

OPERACION CERBERUS



Capitán de Corbeta MARIO CLOPATOSKY

I

PEQUEÑA RESEÑA HISTORICA

Corre el año de 1939, Alemania invade a Polonia el 1 de septiembre de 1939. Es el principio de la Segunda Guerra Mundial. Inglaterra y Francia de acuerdo a tratados con Polonia entran a la guerra el 3 de septiembre de 1939, "La guerra que no es otra cosa que un combate singular amplificado; es un acto de fuerza para imponer al contrario el cumplimiento de nuestra voluntad". (Clausewitz).

Inglaterra ejercía el dominio del mar, ya que para su libertad y existencia dependía del mantenimiento de sus líneas de comunicaciones marítimas, por lo cual Alemania tiene como objetivo primario disputar el dominio del mar y ejercerlo con guerra al tráfico marítimo, los cuales son vitales para el Imperio Británico y efectuar un bloqueo estratégico a las islas británicas.

Los aliados mantienen el dominio de la situación estratégica del Mar del Norte y el dominio absoluto del canal inglés, ya que se encuentra minado y con formidable defensa costera, con el fin de controlar las comunicaciones marítimas que se dirigieran desde el Atlántico, al Mar del Norte o al Mar Báltico.

Con esta situación el Mar Báltico viene a ser nuevamente como en la

primera guerra mundial, un mar alemán, pero en este caso a favor de Alemania ya que su dominio es más absoluto por cerrar con campos de minas los pasos del Sud y del Belt, y los aliados no contaban con bases navales en dicho mar.

Alemania tenía sus bases navales en Kiel, Willhemshaven y Cuxhaven, las condiciones geográficas de dichas bases para una guerra con Inglaterra no podían ser peores por encontrarse en la región meridional del Mar del Norte. Inglaterra contaba en el canal inglés con Davenport, Portsmouth, Chattham, etc. En consecuencia la posición estratégica alemana en el orden naval era deficiente y el pequeño litoral costero que poseía en el Mar del Norte, dificultaban las operaciones de sorpresa u otra cualquier operación, y a su vez eran muy restringidas las líneas de operaciones en donde podían actuar las Fuerzas Navales Alemanas.

Las fuerzas navales, el objetivo económico y el bloqueo geográfico a que estaba sometida a más de pérdidas de buques mercantes en Noruega, deciden al Almirante Reader proponer a Hitler el 10 de octubre ocupar a ese país y a Dinamarca, con el fin de corregir la situación estratégica que tuvo Alemania en la I Guerra Mundial en el cual este país permaneció en situación de bloqueo lejano, llevado a

cabo por Inglaterra, y su fuerza naval estuvo prácticamente en un estado de flota en potencia. Esta operación fue llamada la operación "Wessernbung" en la cual toman parte los cruceros de batalla Scharnhorst y el Gneisenau, completando la ocupación el 1º de junio de 1940. Esta ocupación es de gran importancia estratégica, política y económica. La primera para la utilización de los Corsarios de superficie y submarinos, la segunda, motiva la caída del gabinete de Chamberlain al que sustituye Wiston Churchill y la tercera porque asegura el mineral de hierro de Suecia y ejerce el dominio en el Skagerrak. Una semana más tarde las fuerzas alemanas irrumpen a través de sus fronteras del Oeste sobre Bélgica, Holanda, Luxemburgo y Francia, pidiendo ésta la paz el 24 de junio de 1940, firmándose éste en el histórico Vagón del Bosque de Compiègne.

Con la derrota de Francia, Alemania obtiene las siguientes consecuencias estratégicas:

1º Italia declara la guerra a los alia-

dos el 10 de junio de 1940, cambiando la situación estratégica en el Mediterráneo ya que Inglaterra tiene que destacar a ese mar un 50 por ciento del grueso de su flota.

2º En relación con la guerra submarina en el Atlántico, la intervención italiana suponía un nuevo aumento de las dificultades británicas de protección de sus líneas de comunicaciones marítimas.

3º Cambio en la situación estratégica militar alemana ya que en parte rompe el bloque establecido por los aliados en el Canal Inglés.

4º Adquiere gran prestigio militar y político.

5º El dominio aéreo de los cielos de Europa supone un serio peligro para las comunicaciones británicas y le da capacidad para la utilización de los puertos metropolitanos.

6º Error: no invadir a Inglaterra.

Con la caída de Francia, la Armada alemana ocupa el Puerto de Brest que posteriormente nos será de extrema importancia para la presente conferencia.

