del teniente de navío Furke. Las lanchas fueron desembarcadas durante la noche y, después de haber hecho sus pruebas en la mar el 24 y el 26, pusieron rumbo a Cádiz, donde llegaron el 9 de diciembre; mientras tanto, el carguero *Capri* había desembarcado allí el material de recambio y ocho torpedos G-7 W el día 18.

El 4 de noviembre Warlimont pidió que se le mandaran 500 minas submarinas, muy necesarias para los *blancos*. Aceptó Raeder, ordenando que fueran enviadas a Stettin el 8, para embarcarlas con destino a Ferrol, donde llegaron el 16 de diciembre.

El mismo día el almirante Raeder se ponía de acuerdo con los italianos para regularizar los intercambios de información. Y el 17 Hitler se reunía con Von Neurath, Von Blomberg y Raeder para comunicarles su decisión de reconocer al general Franco como jefe del gobierno español e intensificar la ayuda en su favor. El almirante Raeder confirmó su intención de dejar permanentemente en España, mediante relevos sucesivos a las órdenes de un almirante, un crucero y dos torpederos en el norte y un acorazado de bolsillo y cuatro torpederos en el sur; todos ellos operaban conjuntamente con el general Sperrle (en la práctica el *Köln* y el *Scheer*, con la segunda flotilla de torpederos, estaban a las órdenes del almirante Carls).

El 16 de noviembre tuvo lugar en Salamanca una gran recepción a la que asistieron los almirantes Moreno y Cervera y el general Sperrle para montar una operación aérea (nombre de código Hansa) contra la flota republicana con la colaboración de la Legión Cóndor, que acababa de llegar. Estaban previstas tres acciones: contra Cartagena, en la noche del 25 al 26 o en la del 26-27; contra Alicante, 28-29, y después contra Barcelona. Al mismo tiempo, los italianos atacarían Valencia desde Palma de Mallorca. La Marina alemana debía preparar 2 unidades de vigilancia delante de Melilla (torpedero *Leopard*) y Cartagena (crucero *Nürnberg*). Los cruceros *Canarias* y *Cervera* permanecerían en alta mar por si se producía una salida de los *rojos*. El ataque contra Cartagena con 11 aviones no tuvo los resultados esperados y la operación *Hansa* fue abandonada.

En lugar de atacar los puertos donde se embarcaba el material ruso, el general Franco, que no poseía suficiente artillería, prefirió utilizar los bombarderos alemanes en el mantenimiento del frente terrestre para acelerar la ofensiva sobre Madrid, cuya caída esperaba próxima, confiando los ataques a los puertos a la aviación italiana con base en Mallorca.

El 25 de noviembre el capitán de corbeta Petzel, jefe de la estación alemana de Ferrol, se dirigió de Kiel a España en el crucero *Königsberg*, en compañía del capitán de fragata Meyer-Döhner, jefe de la misión alemana en España, llegando a Ferrol el 28.

La cooperación en la mar era un hecho. El 24 de noviembre el *Leopard*, en misión de vigilancia delante de Cartagena, seguía a distancia a 5 destructores republicanos cuyo objetivo era cañonear Ceuta.

El 2 de diciembre tuvo lugar en Ceuta la primera reunión sobre la posibilidad de organizar operaciones conjuntas entre las fuerzas nacionales y las Marinas alemana e italiana. En ella participaron el almirante Moreno, el almirante Carls y el almirante Marengo, el capitán de navío Rossi y los capitanes de corbeta Meyer-Döhner y Wagner (del Estado Mayor de Berlín).

Del 7 al 13 de noviembre 12 navíos (50.000 trb), entre ellos el paquebote *Berlín* (Berta) y *San Luis* (Sarka), los transportes *Apollo* (Anna), *Thielberg* (Toni), etc., transportaron la Legión Cóndor y su material. Entre los aviadores se encontraba el grupo AS-88 (Aufklärung über See), de reconocimiento marítimo. Dos hidroaviones (un *HE 59* y un *HE 60*), bajo las órdenes del teniente Wollf habían llegado a Cádiz el 14 de octubre en el *Eisenach*. Hay que recordar que aunque el Tratado de Versalles prohibía a Alemania la posesión de unidades aéronavales, en realidad se había eludido esta medida enmascarándolas como sociedades deportivas. El empleo de estos hidroaviones en España les permitió realizar experiencias de combate, sobre todo en el lanzamiento de torpedos sobre unidades de superficie, pruebas difíciles de llevar a cabo por una sociedad deportiva. Desde su llegada, estas unidades adoptaron Melilla como emplazamiento, para, desde allí, atacar el 5 de noviembre las bases republicanas de Málaga y Cartagena; en diciembre llegaron a Melilla otros dos hidroaviones transportados por el *Capri*. En total, cada unidad del grupo AS-88 efectuó unos diez vuelos en 1936.

El 6 de diciembre el almirante Boehm, que debía relevar al almirante Carls en España con el *Scheer*, el *Nürnberg*, el *Königsberg* y una cuarta flotilla de torpederos, fue llamado a Berlín para recibir las directrices del almirante Raeder referentes a la puesta en marcha de la cooperación germano-italiana en el mar. El mismo día el almirante Canaris se encontraba con el almirante Cavagnari para efectuar el reparto de los objetivos, mientras tanto, los italianos creaban la *Ufficio Spagna*, homóloga de la *Hisma* alemana.

Se convino que al regreso de los dos *U-boot* (*U-33* y *U-34*) del Mediterráneo, dos oficiales submarinistas italianos irían a Berlín para sacar partido de sus experiencias.

El 28 de noviembre, ambos submarinos entraban en el Mediterráneo; el *U-33* se encargaría del sector de Alicante y el *U-34* del de Cartagena, reemplazando el 30 de diciembre a los submarinos italianos *Sciessa* y *Torricelli*, que acababa de torpedear el 22 de noviembre, a las 9,50, desde 750 metros, al crucero republicano *Libertad*, fondeado en la gran rada de Cartagena, con el capitán de corbeta español Arturo Génova a bordo. Los submarinos estaban autorizados a atacar tanto transportes republicanos como soviéticos, considerados ambos embarcaciones de guerra republicanas. La exploración fue efectuada por las fuerzas navales alemanas del Mediterráneo. En la práctica, un torpedero alemán *Leopard*, después *Luchs*, después *Wolff*, estaba situado permanentemente delante de Cartagena. El responsable de las operaciones era el almirante Boehm. Durante la noche los *U-boot* debían situarse a 20 millas de la costa y no atacar mas que eventualmente a unidades perfectamente identificadas, aunque permaneciendo invisibles. En caso de que se

produjeran incidentes, tenían que estar preparados para izar el pabellón español (habían embarcado también uniformes españoles) y si se producía algún problema técnico debían alcanzar La Magdalena. Para conservar el secreto, la Marina española no fue informada; a excepción del almirante Moreno, a quien avisó personalmente el 29 de noviembre el capitán de corbeta Meyer-Döhner.

Para evitar confusiones, las embarcaciones de superficie alemanas debían izar un pabellón en el extremo del mástil y las unidades españolas llevarían franjas negra-verde-negra sobre la chimenea. El almirante Boehm transmitiría cada día un resumen de la situación y de los movimientos en Cartagena.

Ambos submarinos permanecieron en sus sectores hasta el 11 de diciembre realizando once ataques, de los que sólo en tres hubo lanzamiento de torpedos, aunque sin ningún éxito; esto puede explicarse por cuatro razones: obligación absoluta de identificar con exactitud el objetivo antes de torpedearlo; obligación de estar a 20 millas de la costa durante la noche para recargar baterías, lo que los separaba mucho del tráfico; posibilidad de atacar solamente de día, y ausencia de reconocimiento aéreo regular.

El único éxito obtenido ocurrió el 12 de diciembre a la vuelta, cuando el *Poseidón (U-34)* envió el mensaje *F. T. 1603 K. 14.19 rotes U-boot C Klasse vor Málaga versenkt*, reforzado por el mensaje del 13: *F. T. 0327K = Merkmal C-Typ vor dem Schuss einwandfrei festgestellt. Nach Zusammensinken Detonationssäule war U-boot restlos veischwunden.*

Así en la actualidad aparece con toda claridad la causa de la pérdida del submarino republicano *C-3*, a las órdenes del comandante Arbona, hundido con toda su tripulación delante de Málaga el 12 de diciembre (tres supervivientes de 47).

