

# Crónica de la Guerra

Por ANTONIO LLOP LAMARCA

Teniente Coronel de la Escala del Aire

En las primeras horas del día 1.º de septiembre de 1939, el Ejército alemán cruza la frontera polaca y comienza la actual guerra europea. Han transcurrido, pues, dieciséis meses desde el comienzo de las hostilidades, hasta el momento presente, en que reaparece nuestra Revista, en la que esta sección ha de dar cuenta del desarrollo de la acción militar.

El estudio de ésta ha de hacerse desde el punto de vista aeronáutico que particularmente nos interesa, dedicando a la guerra en el aire la mayor parte de nuestra atención, y trataremos de ponernos al día con la mayor rapidez posible, agrupando en sucesivos artículos cada una de las diferentes campañas perfectamente definidas que sucesivamente se han desarrollado durante este tiempo.

## LA GUERRA

En la presente guerra han chocado, ante todo, dos conceptos. Los antiguos aliados, fieles a los principios militares de la gran guerra, pensaron en imponer "su guerra" dentro de las normas que rigieron el conflicto 1914-1918.

La guerra había de estabilizarse en los frentes, los neutrales serían presionados con intensidad creciente hasta completar el bloqueo, y éste acabaría ahogando la capacidad de resistencia del enemigo.

Frente a esta concepción de la guerra, Alemania opuso la suya. La guerra debía resolverse aniquilando la capacidad de resistencia del enemigo siguiendo una "estrategia de destrucción", y todos los movimientos y esfuerzos de los Ejércitos de tierra, mar y aire, debían dirigirse primeramente a lograr la ocupación de las mejores posiciones para un posterior desarrollo de dicha "estrategia de destrucción".

Habiendo conseguido Alemania tomar y mantener la iniciativa, ha impuesto su modo de guerra y estamos asistiendo actualmente al desarrollo de la más alta concepción estratégica que han visto los siglos, y de la que son etapas, las Campañas de Polonia, de Noruega y del Oeste, con sus batallas de los Países Bajos y de Francia. Estas etapas constituyen lo que pudiéramos llamar primer acto de la tragedia, y su estudio lo haremos sucesivamente. Hoy vamos a ocuparnos de la primera.



Efectos de una bomba pesada sobre una casamata de cemento, cuyo espesor se aprecia perfectamente en la foto.

## LA CAMPAÑA DE POLONIA

### La Aviación polaca

Las fuerzas aéreas polacas, a las órdenes del General Kalkus, dependían del Ministerio de la Guerra, no constituyendo un Ejército del Aire independiente.

Polonia disponía de seis Regimientos, cada uno de los cuales estaba constituido por aparatos de diversas especialidades: bombardeo, caza y reconocimiento.

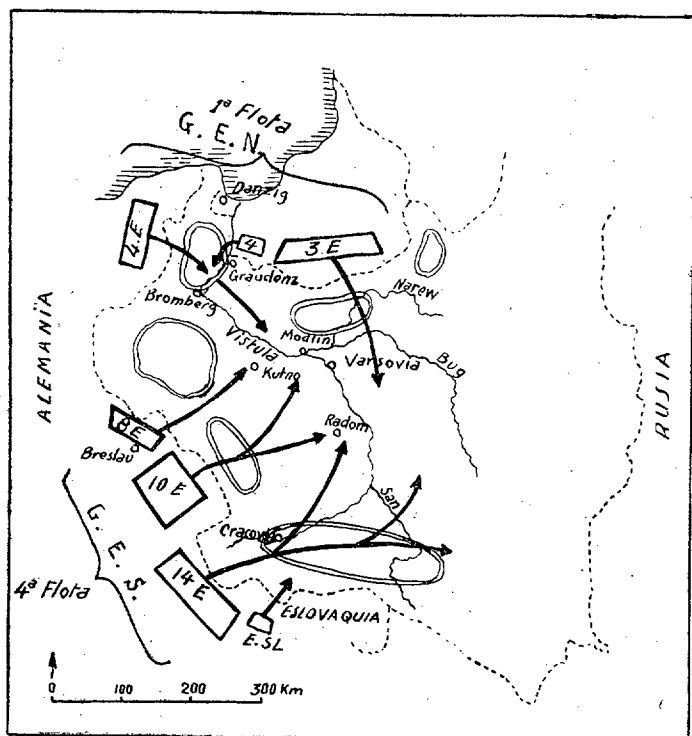
Cada Regimiento constaba de tres o cuatro Grupos, con un número variable de Escuadrillas (de dos a cuatro), y tenía afecto un Parque.

Las Bases de los Regimientos estaban en Varsovia, Cracovia, Torun, Posen, Lida y Lwow.

La mayor importancia era concedida a la Aviación de cooperación, siguiendo la de Caza, y, por último, la de Bombardeo.

Los efectivos eran, en tiempo de paz, de unos 17.000 hombres.

La Aviación naval disponía de tres Escuadrillas de Reconocimiento, dos de bombardeo y tres de Caza; en



Croquis núm. 1.

metros, 500 kilómetros hora, teniendo una autonomía de 2.500 kilómetros.

La Aviación de Cooperación disponía del "Mewa", monoplano de ala media, biplaza, armado con dos ametralladoras; su techo era de 8.900 metros, y su velocidad, 370 kilómetros hora.

Otro avión de buenas características era el "P. Z. L. S. U. M", triplaza de tren fijo; llevaba seis ametralladoras y una carga de 650 kilos de bombas; su techo era de 10.000 metros, y velocidad, 480 kilómetros.