II

ARRIBO AL PUERTO DE BREST POR LOS CRUCEROS DE BATALLA SCHARNOHORST Y GNEISENAU Y DEL CRUCERO PESADO PRINZ EUGEN

a) Scharnhorst y Gneisenau

Estas dos unidades operaron en el Atlántico Norte y Central como Corsarios. El 22 de enero de 1941 se hacen a la mar del Kiel y Gdymia respectivamente uniéndose a 400 millas al noroeste de Islandia en la mañana del día 27. El 3 de febrero evadiendo las patrullas británicas logran pasar por el estrecho de Dinamarca y llegar al Atlántico. El Comandante Almirante Lutjens transmitió a sus buques la siguiente señal:

"Por primera vez en nuestra historia

CAPITAN DE CORBETA

MARIO CLOPATOFSKY T.

Oficial Ingeniero de la Armada Nacional, egresado de la Escuela Naval de Cadetes en el año de 1949.

Ha desempeñado los siguientes cargos: Segundo Ingeniero del ARC Caldas. Ingeniero Jefe de las Unidades ARC "Blas de Lezo". ARC "Sancho Jimeno", ARC "Almirante Brien" y ARC "Antonio de Arévalo" y actualmente Ingeniero Jefe del Destructor ARC "7 de Agosto".

Ha participado en varias maniobras internacionales, tales como Unitas II y como profesional colaboró en la adaptación y traída del ARC "Antonio de Arévalo" petrolero mayor del país, desde puerto de Osaka - Japón.

Ha efectuado además de los cursos de información regular, estudios de motores diesel en Fort Gulick en la Zona del Canal de Panamá. Es diplomado en Comando y Estado Mayor por la Escuela Superior de Guerra.

alemana hoy buques de guerra de superficie exitosamente pasaron a través del bloqueo británico. Ahora seguimos adelantando hacia la victoria”.

Continúan operando los dos Cruceros de batalla hasta el día 28 de marzo de 1941, que entran a Brest después de haber hundido 22 mercantes con un total de 200.000 toneladas.

b) Prinz Eugen

El 19 de mayo de 1941 la aviación británica informa la salida del Puerto de Kiel del acorazado Bismarck y del crucero pesado Prinz Eugen los cuales iban a cumplir la siguiente misión: causar las derrotas de los convoyes aliados y caer sobre las Unidades de la Flota Inglesa en cualquier lugar del Norte o Sur del Atlántico y destruirlas.

El principal problema era cruzar el estrecho de Dinamarca sin ser descubiertos y en este caso el Almirante Lutjens (a) del Bismarck llevaba órdenes de regresar a Noruega.

El 22 un avión inglés dio la alarma de que los buques no se encontraban en sus fondeaderos habituales. Ante esta situación el estrecho de Dinamarca estaba siendo vigilado por los cruceros Suffolk y Norfolk en su parte Este y en la parte Oeste por el acorazado Prince of Wales, y el crucero de combate Hood.

Entre Islandia y las Faroe por los cruceros Arethusa, Manchester y Birmingham. En la noche del 22 al 23 el Almirante Tovey se hizo a la mar de Gibraltar con el acorazado King George V, el crucero de batalla Repulse, el portaviones Victorious y cuatro cruceros para situarse en una posición al Sur de Islandia para cortar la retirada al crucero y al acorazado alemán.

El 24 a las 5 de la mañana después de ser horquillado en su tercer andanada es hundido el crucero de combate Hood, el cual era el orgullo de

los ingleses y el mayor de la flota británica. El Prince of Wales se retiró del combate lentamente con dos incendios claramente visibles. Esta actuación del buque británico que quedó solo combatiendo mano a mano con una unidad similar, no puede considerarse poco airosa teniendo en cuenta sus averías, que el acorazado estaba en pleno período de entrenamiento y que la destrucción de su adversario no podía ser más segura si la fuerza del Almirante Tovey entra en acción.

El Bismarck había recibido dos impactos sin importancia, pero uno de sus tanques de combustible estaba roto teniendo fuerte pérdida de combustible, por este motivo el Almirante Lutjens decidió que el Prinz Eugen escapara aprovechando su máxima velocidad mientras que el Bismarck entretenía a sus adversarios.

El Prinz Eugen logró escapar navegando hasta las Azores y luego enrumbo al Noroeste llegando a Brest, el 19 de junio de 1941. Como información, el Bismarck fue hundido el 11 de junio a 400 millas al Oeste de Brest.