El 21 los dos *U-boot* volvían sin incidentes a la esclusa de Brunsbützel a las 14.00. La estancia de los dos *piratas* en el Mediterráneo no había sido detectada.

Ataques dirigidos por los «U-boot»

1 de diciembre	19.02	Torpedero	Cartagena	<i>U-34</i>	1 torpedo fallado (a la costa)
3 de diciembre	mañana	Torpedero	Cartagena	<i>U-34</i>	0
3 de diciembre	19.01	Torpedero	Cartagena	<i>U-34</i>	0
3 de diciembre	20.45	Convoy	Palos	<i>U-33</i>	0
5 de diciembre	06.37	Torpedero	Cartagena	<i>U-34</i>	1 torpedo fallado
6 de diciembre	17.30	Torpedero	Palos	<i>U-33</i>	0
8 de diciembre	11.24	Torpedero	Cartagena	<i>U-34</i>	1 torpedo fallado.
8 de diciembre	17.40	<i>Méndez Núñez Libertad</i>	Cartagena	<i>U-33</i>	0
11 de diciembre	08.45	2 torpederos	Cartagena	<i>U-34</i>	0
11 de diciembre	10.00	2 torpederos	Cartagena	<i>U-34</i>	0

Durante el mes de diciembre la organización de la cooperación avanzó a grandes pasos bajo el impulso alemán. El día 10 hubo en el crucero *Nürnberg* una gran reunión entre los almirantes Moreno y Cervera, el almirante Boehm, el general Sperrle y los capitanes de corbeta Meyer-Döhner y Wag-

ner. Los nacionales reclamaron el envío de seis destructores y seis submarinos, dos inmediatamente y cuatro en el transcurso de un mes. El día 11, en Roma, en el curso de una nueva reunión sobre el problema, los alemanes propusieron que los italianos tomaran a su cargo la zona del Mediterráneo comprendida al este de Gibraltar; Alemania se encargaría, al oeste, de la protección de su tráfico, intercambiando todo tipo de información con Italia. Ningún *U-boot* sería enviado nuevamente al Mediterráneo, aunque estaban ya preparadas dos unidades para dirigirse a la costa norte. El día 16 Mussolini declaró al embajador alemán que no quería una cooperación completa (*voll Zusammenarbeit*). El 20 hubo una nueva reunión a bordo del *Graf Spee* entre el almirante Von Fishel, que reemplazaba a Boehm, y el capitán de navío italiano Rossi. Finalmente el día 29, en una importante sesión de trabajo celebrada en Ceuta entre los almirantes Moreno, Cervera, Von Fishel e Iachino, se definieron las competencias, los sectores, las relaciones, el empleo de las fuerzas, la información y el cifrado (máquina alemana Dora).

Dirección General.

La dirección de la Guerra marítima fue confiada al almirante español en cooperación con las fuerzas navales alemana e italiana. Los centros operativos se situarían en Ceuta el del oeste y en Palma el del este, desde donde se dirigiría el bloqueo contra el tráfico republicano (fuerzas navales españolas y guerra de minas).

Información.

Las tres fuerzas navales intercambiarían toda la información por radio o por correo aéreo.

Guerra contra el comercio.

La Marina española se encargaría del control del tráfico comercial.

Cooperación con los alemanes.

Las lanchas lanzatorpedos operarían desde Ceuta o Melilla. Los hidroaviones efectuarían reconocimientos y bombardeos desde Melilla.

Los dragaminas serían aprovisionados por los nacionales con material alemán.

Cooperación con los italianos.

Los submarinos operarían en el Mediterráneo con tripulación italiana. La aviación italiana de Palma atacaría los puertos republicanos de la costa oriental.

Estas disposiciones no preveían el empleo de los *U-boot* en el Mediterráneo durante más tiempo, aunque sí en la zona norte. También ordenó el almirante Raeder que se prepararan para el 2 de enero tres parejas de submarinos: *U-33/34*, *U-14/19*, *U-24/36*, aunque al tener en cuenta el impacto político provocado por los torpedeamientos del Mediterráneo, prefirió renunciar a su empleo.

En lo que se refiere a los aprovisionamientos militares, continuaban los envíos mediante cargueros: *Usinara* (Ulli), *Capri* (Carola), *Ajax*, *Desdémona*, *Ceuta*, *Euler*, *Gauss*, etc.

En total, desde julio de 1936 se utilizaron 48 cargueros. A cambio volvían transportando mineral, según las condiciones de regulación definidas por la Rowak (Rohstoff-Warenkauf), creada en octubre en Berlín a estos efectos.

El 22 de diciembre Hitler ordenó reforzar la ayuda a los nacionales mediante consejeros técnicos en información, armamento, instrucción, etc.

En seis meses Hitler había mejorado considerablemente la situación de Alemania, no solamente proporcionando una ayuda sustancial a los nacionales, sino también logrando asociarse con Italia de cara a las democracias. Ningún interlocutor había previsto la importancia que iban a tomar las comunicaciones marítimas; la Kriegsmarine, sin embargo, había realizado inmediatamente un esfuerzo considerable, enviando a aguas españolas hasta la mitad de su flota activa, material especializado (lanchas, minas, cañones) y también una ayuda indirecta importante (requisa de navíos mercantes, consejeros técnicos).

Desde principios del año 1937, los alemanes mejoraron la organización de sus fuerzas. El conjunto del personal de Marina (84 hombres), bautizado grupo *Nordsee*, estaba repartido entre Ferrol (Peter), a las órdenes del teniente de navío Strauch, para la recepción del material que venía de Alemania; Salamanca (Anker), con el capitán de corbeta Schottky, asignado al departamento de la Wehrmacht; Sevilla, con Plaas (Hisma), y Cádiz (Partiner), con el capitán de corbeta Kraus, encargado de información y el *AS-88* (Hauptman Klunder).

Gracias a la puesta en servicio del *Baleares*, los nacionales disponían de tres cruceros que pronto fueron reforzados por otros tres auxiliares con los que podían mantener una guerra contra el comercio con la ayuda de la aviación alemana (bombardeos de Cartagena, incremento de los raids republicanos contra el *Jaime I* y de su flota de superficie). Además, una unidad estaba situada permanentemente frente a Cartagena, Valencia y Alicante, proporcionando información sobre la flota republicana, la meteorología, sirviendo de baliza-radio para los raids aéreos y repescando los pilotos caídos al mar. En cuanto se conocía la situación de la flota republicana, el *AS-80* hacía despegar uno o dos hidroaviones para torpedearla.

El 10 de febrero el carguero *Ilmar* desembarcó en Huelva otras tres lanchas *S-1*, *S-3* y *S-5*. Una de ellas se averió al desembarcarlas y el 3 de marzo el *Kandelfels* consiguió reemplazarla por la *S-6*. El 18 de enero las *S-2* (Falange) y *S-4* (Requeté) con tripulación española intentaron atacar al acorazado *Jaime I* sin éxito. En la noche del 6 al 7 de abril ambas lanchas depositaron cuatro minas alemanas EME cerca de Almería, con las que se hundió el destructor inglés *Hunter* el 13 de marzo de 1937. El 20 de abril el *Júpiter* depositó 67 minas EME cerca de Santander.

En noviembre de 1936 el *Nürnberg* y el *Leopard* participaron indirectamente en los raids aéreos italianos sobre la flota republicana en Cartagena.

Después del apresamiento del carguero *Aragón* por el *Graf Spee* (1 de enero) y del *Soton* por el *Königsberg*, el día 9 Prieto ordenó a la flota republicana abrir fuego sobre toda embarcación alemana que intentara apoderarse de un navío republicano.

Durante la ofensiva nacional sobre Málaga, el AS-88 intensificó sus ataques sobre la carretera de Motril y el acorazado *Jaime I*, operando con las lanchas italianas (operación Packchen). Una vez tomada la ciudad, fue elegida como base del AS-88 y las lanchas S-2, y S-4 a las que se unieron el 8 de abril la S-1 (Oviedo) y S-3 (Badajoz).

La ayuda que los alemanes suministraban a los nacionales *irritaba* cada vez más a los republicanos, perfectamente informados del doble juego de los navíos. El 31 de marzo, mientras el *Scheer* pasaba a poca velocidad por delante de Valencia, en misión de observación con el almirante Boehm a bordo, el capitán de navío Ciliax, comandante del acorazado, observó un destructor republicano dirigiéndose hacia él a alta velocidad. Creyendo que era una maniobra de reconocimiento normal, dejó que el destructor se aproximara hasta 1.500 metros antes de cambiar el rumbo. Súbitamente, el torpedero apuntó sus seis tubos lanzatorpedos. Ciliax palideció y creyó que había llegado su última hora. Estaba seguro de que a esa distancia los torpedos no podían fallar. Felizmente el torpedero, después de un gran viraje, se alejó. Este gesto era un aviso que los alemanes ignoraron (sin razón).