Del resto de los tipos, no vale la pena ocuparse, por ser anticuados y de pobres características.

En cuanto a la Artillería, disponían los polacos de unas 200 piezas de grueso calibre y 200 de mediano. La variedad de cañones y la falta de mandos hicieron que no se le concediera un regular poder de destrucción, lo que quedó demostrado durante la campaña.

### La Aviación alemana.

Por la parte alemana se emplearon en la campaña la primera y cuarta flotas. La primera estaba formada por dos Divisiones, cada una de las cuales estaba compuesta de tres escuadras a cuatro grupos. La cuarta flota estaba formada por tres Divisiones con la misma constitución.

La primera flota, al mando del General Kesselring, debía actuar con el Grupo de Ejércitos del Norte, y la cuarta, mandada por el General Lohr, con el grupo de Ejércitos del Sur.

En apoyo directo del Ejército actuaron dos agrupaciones, una de ellas al mando del General Richthofen. Esta última tuvo una organización análoga a la de la Legión Cóndor en la guerra de España, y fué empleada principalmente en batir objetivos tácticos, manteniendo comunicación directa por radio con las unidades de tanques.

Esta unidad independiente, provista de todos los elementos necesarios para efectuar rápidos desplazamientos, tenía también como misión la de acudir a los sectores donde se precisara intensificar la acción desde el aire.

El total de aviones alemanes puede calcularse en unos 2.300, sin contar los de transporte y enlace. En cuanto a los tipos de aviones, se emplearon el "He 111", el "Do. 17" de bombardeo y el "Ju. 87" de bombardeo en picado. La caza empleó el "Bf. 109". Todos estos aviones habían sido empleados en nuestra guerra. Como caza y persecutor, se empleó también un grupo de "Bf. 110" (bimotor armado con dos cañones y cuatro ametralladoras) al mando del Comandante Jentzen. Este grupo actuó experimentalmente, primero afecto a la cuarta flota, y después con una agrupación independiente.

El mando de toda la Aviación fué ejercido por el Mariscal Goering.

En términos generales, se asignó a las fuerzas aéreas alemanas la misión de conquistar el dominio absoluto del aire polaco, para inmediatamente actuar en su integridad en beneficio del Ejército. Este dominio debía ser conseguido destruyendo las fuerzas aéreas polacas en sus aeródromos por medio de ataques en

total, unos 120 aparatos, cuyas Bases estaban en Putzig, Pinsk y en Gdynia.

Además, disponía Polonia de un grupo de hidros con dos Escuadrillas de Reconocimiento.

El total de aparatos polacos se distribuía en la siguiente forma:

- Unos 120 aparatos de Reconocimiento.
- " 200 " de Cooperación.
- " 400 " de Caza.
- " 180 " de Bombardeo.
- " 120 hidros.

Total, unos 1.020 aparatos de guerra, elevándose este número hasta unos 1.600, al comprender los aparatos de escuela, enlace y demás servicios.

El material polaco fué el siguiente:

Como caza, además del "P. Z. L. 11", emplearon los polacos el "P. Z. L. 24", avión muy maniobrero, pero poco rápido, monoplaza, enteramente metálico, con tren fijo y motor de 900 c. v.; iba armado con dos cañones y dos ametralladoras, atribuyéndosele un techo de 9.000 metros y una velocidad de 440 kilómetros hora, con una autonomía de 700 kilómetros. También disponían del bimotor "Wilk", aparato muy moderno, de ala baja cantilever, metálico, con tren eclipsable, bícola y hélices de paso variable. Su armamento consistía en un cañón y cuatro ametralladoras, atribuyéndosele aptitud para el bombardeo en picado. Su velocidad a 4.000 metros, 480 kilómetros hora; su techo, 10.000 metros, y la autonomía, 1.300 kilómetros.

La Aviación polaca disponía de un buen aparato de bombardeo: el modernísimo "P. Z. L. 37 bis", bimotor con hélices de paso variable y tren eclipsable, armado con tres ametralladoras, y pudiendo transportar una carga de bombas de 2.600 kilos. Su velocidad a 5.000

masa, aprovechando hasta el máximo el primer efecto de sorpresa.

Teniendo en cuenta la especial configuración del suelo polaco, que favorece extraordinariamente la dispersión de elementos en un gran número de campos eventuales, el dominio del aire debía conseguirse, una vez pasado el efecto de sorpresa, por medio de la lucha aérea, atacando al enemigo allí donde se le encontrase.

La defensa del territorio alemán contra posibles ataques de la Aviación polaca, debía ser efectuada por medio de la caza regional y la D. C. A. alemana.

### La campaña.

Dirigida personalmente por el Führer, la característica principal había de ser la rapidez.

El Ejército de Tierra, al mando del Coronel General von Brauchitsch, debía obtener la victoria decisiva en una batalla que aniquilase al Ejército polaco, por medio de una operación concéntrica dirigida desde la "línea exterior" que ocupaba. Para ello era preciso una serie de batallas de ruptura, de características "normales", que constituyesen los puntos de partida de la serie de movimientos que habían de llevar a la gran batalla de aniquilamiento.