III

B R E S T

La Base Naval de Brest estaba comandada por el Almirante Arnaud de la Pierre, antiguo Comandante de Submarinos en la I Guerra Mundial, en la cual se cubrió de gloria. Su primera preocupación e interés fue el de asegurar la cooperación efectiva de las autoridades locales. El arsenal naval estaba comandado por el Capitán de Navío francés Le Normand, quien también había sido oficial submarinista en la I Guerra Mundial. Ambos oficiales habían estado patrullando en las mismas aguas donde descaradamente evitaban el torpedearse mutuamente.

El resultado fue un arreglo fantás-

tico por el cual Brest vino a ser una base naval alemana, operada por personal alemán, trabajando con franceses y obreros civiles conseguidos en la localidad y todos controlados por un pequeño núcleo de oficiales navales franceses. Todo el personal tanto militar como civil se movía dentro del recinto militar pero con guardas supervisores, pero todo este personal observaba los movimientos de los buques de guerra alemanes y enviaban datos apreciables de inteligencia al almirantazgo británico.

El puerto de Brest estaba fuertemente protegido tanto para ataques aéreos como de ataques submarinos. La presencia de las tres unidades en Brest, con su amenaza como flota en potencia y como amenaza a las líneas de comunicaciones marítimas, fue sometido a una continua observación y ataque aéreos. Pese a este esfuerzo las unidades no sufrieron ningún impacto salvo el Prinz Eugen que fue alcanzado una vez por una bomba y tuvo cincuenta y dos muertos en su dotación. En algunas acciones los aviadores británicos dieron por hundidos repetidamente al Gneisenau o al Scharnhorst.

Hitler siguiendo una política defensiva ordenada al Almirante Reader trasladar a los cruceros de batalla al Scharnhorst y Gneisenau y al crucero pesado Prinz Eugen a Alemania con el fin de que se encargaran de la misión principal de defender a Noruega ya que consideraba que existía una amenaza de invasión por parte de los aliados; además estas unidades estaban bloqueadas en Brest por espacio de casi un año, pero al mismo tiempo era una flota en potencia que constituía una seria amenaza contra las comunicaciones marítimas de los aliados y así mismo era causa de distracción de sus fuerzas.

El 12 de enero de 1942 se celebró

una conferencia en Berlín en la cual las autoridades navales alemanas discutieron los planes para realizar los deseos de Hitler.

Se presentaron dos planes para retirar a las unidades de Brest: el primero por el estrecho de Islandia y el segundo por el Canal Inglés.

El Almirante Reader era partidario del primer plan siempre y cuando se contara con buenas condiciones meteorológicas. Hitler repitió que era inmateral cuál ruta debían tomar los buques pero insistía en que regresarán inmediatamente porque los necesitaba en Noruega y no se justificaba dejarlos en Brest por lo cual se expresó en la siguiente forma:

"La fuerza de Brest tiene, sobre todo, el saludable efecto de mantener paradas y a la expectativa a las Fuerzas Aéreas del enemigo, impidiéndoles llevar a cabo ataques contra el territorio de Alemania. Esta ventaja durará exactamente mientras el enemigo se considere obligado a atacar porque los buques están indemnes. Con nuestros navíos en Brest, las fuerzas navales enemigas se encuentran paralizadas en una extensión no superior a la que se encontrarían en el caso de que los navíos estuvieran estacionados en Noruega.

Si yo acertara a ver alguna probabilidad de que las naves pudieran seguir permaneciendo indemnes durante cuatro o cinco meses, a consecuencia de un cambio en la situación general, yo me sentiría inclinado a pensar a dejarlas en Brest. Pero ya que en mi opinión no cabe esperar semejante coyuntura he determinado retirar a los buques de Brest a fin de evitar que continúen expuestos un día y otro a un ataque afortunado del enemigo". (Memorias de Churchill, Tomo IV Pág. 151).

Le tocó el turno al Almirante Ciliax, comandante de la Flota de Brest,

el cual sostuvo que la ruta del Canal era factible siempre y cuando dicha operación reuniera tres condiciones esenciales:

1º) No habría una salida preliminar ya que esta ocasionaría sospechas a Inglaterra.

2º) Era necesario un secreto absoluto.

3º) Aviones de caza potentes deberían cubrir continuamente a los buques durante la operación.