Mientras tanto, el Comité de No Intervención se había puesto de acuerdo sobre las condiciones de su aplicación a partir del 20 de abril de 1937.

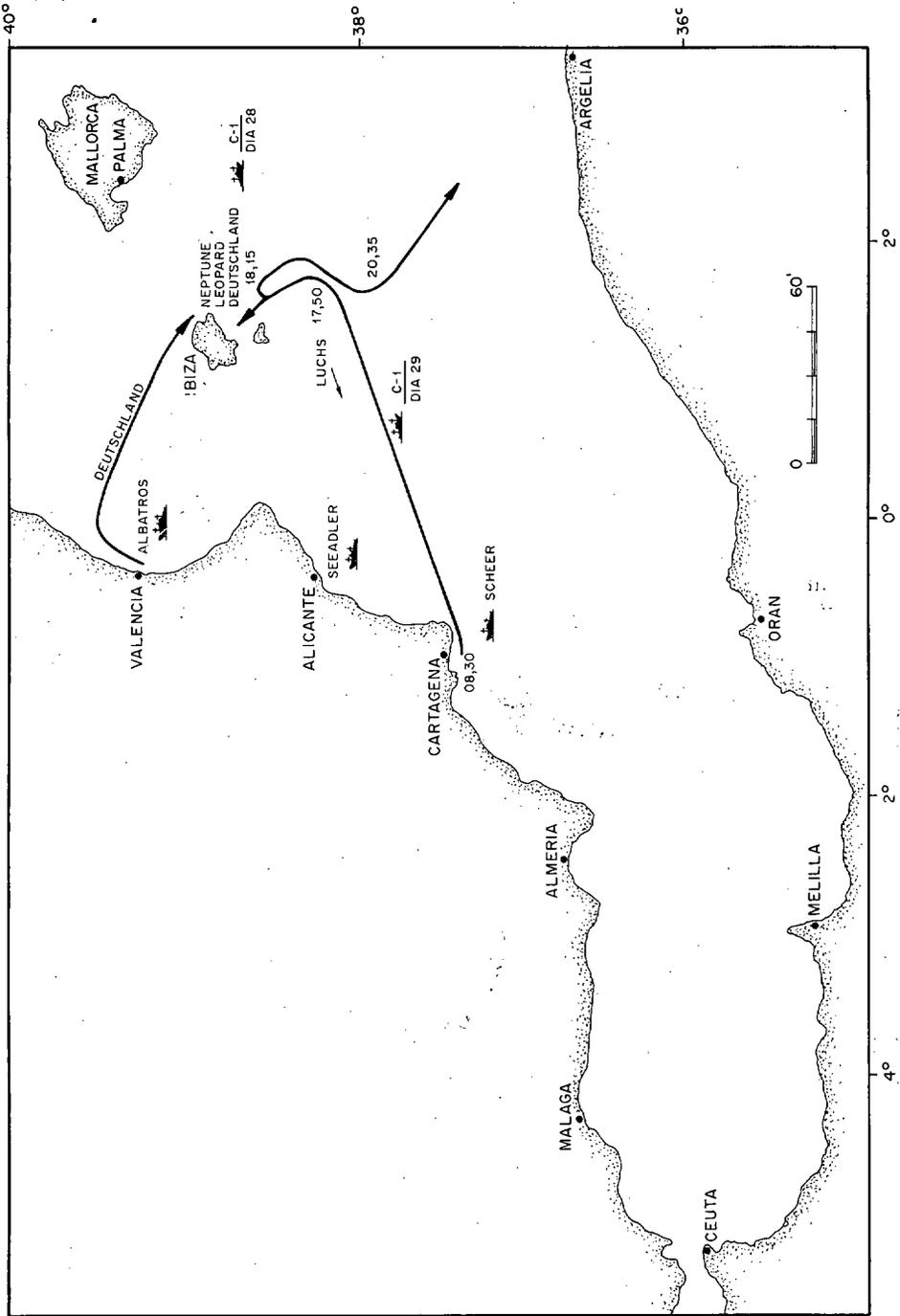
Desde el 31 de julio de 1936, los alemanes habían enviado a España 75 cargueros de material de guerra, los soviéticos 25 y los italianos 58.

En adelante, se convino que los controladores apostados en las fronteras terrestres y en los puertos se aseguraran de la naturaleza de los productos importados. Francia, Gran Bretaña, Italia y Alemania efectuarían el control marítimo; la Unión Soviética, que quería participar en el Mediterráneo, debió retirar su candidatura ante la oposición italo-germana.

Francia se encargó de la vigilancia en la zona norte desde la frontera con Portugal hasta Gijón; Gran Bretaña desde Huelva a cabo de Gata y de Gijón a Bilbao; Alemania desde cabo de Gata a cabo de Oropesa; Italia desde Oropesa a la frontera francesa, así como Menorca; Mallorca e Ibiza fueron asignados a Francia. Los navíos que se dirigían a España debían llevar a bordo un controlador, escogido entre los países adheridos al control e izar una bandera específica (azul con dos círculos blancos). Los navíos encargados de la vigilancia debían permanecer en una zona de 3 a 10 millas. En la práctica, los alemanes y los italianos controlaban la costa republicana del Mediterráneo y los franceses las costas nacionales de Marruecos y el Cantábrico.

Si este acuerdo reconocía a los dos bandos en guerra en España el derecho a comprar armas, en la práctica organizaba el contrabando. En efecto, los navíos controladores no podían ni utilizar la fuerza ni interceptar un navío que llevara pabellón español o de cualquier nación que no hubiera reconocido

LA KRIEGSMARINE Y LA GUERRA DE ESPAÑA



Derrota de la flota republicana el 29 de mayo de 1937.

el principio de No Intervención (México, Panamá, etc.), bastaba, por tanto, arbolar el pabellón adecuado para eludir el control.

Para asegurar este control en el Mediterráneo, el almirante Raeder decidió mantener la presencia de un acorazado de bolsillo y de un crucero del tipo *Graf Spee*, el *Leipzig*, y cuatro torpederos de la segunda flotilla a las órdenes del almirante Boehm.

Por otro lado, se tomaron nuevas disposiciones para asegurar el envío de material de guerra. Como no era posible efectuar los transportes bajo pabellón alemán, se creó una sociedad que sirviera de tapadera en Panamá (Aschpurvis y Veltjen), utilizando bajo bandera panameña toda una serie de cargueros: *Colón*, *Acné*, *Marani*, *Balboa*, *San Benito*, *Musa*, *San Pablo*, *Mayari*, *La Playa*, *Macabi*, *San Blas*, etc. Para mantener el secreto, los navíos recibían nombres en código: *Max*, *César*, *Paul*, *Theresa*, *Carla*, seguidos de un número. La tripulación recibía una prima del 20 por 100 del salario para compensar los inconvenientes del secreto que debían mantener. Los viajes se efectuaban entre Hamburgo y Vigo o Ferrol en silencio de radio. La orden de derrota, que debía ser quemada después de su ejecución (sólo una ha llegado hasta nosotros), indicaba el punto de encuentro delante de la costa española, donde un navío de guerra nacional o alemán recibía siempre al carguero. Con el fin de cerciorarse de la seguridad de los encuentros, el almirante Raeder decidió organizar además una patrulla permanente de *U-boot* delante de Vigo y Ferrol, cuya misión consistía en una discreta vigilancia del navío de guerra francés que efectuaba el control para modificar eventualmente el punto de encuentro. Los dos primeros *U-boot*, *U-25* (Godt) y *U-27* (Franz), fueron reemplazados en seguida por cinco unidades del tipo VII-A (500 toneladas) que acababan de entrar en servicio. Treinta cargueros panameños tocaron los puertos nacionales en 1937 sin ningún problema.

El 20 de abril los navíos alemanes comenzaron el control en el Mediterráneo, aunque al mismo tiempo continuaron —en realidad— su cooperación con los nacionales. El 25, mientras que el acorazado *Jaime I* y los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* zarpaban escoltados por cinco torpederos a bombardear las instalaciones de Motril, en Málaga el crucero alemán *Leipzig* siguió a la flota para señalar su posición y permitir el ataque de dos lanchas lanzatorpedos *S-2* y *S-4* que fracasó; a continuación, a las 16.00, un hidroavión *HE-60* lanzó un torpedo también sin éxito.

