

MEMORIAS

Heinz Guderian
Recuerdos de un
Soldado



Kheper

RECUERDOS DE UN SOLDADO

PRÓLOGO

El destino ha hecho que mi generación participara en dos Guerras Mundiales que han terminado con la derrota de mi patria. Es ésta una suerte dura; y nosotros, soldados veteranos, sentimos, en lo más profundo, el dolor y las tristezas de nuestro pueblo.

Durante largos años, los combatientes de las últimas guerras se han mantenido callados con gran esfuerzo. O permanecían prisioneros o tenían otros motivos para adoptar una actitud reservada. Entre nuestros recientes enemigos, los victoriosos, se han publicado numerosos libros sobre la Segunda Guerra Mundial. En parte, son recuerdos personales, en parte, valiosas obras de Historia. Al apaciguarse ahora las más violentas sacudidas del hundimiento parece llegado el momento de mostrar también el lado alemán, lo que está grabado profundamente en la memoria de los supervivientes. Nuestros archivos han sido destruidos o cayeron en manos del enemigo. Los escritos auténticamente fieles a la Historia serán, en consecuencia, muy difíciles de encontrar. Por lo tanto me parece importante poder ofrecer las memorias basadas en recuerdos personales de los combatientes de aquel tiempo, aunque sólo hayan participado parcialmente en los acontecimientos y prevalezca, en ellos también, la forma subjetiva.

Pero no es éste el único motivo que me induce a escribir. Millones de mujeres y de madres alemanas dieron sus esposos y sus hijos a la patria. Cientos de miles de alemanes, mujeres, niños, ancianos, cayeron sacrificados a las bombas enemigas. Mujeres y niños ayudaron a conservar la patria y el hogar con sus trabajos en las trincheras, en las fábricas y en los campos. La clase trabajadora cumplió, incansable, su deber para con la patria. Los campesinos alemanes cultivaban el agro en las más terribles circunstancias de trabajo, y aseguraron, hasta el amargo fin, la alimentación del pueblo. Millones de alemanes fueron arrojados de sus casas y cayeron en la más precaria situación o tuvieron que comer el pan del enemigo. Millones de soldados, la sangre de nuestro pueblo, murieron frente al enemigo, valientes y fieles, como tantos otros alemanes, desde hace siglos, habían dado su vida por nuestra patria. Todos son acreedores de nuestro agradecimiento.

No estoy autorizado para hablar en nombre de mi pueblo, pero puedo, al menos, hacer llegar hasta mis viejos soldados una muestra de mi agradecimiento. Sabíamos, unos y otros, lo que debíamos defender, y esto nos ha ligado y, como yo espero lleno de confianza, nos mantendrá unidos para siempre. Se siente ahora demasiada inclinación a acusarnos de «militarismo» y de «nacionalismo». También este libro se expondrá a correr el riesgo de semejante reproche en algunas de sus páginas. Tanto para mis viejos soldados como para mí, «militarismo» significa vanidad, fatuidad, presunción, juego militar, fanfarrona copia del lenguaje castrense, la hipérbole de la apostura militar y su trasplante a la vida ciudadana; conceptos que el verdadero soldado rechaza. Precisamente por conocer la terrible realidad de la guerra juzgo inadmisibles, como hombre, semejantes conceptos. El militarismo aspira a la conquista ambiciosa y a la política de dominio. Nosotros fuimos soldados para defender nuestra patria y hacer a nuestros jóvenes honestos y aptos para el servicio militar. Éramos militares y lo fuimos con gusto. El servicio era para nosotros un alto deber, nacido del amor a nuestro pueblo y a nuestro territorio. Dicen que «nacionalismo» significaba para nosotros supervaloración de nuestra patria y arrogancia ante otros pueblos y razas.

Nos sabemos libres de tales ideas. Porque el amor a nuestro país y a nuestro pueblo no nos impide respetar a otros pueblos en su modo de ser propio; mas este amor a la patria y este concepto del deber altamente desarrollado, debemos mantenerlo vivo. No nos desviaremos; seguiremos el camino sin vacilar, a pesar de los lamentos de la débil época actual contra el nacionalismo. Queremos ser y seguiremos siendo alemanes. Reconocemos la importancia de una Europa genuina, actualmente sacudida en sus más firmes fundamentos, y estamos dispuestos a llegar a ser un miembro respetado de ella con igualdad de derechos y deberes que los demás pueblos.

Con el mismo espíritu, este libro quiere contar también a las jóvenes generaciones cómo combatieron sus padres, poniendo sus vidas al servicio de Alemania. Quiere recordarles que no han de olvidar a quienes creían en ella a pesar de las calamidades y de la muerte; y finalmente, a pesar de la derrota segura. Sólo así no será inútil su sacrificio y saldremos airoso, ¡Dios lo quiera!, en el pacífico encumbramiento de Alemania.