El General Heschonnek, Comandante de la Fuerza Aérea en Francia objetó que los 250 cazas disponibles no podrían continuamente garantizar la cobertura diaria de los buques. El Almirante Reader recaló la importancia vital de suministrar la cobertura de defensa aérea pues de lo contrario se malograría la operación. Hitler que había seguido la discusión dijo: "Ciertamente hay un peligro en el regreso por el Canal Inglés, pero el riesgo aún permanece en Brest y es superior. Sin embargo el peligro puede disminuirse si se mantiene al enemigo alejado y vigilado, y esto ocurriría si los buques pasan el Canal Inglés en pleno día. Los británicos son incapaces de llevar a cabo una decisión brillante. Pongámonos nosotros en su lugar, ¿qué haríamos si nos dijeran que una escuadra británica estuviese pasando por el canal? ¿Podríamos dentro de pocas horas reunir un número de aviones necesarios para un ataque coordinado? Nuestros buques están bloqueados en Brest. Su caso es el de un paciente herido por el cáncer. Aunque hay peligro en esa operación se ofrece una esperanza de sobrevivir, por consiguiente debemos intentarlo".

La operación de pasar la flota de alta mar siendo de gran inferioridad, respecto a la Home Fleet de Brest al Mar del Norte se estudió con todo detenimiento por el Estado Mayor del Almirante Reader. El tiempo corría y

el único período conveniente era durante los días anteriores a la luna nueva, pues tenían solo un mes.

El plan de operaciones contemplaba dejar a Brest en la noche del 11 de febrero debiendo ser escoltados por seis destructores.

La cobertura aérea sería suministrada por 16 aviones de caza volando continuamente sobre los buques, siendo relevados cada media hora. Como el reaprovisionamiento de los aviones debería efectuarse en los aeródromos cercanos, el promedio de densidad de cobertura sería incrementado a medida que las unidades avanzasen.

Cuando Barfleur estuviera a la cuadra de los buques virarían al norte y serían reforzados con una flotilla de torpederos, botes patrullas y los barrerminas serían esparcidos por toda la ruta. Botes Mark serían estacionados a lo largo de la ruta a intervalos de una milla desde Dover hasta los canales Ruytingen. Los buques navegarían a 20 millas de la costa holandesa y cuando estuvieran fuera de Texel serían guiados por los botes Mark ahora más esparcidos hasta llegar a Willhemshaven.

Conclusiones

1º Los ingleses buscaban la destrucción decisiva de las unidades alemanas ya que presentaban una flota en potencia por lo cual efectuaron infinidad de incursiones ofensivas todas ellas, pero con resultados negativos.

2º Con estas unidades en Brest, las fuerzas navales inglesas tenían comprometida parte de su flota en bloquear el puerto de Brest, ejerciéndose un bloqueo estratégico distante.

3º La flota alemana mantenía un bloqueo económico ficticio ya que los ingleses tenían que desviar sus líneas de comunicaciones marítimas por temor a esa flota.

4º Los ingleses querían destruir estas unidades por cualquier medio ya

que la opinión pública atacaba al almirantazgo y al gobierno, por permitir que esa fuerza naval estuviese tan cerca a sus costas ya que el poder marítimo inglés en ese momento era más poderoso.

IV

OPERACION CERBERUS

El Almirante Ciliax tomó medidas excepcionales para mantener el secreto de la operación; así un gran cargamento de uniformes blancos, cascos tropicales, toldillos, insecticidas y tambores de aceite lubricante marcados "para uso en los trópicos", fueron pasados de unos vagones de ferrocarril a otros antes de ser embarcados en los buques. Fueron nombradas personas para que dispersaran el rumor en la ciudad de que los buques iban a zarpar para un destino hacia el sur. Todo esto se hacía para tomar precauciones y que los espías de la resistencia francesa informasen a los ingleses de que los buques iban a zarpar. Madame Leroux de la red Johnny envió dos informaciones a Inglaterra:

La primera el 25 de enero diciendo que el Gneisenau estaba haciendo ensayos en la rada y el segundo el 1º de febrero diciendo que el Gneisenau y el Scharnshorst estaba haciendo prácticas. Estos informes no tendían a decir de que los alemanes pretendiesen atravesar el canal Inglés.

El Almirantazgo británico estaba inclinado a creer que los buques alemanes irían a reanudar sus incursiones al Atlántico o cruzar el Estrecho de Gibraltar para unirse con la Flota Italiana en el Mediterráneo, por lo cual las Fuerzas Navales Británicas se dividieron para atacarlos en cualquiera de estas dos resoluciones.

Desde mayo de 1941 el Estado Mayor Naval Británico tenía el Plan Fuller, el cual contemplaba el cruce del

Canal Inglés por las unidades alemanas.