El almirante Boehm había fijado tres puntos de control para sus unidades que debían estar permanentemente ocupados: A = Cartagena, B = Alicante, C = Valencia. Además de esos tres sectores, las unidades se desplazaban entre los puertos de Palma, Ceuta y Cádiz para asegurar su avituallamiento (carburante, víveres, correo). Para provocar un cambio, el almirante Raeder solicitó a Francia una base en Argelia, donde se avituallaría el *Leipzig* el 17 de abril y el *U-25* el 30. El 6 de mayo los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez*, con cinco torpederos, salían de Cartagena para escoltar desde el cabo de Tenes al carguero *Ciudad de Cádiz* que volvía de la Unión Soviética. A las 17.10, el grupo se cruzó con el *Leipzig* que estaba de guardia delante de Car-

tagena, éste siguió a la flota republicana guiando el ataque de tres hidroaviones del AS-88; un torpedo lanzado por un H-60 pasó justo detrás del *Libertad*, mientras que las bombas fallaban sus objetivos. El 10 de mayo el *Leipzig* señaló de la misma forma la partida de la flota republicana a las 18.40, que volvió el día 12 a las 18.00 con un carguero. A las 23.20 dos torpederos se acercaron al *Leipzig* y comenzaron a moverse amenazadoramente a su alrededor, por lo que decidió mandar a los puestos de combate hasta las 5.30.

El 18 de mayo el acorazado *Deutschland* comunicó al crucero *Baleares* y a dos submarinos nacionales la salida hacia Argel de dos cruceros y cinco torpederos republicanos. Se enviaron cuatro hidroaviones alemanes para atacarles.

Después de la reunión de los almirantes Moreno, Boehm y Von Fishel, del general Faupel y del capitán de navío Rossi a bordo del *Nürnberg* el 14 de mayo en la rada de Cádiz, los nacionales habían pedido que se intensificaran los ataques aéreos contra el acorazado *Jaime I*, única unidad que podía vencer a sus cruceros gracias a sus cañones de 305 mm. Se convino que los ataques fueran conducidos tanto por los aviones italianos desde Palma como por los hidroaviones del AS-88. En cada ocasión un navío italiano o alemán debía ocuparse de la seguridad. También se decidió enviar las cuatro lanchas S-1 a S-4, escoltadas por el *Baleares* desde Melilla a Ibiza y después a Palma (Sóller) para llevar a cabo una guerra de minas sobre la costa republicana.

El 21 de mayo comenzaron los ataques sobre el *Jaime I* y una bomba de 100 kilogramos lo averió ligeramente, causando 20 heridos.

El día 23, por la tarde, un HE-59 (teniente de navío Calmberg) lanzó una bomba de 250 kilogramos.

Durante la noche del 23 al 24, los aviones italianos atacaron Cartagena a pesar de estar el cielo cubierto. Desde la tarde, el acorazado *Scheer* había estudiado la meteorología y vigilaba cualquier salida de la flota. A las 22.40 un torpedero republicano se aproximó a 1.500 metros del acorazado.

Aunque las islas de Ibiza y Mallorca estaban situadas en la zona de vigilancia francesa, realmente las controlaban los nacionales, que las utilizaban como bases de operaciones, así como los italianos y alemanes, que las empleaban como bases de enlace.

Así, se encontraban en Palma el 24 de mayo el crucero *Baleares*, el acorazado *Deutschland*, el torpedero *Albatros*, el petrolero alemán *Neptuno*, seis navíos de guerra italianos y el destructor británico *Hardy*. A las 5.50 cuatro aviones republicanos atacaron con ocho bombas, una de ellas hirió a cinco hombres del *Baleares*, otra incendió un depósito de petróleo en tierra. A las 6.45 el crucero salió hacia Cádiz, llegando el 26. (El crucero *Canarias* estaba en Ferrol.) A las 16.02 el *Deutschland* salió hacia Tánger. A las 18.50 se presentaron de nuevo cinco aviones republicanos, diez bombas cayeron sobre la ciudad y el puerto, causando 12 muertos y 24 heridos; otras dos fueron a parar cerca del *Albatros*.

A consecuencia de este incidente, el almirante Von Fishel recordó a sus unidades que podían abrir fuego si los aviones atacaban al navío e informó a

Berlín sobre los frecuentes vuelos de los rojos sobre la zona de control, pidiendo que se dirigiera una protesta al gobierno republicano.

En la tarde del 25 un torpedero republicano se aproximó a 1.500 metros del *Scheer*, siempre en misión de vigilancia delante de Cartagena.

El día 26, por la mañana, nueve aviones republicanos lanzaron 20 bombas sobre el puerto de Palma a las 7.20. Viniendo del sudeste, atacaron por separado las cinco líneas de navíos que estaban en la rada: *Barletta*, *Hardy*, *Nevo-na*, *Calamayor*, *Albatros*. Creyéndose amenazado, el *Albatros* abrió fuego, cayeron 4 bombas a 30 metros de la borda. Y otra lo hizo sobre el transporte italiano *Barletta*, causando seis muertos y dos heridos, uno de los cuales era el comandante. Esta acción trajo consigo la inmediata protesta de los gobiernos italianos e inglés, a la que el gobierno de Valencia respondió con la creación de una zona de seguridad en Palma. En cuanto al almirante Von Fishel, ordenó a sus navíos *Feuer Eröffnung bei Sichten roten Flugzeuge* (abrir fuego sobre cualquier avión republicano que se avistara).

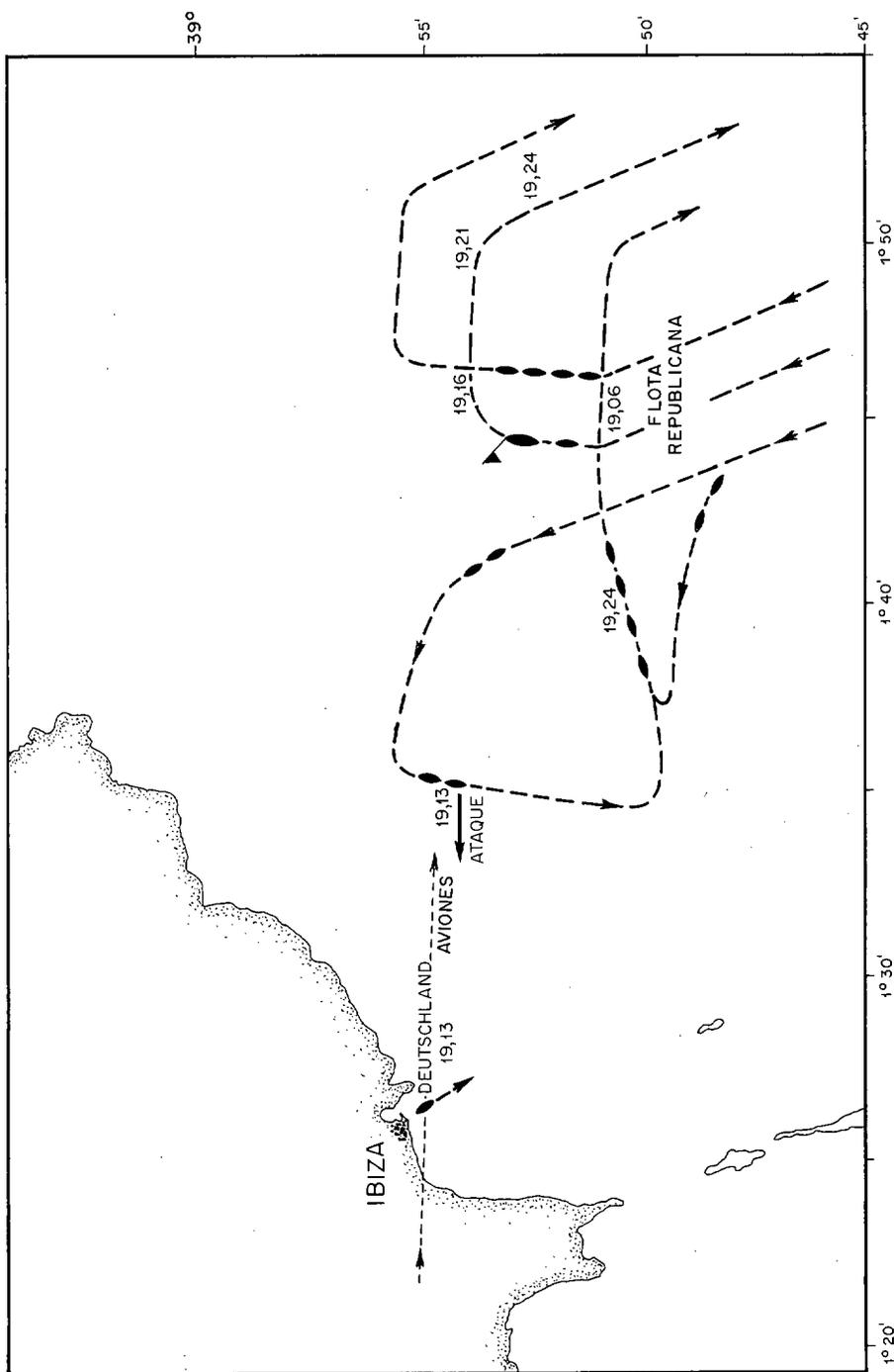
Ante los riesgos que presentaba la utilización de Palma, el almirante Raeder prohibió el empleo de la rada para avituallarse (mensaje de las 16.27). El *Scheer*, que había abandonado la vigilancia de Alicante para encontrarse con el *Seeadler* que volvía de Génova con el correo, recibió la orden de poner rumbo hacia Ibiza, donde el almirante Von Fishel decidió efectuar el avituallamiento de la flota alemana durante los días 28 y 29.