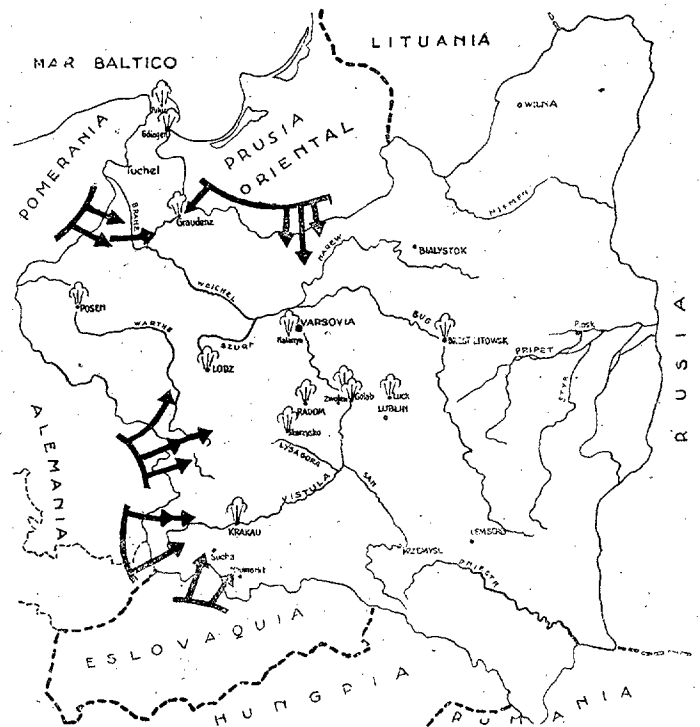
Como primer gran objetivo, figuraba la batalla de aniquilamiento contra el Ejército polaco más fuerte, el de Posnania. Para ello, el Grupo de Ejércitos del Norte, al mando del General von Bock, y el G. de E. del Sur, mandado por el General Rundsted, no debían empeñarse contra él, sino contra sus comunicaciones de retaguardia, forzándole a retirarse sin haber sido derrotado. La batalla que había de producir su aniquilamiento debía dársele en su retirada.

Dispuestas las fuerzas según se indica en el gráfico 1, el G. E. del S. debía penetrar en dirección al curso central del Vístula con la mayor rapidez posible, y esta misión se le encomendó al 10.º E. (von Reichenau), extraordinariamente fuerte y dotado de numerosas unidades blindadas y acorazadas. La protección del flanco izquierdo se encomendó al 8.º E. (Blaskowitz), quien avanzó sobre Varsovia. Su principal misión era impedir que la acción del 10.º E. fuese estorbada por el fuerte Ejército polaco de Posnania. El flanco derecho se protegería por el Vístula y por el 14.º E. (Liszt), cuya misión era envolver al Ejército polaco del Sur, a cuyo fin cooperarían las tropas eslovacas.

El enlace entre Pomerania y la Prusia Oriental debía realizarlo el 4.º E., (von Kluge), situado a ambos lados del corredor, con su núcleo principal en Pomerania. Conseguido esto, y apovándose en el Vístula, debía buscar contacto con el G. E. del S., maniobra que proporcionaría el cerco del Ejército polaco de Posnania.

Un segundo cerco se había dispuesto a cargo del 3.º E. (von Kuchler), que debía marchar al E. de Varsovia hasta establecer contacto con el 14.º E.

Quizá la mayor dificultad de este plan estribaba en la necesidad de mantener la continuidad de movimientos. Las Unidades blindadas y motorizadas pro-



Croquis núm. 2.

porcionarían esta posibilidad al ser excelentemente empleadas y conducidas.

La riqueza de medios mecánicos haría posible la maniobra, y la conjunción del 3.º y 14.º E. debía llevarse a cabo en menos de tres semanas, a través de una distancia de 500 kilómetros.

La Aviación debía cooperar, empleándose a fondo sobre cualquier obstáculo que pudiera interrumpir esta continuidad, lo que hubiera permitido una reorganización polaca. La ventaja de la línea interior no debía dejarse explotar.

El Ejército polaco había proyectado a su vez una operación concéntrica sobre la Prusia Oriental, para lo que había dispuesto fuertes núcleos en el pasillo y al N. de Varsovia. Su más potente Ejército, situado en Posnania, parece ser que debía marchar contra Berlín.

Impuesta desde el primer momento la iniciativa alemana, este Ejército no puede entablar una acción eficaz contra el 4.º E. ni contra el 8.º, y a causa de la destrucción de comunicaciones y falta de enlaces, su acción queda aislada, y forzado a retirarse en busca de este enlace, es batido y aniquilado.

### Las operaciones.

Dada por el Führer la orden de avance, las Fuerzas Aéreas Alemanas empezaron su actuación el día 1.º de septiembre de 1939; su misión era la de batir a la Aviación polaca en sus bases; pero por dificultades atmosféricas (en muchos sitios espesa niebla), una parte de los aviones alemanes no pudieron actuar antes del mediodía, y la zona Varsovia, Lodz, Posen, en la que se encontraba gran número de fuerzas aéreas polacas, sólo pudo ser atacada por la tarde.



Un aeródromo de Polonia después de ser bombardeado. La eficacia del ataque no necesita comentario. Tanto el terreno de vuelos como las edificaciones están prácticamente inútiles.

Bases importantes como Wilna, Deblin y Lublin, no pudieron ser atacadas en este primer día.

A pesar de ello, fueron atacados 26 aeródromos. En la mayoría de ellos pudieron observarse algunos incendios.

Aparte de la actuación sobre las bases enemigas, se cooperó con el Ejército, atacando principalmente a los ferrocarriles, nudos de comunicaciones y columnas.

Los aparatos polacos destruidos en aire y tierra se calculan en unos 80, y las bajas alemanas fueron el 10 por 100 de las polacas.