Un extracto de ese plan era el siguiente: a primera vista, remontar el Canal Inglés parece árduo para los alemanes. Es probable, sin embargo, que como sus barcos pesados no poseen plena eficiencia, prefieran tal camino, confiando para su seguridad en sus destructores y aviones, que sí son eficaces, y conociendo muy bien que no tenemos buques grandes que oponerles en el Canal. Es fácil, que podamos encontrarnos con estos dos cruceros de batalla, el crucero con piezas de ocho, cinco destructores grandes y cinco pequeños, mas, por ejemplo, veinte cazas volando continuamente sobre la flotilla (con refuerzos al alcance de la mano), emprendan el paso del Canal.

Tomando en consideración todos los factores, parece que los barcos alemanes pueden pasar al Este remontando el Canal, con mucho menos riesgo que aquel en que incurrirían intentando pasar por el Océano o Noruega, y como se entiende que los alemanes evadirían todo peligro hasta que estén plenamente enfrascados en su ruta, el Canal Inglés parece ser su más probable dirección cuando salgan de Brest, si salen". (Memorias de Winston Churchill, Tomo IV Pág. 155).

El despliegue de fuerzas para encontrar esas dos posibilidades dejaron una pequeña fuerza en Inglaterra que consistía de una flotilla de viejos destructores basados en Dover, lanchas ligeras costeras y aviones del comando costero y del comando de bombardeo, los cuales se encontraban alistados a lo largo de las bases de las costas del Canal Inglés.

El Almirantazgo estaba confiado de que por razones del reconocimiento diario aéreo de Brest, entre las 15 horas y las 21 horas la operación "Fuller" podría ordenarse en tiempo su-

ficiente y lanzarla con éxito completo, pero a última hora debido al reforzamiento de los estrechos de Dinamarca y Gibraltar solamente quedaron seis destructores en Dover y seis bombarderos torpederos cerca de Ramsgate.

De acuerdo a lo planeado por el plan Cerberus la flota alemana se hace a la mar el 12 de febrero de 1942, con esto se iniciaba la operación más arriesgada y audaz de la II Guerra Mundial. La flota tomó la formación llamada hoy "columna de orden abierto". Durante el cruce del Canal Inglés hasta el Havre, no tuvieron ningún percance, siendo reforzada la flota por torpederos y lanchas torpederas; así transcurrió el cruce hasta la altura de Dover sin que los ingleses se dieran cuenta de su presencia en el mar.

El 12 de febrero en las horas de la mañana un avión de reconocimiento inglés señala la presencia de la flota alemana el sudoeste del Gris Nez, y la alarma es dada inmediatamente en Inglaterra, por defecto orgánico debido a la intervención de mandos diferentes, por lo cual la reacción careció de efectividad ante la falta de coordinación.

La primera fuerza que atacó fue una escuadrilla de aviones torpederos comandados por el capitán de corbeta Esmonde el cual luchó heroicamente pero fue destruído; en aquellos momentos la escuadra alemana había pasado ya la parte más estrecha del Canal, encontrándose a diez millas al Norte de Calais, pero eran seguidos por las baterías de la defensa coste-

ra sin resultados satisfactorios. En las horas de la tarde el Primer Ministro W. Churchill en un mensaje laconico a todos los comandos pedía: "A toda costa los buques deben ser interceptados y hacerles pagar caro su audacia". Pero era demasiado tarde, pues los buques alemanes estaban a la altura de la costa de Holanda, y la Operación Cerberus había cumplido su misión.

Conclusiones

1º La escuadra alemana dio una sorpresa táctica sin precedentes al almirantazgo británico, ya que se obró con energía y decisión.

2º Cuando los acorazados van acompañados de escolta de destructores y con protección aérea son verdaderos acorazados que solo tienen que temer a otros acorazados más fuertes o que aparezcan en mayor número.

3º La planificación de la Operación Cerberus por parte del Almirante Reader y su Estado Mayor fue perfecta, llevándose a cabo en completo secreto.

4º La escuadra alemana le jugó una finta sin precedentes al almirantazgo británico.

5º Se logró la concentración de fuerzas en el Mar del Norte para hostigar las líneas de comunicaciones de los aliados y proteger a Noruega de una inmediata invasión.

6º El frente interno británico atacó al almirantazgo y al gobierno en una forma inmisericorde.

8º La moral del pueblo alemán aumentó en forma considerable y la del pueblo inglés decayó notablemente.

9º Se modificó el marco estratégico.

"El dominio del mar no es otra cosa sino el dominio de las líneas de comunicaciones marítimas". Gran Almirante.

VON TIRPITZ