El día 27 el *Deutschland*, en misión de vigilancia delante de Cartagena, señaló a las 14.40 la salida de seis torpederos republicanos que volvían a Almería para escoltar al acorazado *Jaime I*, averiado por las bombas alemanas, y conducirlo a Cartagena, donde llegó el 28, a las 2.25, sin que los hidroaviones alemanes y la lancha a los que se había informado pudieran intervenir.

El día 28, por la tarde, el *Deutschland*, relevado por el *Scheer*, a las 19.45 puso rumbo a Ibiza pasando por Alicante, donde encontró al *Albatros*.

El día 29 el almirante Von Fishel, al que acababa de sobrevolar un hidroavión republicano, se decidió a dirigir una protesta al gobierno de Valencia, a la que Prieto respondió que la aviación republicana no atacaba los navíos de control, pero que no podía garantizar la seguridad en las radas utilizadas por los rebeldes. El almirante Von Fishel no estaba de acuerdo con esta respuesta, ya que consideraba que el ataque a Palma del 26 estaba visiblemente dirigido contra el *Albatros* y los navíos italianos y se reservaba el derecho de dirigir una nueva protesta. Estaba también convencido de que la posición del *Albatros* había sido comunicada a los republicanos por el torpedero francés *Tempête* (lo que realmente era falso). En el momento en que Von Fishel manifestaba estas preocupaciones, llegó un mensaje del *Scheer*: dos cruceros y ocho torpederos salen de Cartagena a las 8.30 rumbo al este. Después otro confirmó: Flota roja a 37° 32'/00° 34', a las 10.00. A las 12.02 el *Luchs*, una vez terminado su avituallamiento en la rada de Ibiza, salió hacia Melilla, mientras que el *Seeadler* se dirigía hacia Alicante. A las 15.30 el *Luchs* señaló que la flota republicana iba rumbo a Ibiza a velocidad media. Esta informa-

LA KRIEGSMARINE Y LA GUERRA DE ESPAÑA



Ataque del *Deutschland* (29 de junio de 1937).

ción no alteró la decisión del almirante Von Fishel de dirigirse a Ibiza para avituallarse.

A las 8.30 el *Deutschland* efectuó una parada delante de Valencia, recibiendo a bordo durante una hora al comandante del *Albatros*, controlando al carguero británico *Great Hope* y después a un petrolero a las 14.45. Durante todas estas maniobras de control, el personal DCA estaba en sus puestos de combate antiaéreos. A las 18.30 el *Deutschland* fondeó en la rada exterior de Ibiza a 1.200 metros de la línea de fuego, rumbo 135°. En el puerto, pegado al muelle, estaba el *Leopard* y en la rada interior, fondeado, el petrolero *Nep-tuno*, cuando a las 18.50 aparecieron a 30.000 metros las siluetas de los mástiles de la flota republicana.

En esta época, casi todas las semanas los cruceros republicanos salían de Cartagena hacia Argelia para escoltar a los cargueros que venían de la Unión Soviética con material de guerra, por si se producía una intervención de los cruceros nacionales, como ya había sucedido en marzo y mayo.

Para recibir al *Magallanes* (9.689 trb), cargado con 6 aviones, 40 carros y 1.750 toneladas de material, el almirante Buiza (1898-1956) decidió, mediante su orden Ops/1400, de 26 de mayo de 1937, salir con los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* escoltados por ocho torpederos: *Churruca*, *Galiano*, *Lepanto*, *Gravina*, *Escaño*, *Miranda*, *Barcáiztegui* y *Lazaga*. Para desviar las fuerzas rebeldes, el plan preveía efectuar una demostración bombardeando el puerto de Ibiza desde las 19.00 a las 19.15 con dos destructores y otros dos de protección. Posteriormente, la flota debía poner rumbo hacia un punto a 10 millas náuticas al norte de Argelia para encontrarse con el *Magallanes*.

El submarino *C-1* debía situarse en posición de protección al sur de Ibiza. La aviación defendería la flota en las proximidades de Cartagena y de Ibiza y efectuaría reconocimientos, para ello tendría que bombardear la rada de Palma con los *Potez-54* y el puerto de Ibiza con *SB-2* (4). Las tripulaciones eran mixtas (ruso-españolas). En el primer *SB-2*, el piloto era el mayor Ostrjakov y el observador español; en el segundo, el piloto era el español Mendiola-Núñez y el observador Livinsky. En cuanto al tercero (piloto Khovansky) debió dar media vuelta por averías.

Conforme sus órdenes, el *Libertad* largó amarras a las 7.20, y a las 8.00 puso rumbo hacia los 72° a 18 nudos, rodeado por sus torpederos. A las 16.45 cambió la derrota a los 53° para que creyeran que se iba a efectuar un raid sobre Palma y finalmente a los 336° a las 17.50 para acercarse a Ibiza. A las 19.00 la flota viró al norte, mientras que dos destructores ponían rumbo a Ibiza para situarse a la distancia de tiro prevista; la mar estaba tranquila, fuerza 1, el viento muy débil y la visibilidad excelente.

En el *Deutschland*, a las 18.16, el capitán de navío Fanger había dado orden de fondear. A las 18.30 los grupos de armamento DCA abandonaron su puesto. Comenzaron al mismo tiempo las disposiciones para el avitualla-

(4) 3.ª Escuadrilla del grupo 12.

miento de gas-oil, mientras que dos lanchas se aproximaban con el capitán del puerto y el representante del mando militar. Las máquinas comenzaron a funcionar a los diez minutos y se envió a la tripulación a cenar. A las 18.40 el timonel de guardia señaló cuatro destructores a 16.000 m., después otros cuatro y dos cruceros. El comandante y el director de tiro (C. C. Arnswaldt) subieron a la pasarela para observar a la flota republicana en el aparato de designación de objetivo. A las 19.12 el timonel Hull gritó: *Ataque aéreo*, al ver dos aviones a una distancia de 1.000 m. y altitud de 2.000 que venían de poniente, por detrás de la montaña de Ibiza. Mientras se daba la alerta, explotaron dos bombas a bordo desencadenando un violento incendio, otras cuatro cayeron alrededor del acorazado. En este preciso momento el comandante, que había observado aproximarse a los destructores hasta los 6.000 m., pensó que se acercaban para torpedearle cuando, de repente, abrieron fuego; la primera salva del 1913 cayó a 200 metros, la segunda a 50, rodeando al *Deutschland*. Fanger ordenó en seguida: *Puestos de combate*, seguido de *listos para abrir fuego* (Klar Schiff zum Gefecht. Fuer eröffnen so bald klar). El bombardeo de los destructores continuó hasta las 19.30, 84 obuses, de los que tres cuartas partes cayeron sobre la ciudad; a las 19.35 la flota viró 180°, alejándose a 18 nudos.

El *Deutschland*, como consecuencia de los daños y los incendios causados por las bombas, no pudo entrar en posición antes de veinte minutos. En este momento los republicanos se alejaban y el comandante decidió no abrir fuego. A las 20.35 el incendio estaba apagado, pero el *Deutschland* tenía 19 muertos y 81 heridos.