El día 2, con un tiempo semejante al anterior, continuaron los ataques sobre los aeródromos polacos, siendo alcanzados aparatos en los aeródromos de Varsovia-Okecie, Brest, en los próximos a Deblin y Lublin y en el eventual de Jajkowo, siendo destruidas las instalaciones de los aeródromos de Dublin y Lida. La fábrica de municiones de Skarzyskokamienna hizo explosión durante su bombardeo.

Continuó la cooperación con el Ejército con el bombardeo de nudos de comunicaciones y columnas en

marcha, empleándose el bombardeo en picado para atacar la Westerplatte. En las aguas de Gdynia fué hundido un destructor polaco.

Como resultado de los ataques efectuados en los dos primeros días, se dió por terminado el ataque en tierra a la Aviación polaca, por considerarse que los ataques a aeródromos precisaban fuertes núcleos de aviones que se juzgaban más útiles, al ser empleados en cooperación con el Ejército.

No parece que los ataques contra el suelo tuvieran una eficacia decisiva: los impactos no produjeron grandes daños por la gran dispersión de los aviones. Así, en el campo de Deblin, a pesar de estar sembrado de impactos, la mayoría de los aviones quedaron intactos.

En el primer servicio se obtuvo éxito con los impactos en los hangares; pero éste no se repitió por ser rápidamente desocupados, dispersándose las fuerzas en numerosos campos de socorro.

Los efectos de sorpresa con que se contaba no pudieron ser ejercidos sobre toda la Aviación polaca, ya que una parte de sus bases no pudo ser bombardeada hasta la tarde del primer día, y aun hasta el segundo, por lo que tuvo tiempo de variar su despliegue y aumentar su fraccionamiento, favorecida por la configuración del país.

Por todo ello se decidió, después de estos dos primeros días, que el dominio del aire se buscara en la lucha aérea. Posteriormente, esta decisión se ha juzgado acertada, ya que las pérdidas producidas a los polacos por combate aéreo han sido mayores que las logradas por bombardeo.

Ya en estos dos primeros días quedó patente la superioridad del arma aérea alemana, reconociéndose el valor que animó a los polacos, en especial a la caza.

La Artillería antiaérea en estos ataques se mostró ineficaz; pero, en cambio, los alemanes se vieron sorprendidos por el buen funcionamiento de la red de accho polaca.

En estos dos días, las tropas alemanas, que empezaron su avance el día 1.º, a las cuatro y cuarenta y cinco de la mañana, completaron casi totalmente el cierre del corredor, empezando la limpieza de la llanura de Tuchel.

Fueron tomadas Pless y Wielon. La línea de blocaos establecida al Norte de dichos puntos fué rota. Más al Sur, fué alcanzada la línea Neumarkt-Sucha.

A partir del 3 de septiembre, la Aviación alemana se emplea ya en apoyo directo del Ejército, cuyo avance adquiere mayor rapidez, iniciándose la retirada de diferentes núcleos polacos. En cooperación directa con el Ejército, fué rechazado un intento de rotura del cerco que hicieron las tropas polacas aisladas en el corredor. La Caballería polaca fué rechazada al intentar penetrar en Alemania cerca de Teuberg.

Este día fueron bombardeadas y destruidas las emisoras de Lodz, Cracovia y Radom. Con estos bombardeos se desarticularon grandemente los servicios de escucha que utilizaban las emisoras de un modo excelente, y el Mando polaco perdió un eficaz medio de enlace.

El 4 de septiembre avanzan las tropas alemanas en todos los frentes, y los polacos evacuaron la zona industrial de la Alta Silesia.

La Aviación continuó los bombardeos sobre los ferrocarriles y centros de comunicación, y, naturalmente, sobre las concentraciones de tropas, quedando desarticulado totalmente el sistema ferroviario.

Todos los intentos polacos de realizar una retirada ordenada que permitiese una reorganización de la resistencia, fueron dificultados por fuertes bombardeos.

Cerca de Lodz y de Thorn hubo lucha aérea y fueron bombardeados los aeródromos de Terespol, Lodz y Dalikow, calculándose las pérdidas polacas de este día en unos 35 aviones.

El 5 de septiembre continúa la retirada polaca, que en el sector de Radom y Kielce se hace apresuradamente y sin poder utilizar las comunicaciones ferroviarias, por encontrarse destruidas.

Este día es rota la línea fortificada en las proximidades de Sieradz, y cae en poder de los alemanes Cracovia, donde los polacos no presentan resistencia.

La Aviación coopera con el tercer Ejército alemán, cuya ofensiva obtiene el éxito previsto.

Continúan los ataques aéreos sobre la red ferroviaria, que en la zona de acción del Grupo de Ejércitos del Sur queda totalmente inutilizada. Hay algunas luchas aéreas y se calculan en 33 los aparatos polacos perdidos por combate y por bombardeo de los aeródromos de Brest, Terespol y Dalikow.

Este es el primer día que la Aviación de bombardeo polaca actúa, atacando, no muy eficazmente por cierto, la estación de Riesenburg.

El día 6, con la situación reflejada en el gráfico número 3, el Ejército polaco retrocede en masa perseguido y ametrallado por la Aviación alemana, dueña absoluta del aire.

Graudenz y Kulm están en poder de los alemanes, encontrándose el corredor limpio casi totalmente de tropas polacas. Las tropas alemanas del tercer Ejército han llegado al río Narew.

El Grupo de Ejércitos del Sur ha alcanzado las proximidades de Lodz y Tomaszow.