A las 19.20 horas el almirante Von Fishel comunicó a todos sus navíos: *El «Deutschland», bombardeado por la flota roja*. Diez minutos más tarde, los tres torpederos salían desde sus zonas, en *zafarrancho de combate*, alcanzando la velocidad máxima.

Como puede observarse, Berlín, al enviar la flota alemana a abastecerse a Ibiza el 28 y el 29, creía haber escogido un puerto pacífico; si nos atenemos a las órdenes alemanas y republicanas, fue una coincidencia que el *Deutschland* estuviera presente en el fondeadero antes del ataque. De todas formas, los pilotos rusos y españoles, al ver un navío de guerra inesperado, sabiendo que los alemanes fondeaban siempre en Palma, lo hubiesen atacado en seguida para aprovechar la sorpresa, comportamiento confirmando por Mendiola. Todas las ulteriores declaraciones de Prieto no son más que tentativas de explotación política del incidente.

El 29, a las 21.15, el *Deutschland* zarpó, ordenando que se reunieran con él todos los navíos. Llegaron sucesivamente el *Scheer*, *Leopard*, *Seeadler*, *Luchs*. El 30, a las 7.50, el acorazado recibió la orden de poner rumbo hacia Gibraltar, mientras que a las 13.00 los otros navíos eran enviados a sus sectores de control. A las 20.13 el *Deutschland* entraba en Gibraltar.

Por el color claro observado en los aviones durante el ataque al acorazado, el almirante Von Fishel pensó en la posibilidad de una traición italiana. A las 16.00 un mensaje le disuadió.

El gobierno republicano fue el primero en anunciar el ataque sobre el acorazado de bolsillo, creyendo que se trataba del *Scheer*. En Berlín, Hitler se reunió con sus consejeros Goering, Von Blomberg, Von Neurath y Raeder. Los alemanes estaban muy contrariados. El comandante del *Deutschland* no había ejecutado la orden de abrir el fuego sobre cualquier avión que le amenazara; el número de los muertos y heridos era muy elevado (20 por 100 de la tripulación) y los daños causados por dos bombas de bajo calibre eran importantes.

Al final del día, Alemania anunció oficialmente que se retiraba del control. Hitler ordenó que se tomaran represalias. Quería que la flota cañoneara Valencia, aunque fue disuadido por el almirante Raeder. En cambio, indicó mediante los mensajes FT 2037 y 2101 que los buques debían cañonear al día siguiente Almería, base usual del acorazado republicano, para destruir el *Jaime I*. El mensaje FT 2345 precisó: *Soll Vernichtung Jaime I in Vordergrund stehen* (la destrucción del *Jaime I* deberá ser prioritaria). Era, en efecto, para los alemanes, la ocasión de eliminar este buque, lo que intentaban desde hacía más de seis meses.

Todos los buques se reunieron con el *Scheer* a las 21.30. El almirante Von Fishel organizó una reunión de los comandantes para precisar la operación contra Almería. Una hora más tarde, la escuadra alemana fijó el rumbo sobre un punto situado a 50 millas al sur de Cartagena antes de ponerse en camino hacia Almería a 15 nudos, a medianoche del 31, la tripulación estaba en estado de alerta (*Kriegswache*).

A las 8.08 los alemanes vieron seis torpederos. Era la flota republicana de vuelta a Cartagena con el *Magallanes*. El almirante Buiza, esperando un ataque, ordenó que se situaran en sus puestos de combate y los torpederos se prepararon para lanzar sus torpedos, pero los alemanes se alejaron. En respuesta al mensaje 2345, el almirante Von Fishel señaló a Berlín que el *Jaime I* no estaba en Almería, sino en Cartagena, y que no era aconsejable atacar por el peligro aéreo. En consecuencia, pedía órdenes.

A las 6.15 los navíos alemanes se pusieron en sus puestos de combate. La orden de operación preveía una derrota general este-oeste, el *Seeadler* y el *Albatros* en posición de protección del lado de la costa, el *Leopard* y el *Luchs* del lado del mar. A las 4.55 salió la respuesta de Berlín, ordenando disparar contra los navíos que estuvieran en el puerto de Almería. En la espera, el almirante aplazó la orden de abrir fuego desde las 6.30 hasta las 7.30. El paso tuvo lugar a siete millas náuticas de la costa rumbo hacia el este, desde las 7.30 hasta las 7.45. En total, el *Scheer* disparó 94 obuses de 280 mm, 100 de 150 mm y 48 de 88 mm. Los torpederos, 33 de 105 mm sobre las baterías enemigas. En Almería se dio la alerta a las 6.30 y la batería del puerto respondió con 60 golpes sobre los navíos alemanes. Los disparos sobre el puerto y la ciudad causaron la muerte de 19 personas, destruyendo 35 viviendas, pero el submarino republicano *B-2*, atracado en la escollera, no sufrió daño.

Ese mismo día, a las 11.30, el *Deutschland*, después de desembarcar sus

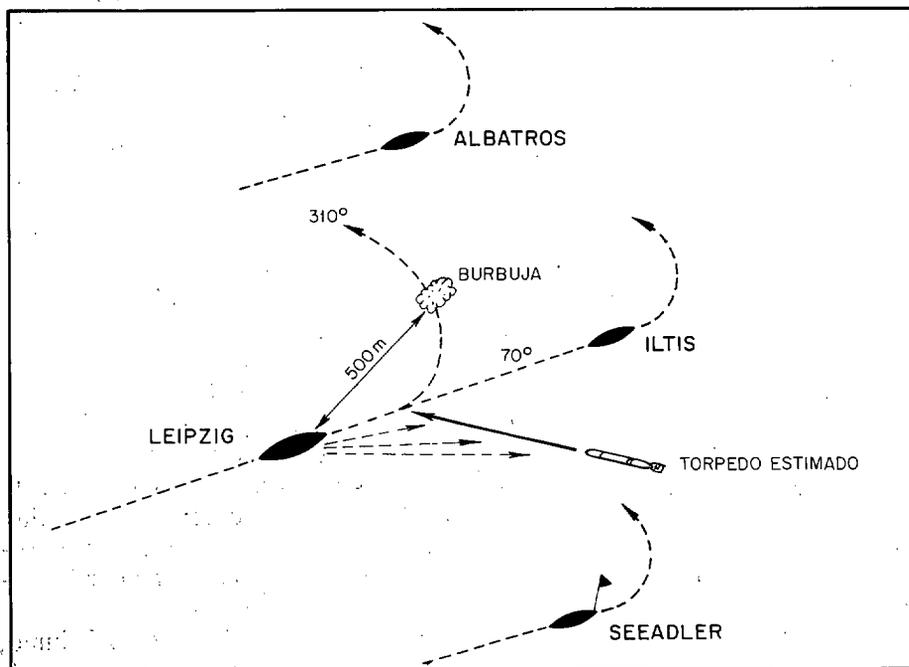
mueritos y heridos en Gibraltar, zarpó para reagruparse con la escuadra alemana, en el sur de Málaga, a las 16.00.

Los acontecimientos políticos, consecuencia de estos incidentes, son bien conocidos. En el plano militar, Hitler decidió inmediatamente reforzar la presencia alemana en el Mediterráneo. El 1 de junio zarparon el crucero *Leipzig*, los *U-boot* *U-28/33/34/35*, seguidos el 3 de los torpederos *Iltis* y *Tiger*, y el 6 del crucero *Köln*, con minas y torpedos para los submarinos.

En total las fuerzas alemanas en España alcanzaron el número de tres cruceros, ocho torpederos, y cinco *U-boot*, es decir, la mitad de las unidades de superficie disponibles, dos petroleros estaban estacionados permanentemente para avituallarlos.

Todas estas medidas traslucían la voluntad política de Hitler de acrecentar el incidente, del que era responsable a consecuencia del doble juego llevado a cabo por la Marina alemana, perfectamente conocido por los republicanos.

El día 31 de mayo Alemania e Italia anunciaron que retiraban sus fuerzas de control, aunque permaneciendo en el Comité de No Intervención. Como consecuencia de las conversaciones políticas de Londres, ambos países aceptaron volver a tomar el control el 17 de junio. El presidente del Comité había pedido a los beligerantes que los navíos de control no fueran atacados, que se instituyeran en los puertos zonas de seguridad y que cualquier incidente fuera sometido al Comité.



Ataque del *Leipzig* (16 de junio de 1937).

C. HUAN

Durante este período el *Deutschland* subió a Wilhemshafen, desde donde llegó el 17. Su comandante fue reemplazado por el capitán de navío Wenninger y destinado a tierra. Tres *U-boot* bajaron hasta Cádiz, preparados para operar en el Mediterráneo, otros dos vigilaban la embarcaciones francesas delante de Ferrol y Vigo. Las fuerzas alemanas se separaron en dos grupos: el almirante Von Fishel, sobre el *Scheer*, con el *Luchs* y el *Leopard*; el *Leipzig*, con el *Seeadler*; el *Albatros* y el *Iltis* patrullaban desde Gibraltar al cabo Tenes, manteniéndose a 60 millas de la costa, la artillería DCA en sus puestos de combate y las luces de navegación en oscuramiento durante la noche. Estas medidas se tomaron teniendo en cuenta tanto la posibilidad de una nueva aparición republicana como un ataque de las nuevas lanchas lanzatorpedos de origen soviético, reparadas desde hacía un mes y que estaban probándose en Cartagena.

En la misma época las lanchas nacionales pasaron a Mallorca. El 5 de junio las *Badajoz* y *Oviedo* abandonaron Melilla a remolque del *Malaspina* y del *Mar Negro*, escoltados por el *Baleares*. El 19 la lancha *Falange* se incendió en Málaga e hizo explosión. El 29 la lancha *Requeté* y dos dragaminas se dirigieron a Mallorca remolcadas por el *Jaime I* y el *Puchol* y escoltados por el *Canarias*. La flotilla, a las órdenes del capitán de corbeta Pérez de Guzmán, asistido por el capitán de corbeta Petzel, estaba preparada para minar los puertos republicanos (en abril y mayo, el *Malaspina* y el *Ciudad de Alicante* habían trasladado 54 minas).

El 14 de junio, mientras que el *Scheer* y el *Leopard* entraban en Cádiz, el *Leipzig*, que estaba con su escolta a 25 millas al norte de Orán y rumbo al este, señaló, hacia las 20.00, haber oído en su aparato de escucha submarina el ruido de tres torpedos. Simultáneamente, llegó de Berlín la información que anunciaba la posibilidad de empleo de submarinos rusos contra la fuerza alemana. Sin embargo, la ausencia de periscopio y de estelas hizo pensar que la alerta era falsa.

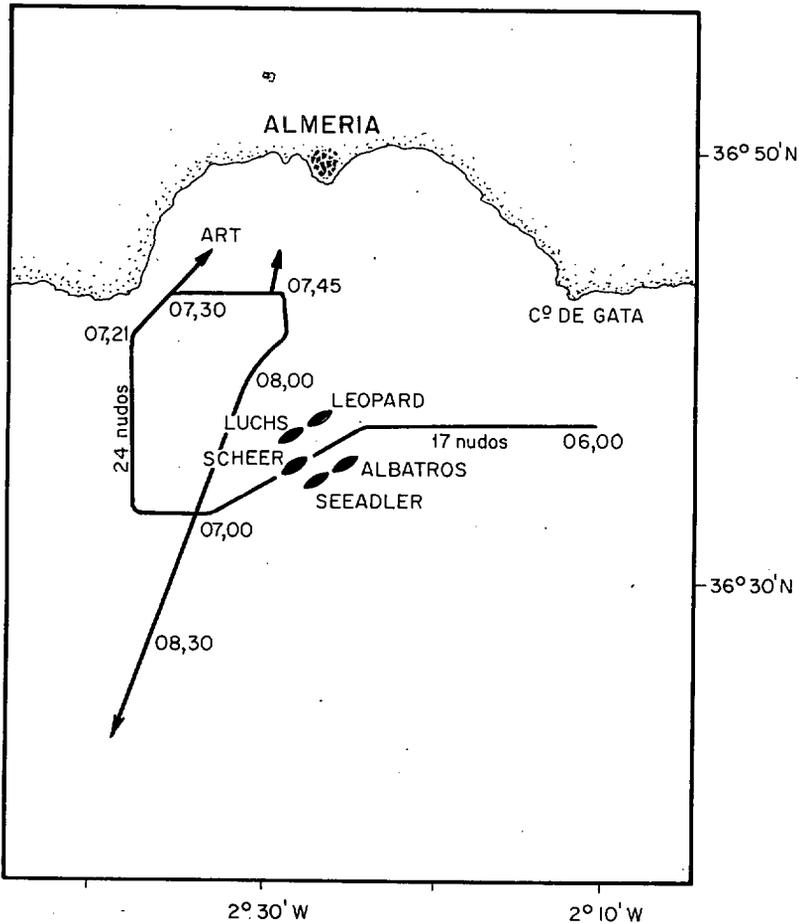
El día 17 el grupo, después de avituallarse cerca del cabo de Trafalgar, con el petrolero *Neptuno*, puso rumbo al este. El 18, a las 15.39, a la altura de Orán, el *Leipzig* señaló de nuevo, mediante sirena, cohetes y radio, que había detectado un submarino a estribor por su aparato de escucha (rumbo 20°, 15', 5") y que dos timoneles habían observado una burbuja de lanzamiento de torpedos a 500 metros sobre babor, sin que ningún oficial lo hubiera confirmado, ni se hubiera reparado en ninguna estela. El *Leipzig* se dirigió, acelerando, a los 310°, séguido por los tres torpederos que no habían notado nada. Estos últimos prepararon sus granadas antisubmarinos, pero no fue capaz de indicar una posición de ataque. Sin embargo, en este momento, la máquina señaló un ruido de rasponazo metálico contra el casco, a babor; como consecuencia de su maniobra, el *Leipzig* atravesaba la posición estimada de la burbuja de lanzamiento.

Precisemos a continuación que al llegar a la rada de Tánger el 20 de junio, su casco fue examinado por un escafandrista de a bordo que no encontró nada más que un rasguño de 15 centímetros, con una profundidad de 4 milímetros,

que no podía haber sido causado más que por un objeto flotante arrastrado por el agua como los muchos que existen en estos parajes muy frecuentados. En la reunión de los comandantes, el jefe de la segunda flotilla de torpedos indicó que no creía en la presencia de un submarino. Ninguna estela, ni ninguna burbuja habían sido observadas por los oficiales de guardia de los torpederos, y las informaciones del *Leipzig* eran contradictorias; torpedo a estribor y burbuja a babor.

En el momento el comandante había pensado que le atacaban dos submarinos simultáneamente. A las 16.20 envió un mensaje a Berlín señalando que había sido atacado por un submarino, que se había visto la burbuja de lanzamiento, pero no la estela, y que se había escuchado el torpedo.

Desde el momento en que recibió la información, el almirante Von Fishel, delante de Gibraltar en el *Scheer*, preparó una serie de represalias. Los tres



Ruta del *Scheer*, el 31 de mayo de 1937.

C. HUAN

U-boot, *U-28*, *U-33*, *U-34*, debían dirigirse al Mediterráneo para atacar a la flota republicana, fundamentalmente a los submarinos, pero sin dejarse detectar y con pabellón falso (operación *Jagausflug*). El grupo de hidroaviones *AS/88* pasaba a estar a las órdenes directas del almirante. En lo que se refiere a las embarcaciones de superficie, el acontecimiento se produjo en el momento del relevo. El *Köln* acababa de entrar en el Mediterráneo para relevar al *Leipzig* que debía volver a Alemania con el *Scheer* el 23, mientras que el *Nürnberg* y el *Karlsruhe* con la cuarta flotilla de torpederos habían salido de *Wilhelmshafen* el 17.

El día 19 de junio el almirante Raeder decidió esperar a la conclusión de las negociaciones políticas que se produjeron como consecuencia de la protesta alemana en la que se pedía una medida conjunta de demostración sobre Valencia, así como el internamiento de los submarinos de ambos adversarios españoles. Sin embargo, decidió incrementar sus fuerzas en el Mediterráneo. El comandante de la segunda flotilla de *U-boot* recibió la orden de preparar seis submarinos *U-26*, *U-27*, *U-29*, *U-30*, *U-31* y *U-36* en seis días. El *Graf Spee*, que acababa de llegar, zarpó de nuevo el día 23. Continuó el tráfico camuflado mediante los cargueros. Cuarenta y nueve navíos pasaron sin incidentes, siendo recibidos en adelante por embarcaciones de guerra nacionales. El personal de la Marina alemana en España (grupo *Nordsee*) descendió regularmente, llegando a finales de año a cuarenta y dos hombres (50 por 100 de los que había en el 1937). El grupo *AS-88*, formado por ocho aparatos, desarrolló ataques sobre los puertos, las vías férreas costeras, los puentes y el tráfico republicano, llevando a cabo cerca de seiscientos raids durante el año, a las órdenes del teniente de navío *Harlinghausen*, y después a las de *Smidt*. En febrero se colocó un campo de 109 minas delante de Valencia con la ayuda de los oficiales *Strauch* y *Brützer*. El 17 de abril la Legión Cóndor envió 59 bombarderos sobre Cartagena con 82 toneladas de bombas.