Ocupado Tschenstochau, Kielce queda en poder de los alemanes. Igual suerte sigue toda la comarca industrial de la Alta Silesia oriental. Al Norte de los Cárpatos continúa igualmente el avance.

Son bombardeados los puentes al Sur de Varsovia y otro al Norte de Sandomierz, siendo alcanzados y gravemente averiados.

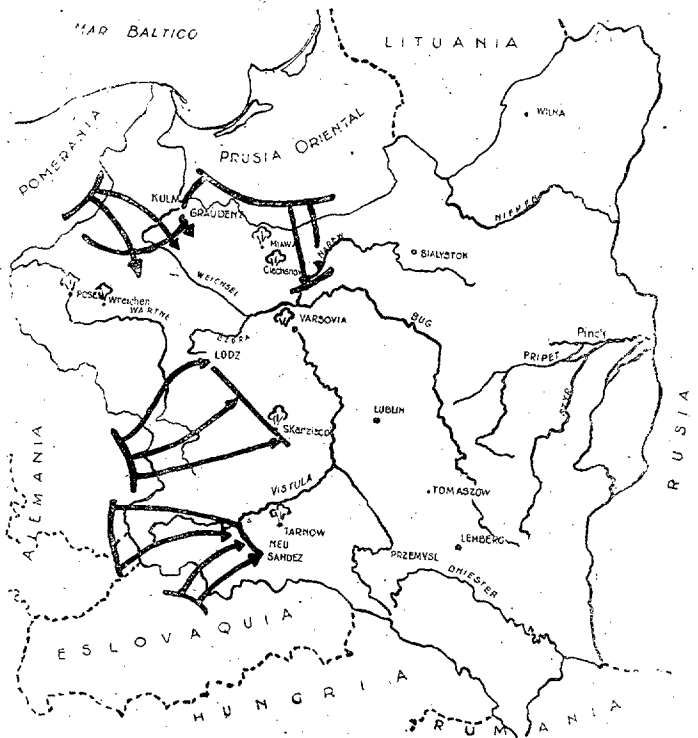
La Aviación de transporte hubo de abastecer de combustible a la división acorazada alemana, y de víveres y municiones, a un regimiento de Infantería aislado por las tropas polacas.

Las pérdidas polacas de este día fueron unos 22 aparatos.

El día 7 es alcanzado el Vístula cerca de Sandomierz y de Gora-Klwaria, y la Aviación ataca los puentes para entorpecer la retirada polaca. Un ataque de la Caballería polaca es deshecho por la Aviación alemana.

La Aviación polaca intentó contener un ataque de las unidades acorazadas alemanas cerca de Rozan con completa ineficacia. Las pérdidas polacas de este día fueron cuatro aviones, y resultaron con graves daños los aeródromos de Krosno y Skilnow, bombardeados por los alemanes.

Como dato revelador de la eficacia de los bombar-



Croquis núm. 3.

deos alemanes, citaremos el caso de que de los siete puentes bombardeados este día, tres fueron destruidos y otros tres averiados.

El día 8, la retirada polaca se hace ya en todas partes en completo desorden. Las tropas alemanas ocupan Radom, Reszow y Lodz, llegando a las proximidades de Varsovia.

La D. C. A. polaca es cada vez más débil e imprecisa, y la Aviación alemana continúa su machaqueo de puentes, nudos de comunicaciones y tropas en retirada.

El día 9, los polacos de Radom intentan inútilmente abrirse paso hacia el Sureste. Las tropas alemanas de la Prusia Oriental alcanzan el Bug.

Sobre Yaroslav y Lublin aparecen unidades de caza polaca, y hay combates, en los que los polacos pierden 16 aparatos. Doce más son destruidos en tierra.

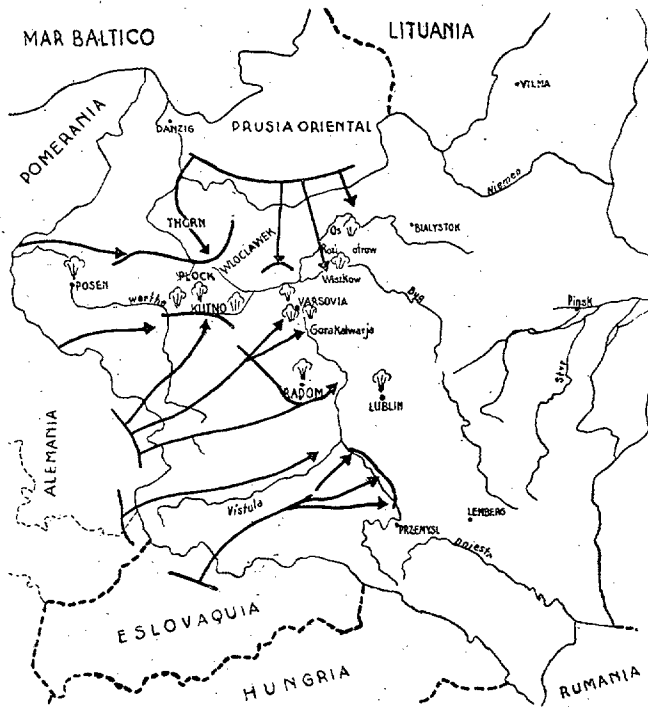
El día 10, los alemanes toman Neustadt y Putzig, empezando la rendición de parte de las tropas polacas cercadas.

La Aviación continuó el ataque a las retaguardias polacas, y asimismo lo hizo sobre los cercados al Oeste del Vístula y Sur de Radom, especialmente en las pro-



La precisión del ataque de los «Stukas» se refleja bien en este pequeño puente, destruido, por impacto directo, con una sola bomba.