En noviembre dos cruceros auxiliares nacionales tuvieron Emden como base para interceptar los navíos republicanos en el mar del Norte.

Durante los cuatro meses de 1936, 26 cargueros *panameños* pasaron sin problemas. El *AS-88* continuó con sus ataques hasta el 25 de marzo (213 vuelos).

Conclusiones.

La *Kriegsmarine* aportó una ayuda eficaz a los nacionales, destacando permanentemente en España un tercio de sus unidades en activo, proporcionando una ayuda operativa, personal y material, sin la cual el general Franco no habría podido ganar la guerra.

Ningún general español llegó a prever la importancia que iban a tener las comunicaciones marítimas, incluso teniendo en cuenta que España tiene 3.000 kilómetros de costas. Pero el general Franco supo rápidamente, con la ayuda del Eje, aprovechar el beneficio; la flota republicana fue perdiendo progresivamente su superioridad inicial.

Los tres acorazados de bolsillo y los cinco cruceros efectuaron 34 salidas sobre las costas españolas y los 12 torpederos 49. Además de las dos misiones de combate de los *U-boot* *U-33*, *U-34*, 14 submarinos realizaron 32 patrullas. Los 14 aviones de la *AS-88* efectuaron 850 vuelos, hundiendo 30 navíos (90.000 toneladas) y perdieron siete aparatos. Ciento ochenta cargueros transportaron sin pérdidas 16.846 hombres, 117.882 toneladas de material de guerra: 708 aviones, cinco lanchas lanzatorpedos, 500 minas.

Para la Kriegsmarine estas operaciones constituyeron una ocasión de mejorar la formación de su personal y de probar nuevas tácticas, sin embargo, sólo sacaron unas lecciones limitadas. No hubo ninguna cooperación entre las fuerzas: aviones, embarcaciones de superficie, submarinos. Las tentativas de hacer salir a la flota republicana mediante bombardeos aéreos masivos, para atacarla con submarinos emboscados, fracasaron. Las enseñanzas que extrajeron las fuerzas aeronavales fueron reducidas o erróneas. Como consecuencia de la debilidad del adversario, todas las acciones transcurrieron de día. Las incursiones contra buques en alta mar fueron llevadas a cabo por pequeños grupos de dos o tres hidroaviones, que combinaban las bombas lanzadas a baja altitud con un solo torpedo. En la práctica la mayoría de los ataques del *AS-88* fueron contra instalaciones costeras. No se lanzó ninguna mina desde aviones. Sin embargo, fue en España donde los alemanes comprobaron su primer torpedo aéreo prohibido por el Tratado de Versalles. Por otra parte, el jefe de grupo Harlinghausen llegó a ser en 1941 responsable de la creación de las primera escuadrillas de aviones torpederos de la Luftwaffe.

En el plano político, su actitud decidida les permitió aproximarse a Italia y favorecer el nacimiento y desarrollo del Eje. Esto fue posible gracias a la duplicidad de los nazis, cuya magnitud iba a descubrir pronto la Historia.

Generalmente, se piensa que la ayuda italiana fue más decisiva porque era más numerosa en voluntarios de tierra. En realidad, el papel de Alemania, por su voluntad organizadora y su preocupación por la eficacia, fue probablemente más importante.

Situación de la Flota alemana (julio de 1936)

El tratado de paz limitaba el tonelaje de la flota alemana a 145.000 toneladas: 6 acorazados (10.000 toneladas para el reemplazo), 6 cruceros (6.000 toneladas para el reemplazo), 24 torpederos (800 toneladas para el reemplazo). No autorizaba ni submarinos ni aeronaves.

El Tratado de Londres, en junio de 1935, fijó el tonelaje de la flota alemana en un 35 por 100 del de la británica y un 45 por 100 para los submarinos, es decir, 420.000 toneladas.

En la práctica las unidades operativas en julio de 1936 eran tres acorazados de bolsillo, seis cruceros y 12 torpederos. A los que se unieron los primeros *U-boot*, cuya construcción había empezado de hecho en 1935, así como seis petroleros requisados por la Kriegsmarine.

C. HUAN

Acorazados de bolsillo	{ <i>Deutschland</i> <i>Scheer</i> <i>Graf Spee</i>	6 × 280 mm. 8 × 150 mm. 6 × 88 mm.	10.000 ton.
Crucero	<i>Emdem</i>	8 × 150 mm.	5.400 ton.
Cruceros	{ <i>Konigsberg</i> <i>Karlsruhe</i> <i>Köln</i> <i>Leipzig</i> <i>Nürnberg</i>	9 × 150 mm.	6.000 ton.
Torpederos	12	3 × 105 mm.	800 ton.
U-boot	{ I A II A VII A		710 ton. 250 ton. 500 ton.
Petroleros	{ <i>Hansa</i> <i>Samland</i> <i>Neptun</i> <i>A. Schultze</i> <i>Wollin</i> <i>Brosen</i>		21.131 ton. 10.111 ton. 7.250 ton. 3.452 ton. 3.429 ton. 2.487 ton.

Situación de las Fuerzas Armadas españolas (julio, 1936)

FUERZAS TERRESTRES

Republicanos

90.000 hombres.

Nacionales

60.000 hombres.

25.000 hombres. Ejército de Africa.

FUERZAS AEREAS

300 aviones.

50 aviones
(44 hidroaviones).

FUERZAS NAVALES

Acorazado *Jaime I*
14.200 ton., 8×305, 20×12

Acorazado *España*.
14.200 ton., 8×305, 20×12.

Cruceros *Canarias y Baleares*
(en terminación)
10.000 ton., 8×203, 8×120.

Cruceros *Libertad y Cervantes*.
7.300 ton., 6 × 152, 4 × 102

Crucero *Cervera*.
7.300 ton., 8×152, 4×102.

Crucero *Méndez Núñez*.
4.600 ton., 6×152, 4×76.

Crucero *República*
(en reestructuración en Cádiz).
4.800 ton., 12 después 6×152, 4×88.

LA KRIEGSMARINE Y LA GUERRA DE ESPAÑA

Destructores *Alsedo* y *Lazaga*.
1.050 ton., 3×102, 2×47, 4 TLT.

Destructor *Velasco*.
1.050 ton., 3×102, 2×47, 4 TLT.

Destructor tipo *Diez*, *Lepanto*
1.500 ton., 5×47, 6 TLT.

Minadores *Júpiter*, *Vulcano* y *Marte*.
2.000 ton., 4×100, 264 minas

Escolta *Calvo Sotelo*
(ex carguero).
1.600 ton., 4×120, 2×88.

Submarinos *B 1/2/3/4/5/6*.
490/715 ton., 4 TLT, 1×76.

Submarinos *C 1/2/3/4/5/6*.
850/1.290 ton., 6 TLT, 1×76.

Cañonera *Laya*.
810 ton., 4×176.

Cañoneras *Lauria*.
810 ton., 4×176.

Cañoneras *C. del Castillo*,
Canalejas y *Dato*.
1.315 ton., 4×102

Hidrógrafo *Malaspina*
1.200 ton., 2×76.

MARINA MERCANTE

800.000 trb.

300.000 trb.

Notas:

— Si las fuerzas terrestres estaban aproximadamente equilibradas en cuanto a número, las fuerzas nacionales del norte y sobre todo el ejército de Africa constituían las mejores tropas.

— Las fuerzas aéreas permanecieron, en conjunto, fieles a la República, pero la mayoría de los oficiales se pasaron a los nacionales.

— La mayor parte de la flota permaneció en manos republicanas, los nacionales disponían inicialmente de un acorazado, un crucero y un destructor (tomados en dársena). La finalización, a finales de 1936, de dos cruceros pesados devolvió la supremacía a los *blancos*; por otra parte, sólo el 5 por 100 de los oficiales fueron republicanos, el 30 por 100 fueron fusilados.

— La industria de guerra era débil y dividida entre ambas zonas.

— Los nacionales tenían la ventaja de una mejor organización y una superior planificación.