Croquis núm. 4.

ximidades de Stascow, Mielec; Mszczonow y Kutno. Cerca de Modlin fué destruído un puente y seriamente alcanzado otro.

El día 11, con la situación reflejada en el croquis número 4, se empieza el cerco de Varsovia. El Ejército polaco se encuentra en estado de disolución.

Las fuerzas del tercer Ejército han pasado el Bug y buscan enlace con las tropas que al Sur de Varsovia han pasado el Vistula. Las tropas que avanzaban des-

de la región de Thorn están en Plock y Klocławek, sobre el Vistula. En el frente Sur, se ha atravesado el río San, y en el sector de Radom se rinden los polacos.

La Aviación continúa el bombardeo de puentes y ferrocarriles, empleando el "JU-87", siendo intensamente bombardeadas las carreteras que salen de Varsovia.

Las pérdidas polacas hasta este día ascienden a 332 aparatos, de ellos unos 300 cazas. La Aviación polaca puede considerarse como inexistente.

El día 12 es ocupado Sambor y Jaworow, alcanzándose Przemysl. Se rinden los polacos cercados entre Zwolen-Radom y Lisa-Gora. Este día se observa que la marcha de la retirada polaca hacia el Sureste ha cambiado de dirección, dirigiéndose hacia el Este, y como quiera que se observa también un cierto resurgimiento del tráfico ferroviario, es atacado éste, interrumpiéndolo por completo.

El día 13 es tomado Ossowiec, llegando las unidades motorizadas hasta Lemberg, en cuyo aeródromo fueron incendiados cuatro aparatos en un ataque en vuelo bajo. Las tropas alemanas se apoderaron en tierra de 19 aviones.

Empieza el bombardeo de las concentraciones polacas en Varsovia, incendiándose el barrio Praga.

Este día, y a causa del mal tiempo, la actividad de la Aviación alemana fué menor.

El día 14 se realiza el envolvimiento de Varsovia. El tercer Ejército, rebasando la línea Varsovia-Bialystok, ataca Brest-Litowsk. La fortaleza de Modlin está cercada. Las vanguardias alemanas alcanzan la línea Lublin-Lemberg, y el Gobierno polaco se encuentra próximo a la frontera rumana.

Al Norte de Radom son capturados 60.000 prisioneros, con 143 cañones y 38 vehículos blindados. Cerca de Ostrow-Mazewieka se capturan 6.000 prisioneros con 30 cañones, y se rinde la plaza de Gdynia.

La Aviación continúa el bombardeo de trenes, muchos de los cuales están detenidos por la inutilización de las vías y estaciones. Son atacados los aeródromos de Lusk y Brody, destruyendo 17 aviones en el primero y 24 en el segundo, más dos derribados en combate.

El día 15 es ocupado Przemysl y Bielowostok, fracasando un intento de ruptura del cerco por parte de los polacos de Kutno.

La Aviación destruye la emisora de Baranowice y ataca, hundiendo en el puerto de Heisternest, a un submarino y varios barcos menores.

Un Cuerpo de Ejército alemán es abastecido por la Aviación de transporte.

Diecisiete aparatos polacos toman tierra en Rumania.

El día 16 las tropas alemanas llegan a Kutno. El cerco de Varsovia es completo. Son capturados en Demblin 100 aparatos polacos.

La Aviación continúa sus ataques a tropas y comunicaciones, destruyendo la radio de Wilna, y arroja proclamas sobre Varsovia.

El día 17 comienza la ocupación rusa. Los alemanes continúan su avance.

La Aviación ataca las concentraciones polacas en las proximidades de Lemberg y bombardea a los cercados al Este de Kutno.



Los polacos pierden cuatro aviones, y toman tierra en Rumania 66 aparatos.

El día 18, el tercer Ejército entra en contacto con el 14 en Wlodawa, y con la situación del croquis número 6, la campaña toca a su fin, habiéndose alcanzado la línea Bialystock-Brest-Litowsk-Wlodzimiers-Lemberg, empezando la capitulación de los cercados en la región de Kutno.

La Aviación ataca los ferrocarriles al Este y Noroeste de Chelm, atacando en vuelo bajo el aeródromo de Osmolin, donde incendia dos aparatos.

El día 19, Hitler pronuncia su discurso de Dántzig. Han sido ocupados unos 250.000 kilómetros cuadrados, penetrándose en territorio polaco en una profundidad de 500 kilómetros.

Los alemanes comienzan la retirada a la línea convenida con la U. R. S. S. Puede decirse que la campaña ha terminado, pues sólo quedan algunos núcleos que ofrecen resistencia cerca de Lemberg, Tomaszow y Krasmystaw.

La Aviación interviene en los últimos combates.

Durante este período de tiempo, los objetivos principales de la Aviación que actuaba en apoyo indirecto del Ejército, eran los siguientes:

Primero. Evitar la retirada de las tropas polacas del corredor.

Segundo. Entorpecer la retirada del Ejército de Posnania sobre Varsovia, desordenándola.

Tercero. Impedir o dificultar el paso de los ríos Vistula, Narew y Bug; y

Cuarto. Evitar la unión y reorganización de las fuerzas batidas y dispersadas.

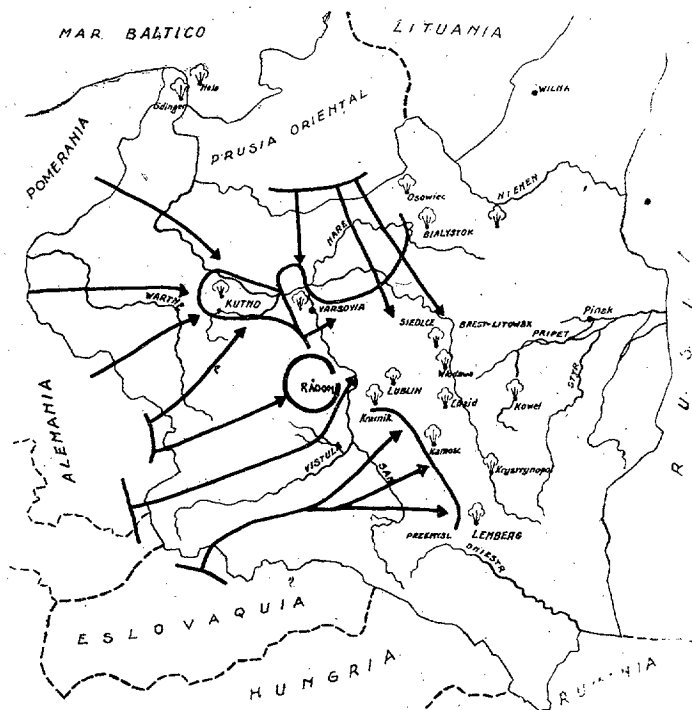
La casi totalidad de la red ferroviaria polaca y la mayor parte de las principales carreteras hasta la frontera rusa fueron batidas con la mayor eficacia, llegándose a la paralización casi total del tráfico. Estas misiones fueron cubiertas por aparatos de bombardeo y algunas veces por unidades de asalto.

El apoyo directo del Ejército, ataques a tropas en marcha, reservas, posiciones artilleras y blocaos de cemento, fué efectuado en la mayoría de los casos por aviones de bombardeo en picado y aviones de batalla, exigiéndolo así en muchos casos las reducidas dimensiones de los blancos a batir. Estas unidades fueron también empleadas en aniquilar cualquier resistencia inesperada, impidiendo en todo momento la reorganización de las tropas batidas.

El enlace y la aclaración de dudas experimentadas en algunos casos sobre la línea alcanzada fueron encomendados al "Fieseler "Storch", aparato que se mostró eficazísimo para tal fin.

El efecto moral que se logró sobre las tropas fué de tal naturaleza, que en varios casos los jefes no pudieron ya reunir a sus tropas dispersas después del ataque. Los mayores resultados en estos ataques fueron obtenidos con bomba pequeña y fuego de ametralladora.

En el ataque a las vías férreas se observó la mayor dificultad de alcanzar a éstas en campo abierto, siendo mucha mayor la facilidad de bombardear las estaciones, en las que se causaba mayor número de destrozos; pero, en las que, por disponerse de personal especializado y de ciertas posibilidades de material,

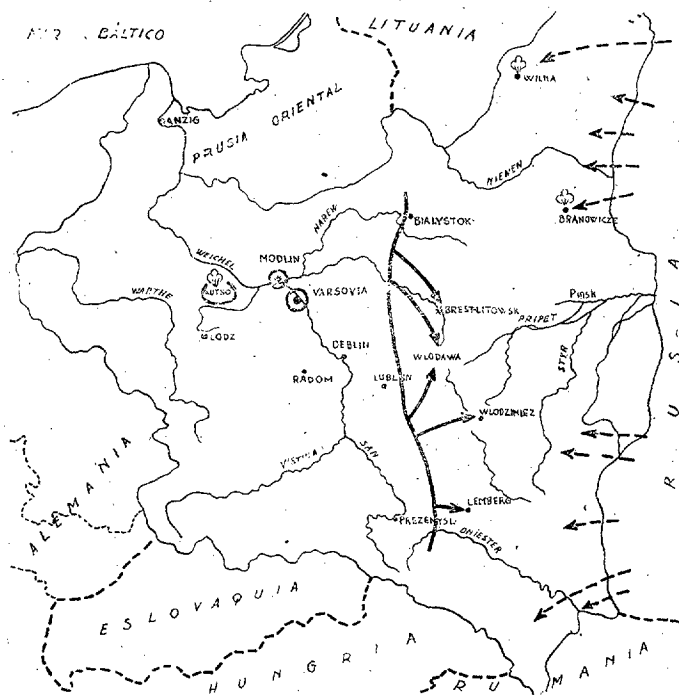


Croquis núm. 5.

quedaba neutralizada esta ventaja por la mayor facilidad que tenían para la reparación de los daños.

Respecto al ataque contra puentes, dadas las reducidas dimensiones del blanco, no se había creído mucho en su eficacia; pero los excelentes resultados obtenidos superaron en mucho a los cálculos más optimistas.

Otro blanco de mínimas dimensiones fué el "Bunker" (especie de blocao) de cemento, y también sobre éstos fueron inmejorables los resultados obtenidos por



Croquis núm. 6.

el bombardeo en picado, sobre todo cerca de Hela. Un Bunker que había resistido impactos directos de artillería pesada de Marina fué totalmente destruído por una sola bomba, lo que sirvió de enseñanza sobre las posibilidades de actuación contra esta clase de fortificaciones.

Y llegamos al ataque sobre Varsovia, que merece un estudio detenido desde el punto de vista aeronáutico, por considerar que el ataque aéreo a una ciudad totalmente sitiada, sin posibilidades de resistencia y sin poder esperar en absoluto el más pequeño socorro, era innecesario en la forma violenta en que se produjo. En Varsovia debieron estudiarse los efectos que podían obtenerse sobre instalaciones industriales, servicios públicos, y, en fin, sobre todo cuanto era necesario, no sólo para el desarrollo de la marcha de las industrias, sino también para la vida de la población.

Hasta el día 27, que se rinde Varsovia, la Aviación alemana ataca intensamente los objetivos militares de la ciudad, inutilizando sus servicios y produciendo gran depresión en la población, que llega a sufrir en un solo día hasta 37 alarmas.

En cuanto a los resultados obtenidos, hubo gran variedad. Las dos fábricas de gas bombardeadas el día 20 fueron incendiadas y gravemente averiadas.

La refinería y un depósito de benzol fueron parcialmente destruídos. La destilería y el laboratorio lo fueron totalmente, y la red de distribución, interrumpida. Los alemanes lograron en poco tiempo una reparación parcial que no lograron los polacos.

El mismo día fueron bombardeadas y alcanzadas una central hidroeléctrica y otra térmica. Posteriormente pudo comprobarse la gran dificultad de causar la destrucción total de un objetivo de esta clase, cuyas partes vitales son muy fáciles de proteger. La interrupción momentánea del suministro de energía quedó conseguida sin necesidad del bombardeo de las centrales, ya que el bombardeo de otros objetivos destruyó inevitablemente la red de cables.

Además, los polacos no hicieron nada verdaderamente eficaz por reparar los daños. Dedicados los alemanes a esta reparación, el 15 de octubre logran en una central la obtención de 20.000 Kw., aproximadamente la mitad de su producción normal. Como dato revelador de la paralización de las industrias producidas por los bombardeos, diremos que esta producción se redujo posteriormente a 4.000 Kw., por no necesitar más la industria que quedó en condiciones de funcionar.

La red de aprovisionamiento de agua sufrió igualmente grandes destrozos, que entorpecieron el suministro y llegaron a poner en peligro a parte de la población refugiada en los sótanos.

En otras industrias se logró también la paralización, y en algunas, como en la fábrica de P. Z. L., la destrucción de los depósitos de gasolina produjeron terribles efectos al ser incendiados.

El bombardeo de la emisora de Varsovia se llevó a término con buen éxito, habiéndose demostrado en la campaña que es objetivo difícil de destruir. Sólo en algún caso se logró hacerlo totalmente.

Una cuestión de gran dificultad fué la acertada elección de las espoletas a emplear en los distintos casos, pues hubo numerosos tejados destruidos sin que las

instalaciones sufrieran desperfectos irremediables. Se observó también la poca o ninguna eficacia de las bombas próximas a los objetivos. El efecto obtenido por las bombas incendiarias fué en gran parte debido a la incuria y desmoralización de la población.

La moral de la población civil fué ínfima. El bombardeo de la fábrica de aviones de Varsovia-Okęcie, fué efectuado un domingo, y el lunes no se presentaron los obreros al trabajo, a pesar de que los efectos no habían sido muy grandes. La dirección de las industrias careció de energía, y solamente se ha conocido un caso en que una dirección energética reorganizó una instalación deteriorada. Una central Diesel de reserva en una fábrica de gas estuvo tan descuidada, que no pudo ser puesta en marcha.

De todos modos, y a pesar de las circunstancias especiales que en Varsovia concurren, el Mando alemán pudo sacar conclusiones preciosas para el desenvolvimiento de la actual ofensiva aérea sobre Inglaterra.

Rendida Varsovia el 27, el 28 lo hace Modlin, y terminan los últimos restos de la resistencia polaca, que produjo a los alemanes un total de 10.000 muertos y 30.000 heridos.

En esta campaña no quedaron comprobadas las doctrinas de Douhet, pues fué resuelta en tierra, y el papel de la Aviación en ella fué el de cooperadora del Ejército. Desde luego, para poder lograr una cooperación eficaz, fué imprescindible y será siempre condición ineludible la obtención previa de un dominio del aire tan total como sea posible conseguir.

En la obtención de este dominio, las excelencias del material, que son un factor importantísimo, no lo son todo. Ayer como hoy, como mañana, sin moral, sin una excelente moral, no se puede lograr nada, y la moral de la Aviación polaca fué lo primero que aniquiló la acometividad aérea alemana. La superioridad de esta moral fué patente en todo momento.

Ejemplo de falta de capacidad y de moral lo da una escuadrilla de once "P. Z. L. 23", afecta al segundo Cuerpo de Ejército polaco, y que en siete días efectúa tres servicios, mientras los aviones alemanes hacen cinco diarios.

La instrucción del personal polaco no se puede valorar exactamente; pero cuando hundida por completo la moral se produce la huida a Rumania, dejan abandonados sobre el suelo de Polonia más de un centenar de modernísimos "P. Z. L. 37 bis", que luego caen en poder de los alemanes en perfecto estado, y abandonan el suelo patrio, a bordo del material anticuado, quizá por no disponer de personal suficiente, en condiciones de pilotar el material moderno.

Esta campaña de Polonia no es sino un episodio de la gran batalla entre Inglaterra y Alemania, y con el éxito logrado en ella, Alemania cubre su flanco derecho, se asegura la posesión de una extensa zona de buena producción agrícola y afianza la amistad rusa mediante la entrega de parte del territorio polaco. El bloqueo que había de acabar por estrangular a la nación alemana, ha sufrido el primer rudo golpe. Alemania no tiene ya más que un frente terrestre a que acudir, y está en condiciones de emprender por su propia iniciativa la segunda etapa del camino de la guerra.