Lejos de mi ánimo defender o inculpar. Me he esmerado en describir mi propia experiencia. Mis fuentes consisten en apuntes y cartas que han sobrevivido a mis avatares de prisionero y en relatos de combatientes. Mi obra no estará exenta de errores de memoria en algunos pormenores. La abundancia de sucesos borra sus detalles y hasta los propios sucesos, después de estos años de privaciones, comienzan a palidecer.

Describo los hechos como los vi en mi puesto de aquellos tiempos -como comandante en jefe de un Cuerpo de Ejército, como jefe principal de un grupo de tropas acorazadas, y como jefe superior de un Ejército acorazado-. Para poder presentar en su conjunto la Guerra Mundial se ha usado como fuente, al modo de antes, la obra del Estado Mayor General.

Por la amistosa ayuda prestada a mi trabajo he de dar las gracias a los señores barón von Liebenstein, Gehlen, Scherer, von Schell, barón von Stein, barón Freytag von Loringhoven y Becke.

Heinz Guderian

CAPÍTULO 1

FAMILIA Y JUVENTUD

En la madrugada de un día de verano, el 17 de junio de 1888, vine al mundo en Kulm del Vístula. Mi padre era Federico Guderian, primer teniente en el Batallón de Cazadores de Pomerania N° 2, nacido el 3 de agosto de 1858 en Gross-Klonia, comarca de Tuchel, y mi madre, Clara, nacida Kirchhoff, el 26 de enero de 1865 en Niemczyk. Mis abuelos fueron hacendados y, en lo que pude conocer la línea de mis antepasados, éstos habían sido activos terratenientes o juristas en Warthegau, en la Prusia Oriental. Mi padre fue el primer oficial profesional entre los antepasados inmediatos.

El 2 de octubre de 1890 nació mi hermano Federico.

La carrera militar llevó a mi padre a Colmar, en Alsacia, el año 1891. Allí fui a la escuela desde los seis años hasta que mi padre fue trasladado a Saint-Avold, en Lorena, en diciembre de 1900. Como en esta pequeña ciudad no existía escuela superior, mis padres tuvieron que enviarnos a estudiar fuera del hogar. Nuestros deseos de llegar a ser oficiales eran compatibles con su modesta situación económica; ello condujo a la elección del Cuerpo de Cadetes para iniciar nuestra instrucción. Y así ingresamos mi hermano y yo, el 1 de abril de 1901, en la Escuela de Cadetes de Karlsruhe, en Baden, de donde fui trasladado el 1 de abril de 1903 a la Escuela Superior de Gross-Lichterfelde, junto a Berlín. Dos años más tarde me siguió mi hermano. En febrero de 1907 hice allí el examen de Bachillerato. De mis superiores, durante estos años de formación, sólo puedo pensar con el mayor agradecimiento y veneración. La educación en el Cuerpo de Cadetes era estrictamente militar y sencilla; pero descansaba sobre principios de bondad y rectitud. En la enseñanza se concedía lugar preferente, según los planes de estudio del Instituto, a las lenguas vivas, matemáticas e Historia. Nos proporcionó buena formación para la vida, en nada inferior a la dada por los establecimientos civiles de instrucción, de clase semejante.

En febrero de 1907 fui destinado, como aspirante a oficial, al Batallón de Cazadores hannoveriano N° 10, de guarnición en Bitsch (Lorena), cuyo jefe, hasta mayo de 1908, fue mi padre. A causa de esta feliz circunstancia pude disfrutar nuevamente del domicilio paterno, después de los seis años de cadete. Luego seguí el curso de la Escuela de Guerra en Metz, desde abril hasta diciembre de 1907, y fui ascendido a teniente el 27 de enero de 1908 con antigüedad de 22 de junio de 1906. Desde entonces, hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial, viví una feliz época de teniente. El 1 de octubre de 1909 me incorporé a nuestro Batallón de Cazadores en su residencia habitual de Hannover, en la antigua guarnición de Goslar, en el Harz. Allí pedí la mano de Margarete Goerne, mi querida esposa, la cual desde nuestro matrimonio, el 1 de octubre de 1913, ha sido la compañera de mi vida, compartiendo alegrías y pesares en una larga, cambiante y no siempre fácil, carrera militar.

Nuestra felicidad fue interrumpida de súbito por la Guerra Mundial el 2 de agosto de 1914, y durante cuatro años sólo pude ver ocasionalmente, durante cortos días de permiso, a mi mujer y a los hijos nacidos entretanto. El 23 de agosto de 1914 nos daba Dios el primero, Heinz Günter, al que siguió el 17 de septiembre de 1918 el segundo, Kurt.

Al comienzo de la guerra falleció mi querido padre. Después de sufrir una delicada operación, en mayo de 1914, tuvo que pedir la licencia y quedó inútil para prestar servicio

activo en lo sucesivo. Perdí con él mi formador como hombre y como militar.

Mi madre le sobrevivió unos dieciséis años. Murió en marzo de 1931, después de una vida llena de bondad y de amor.

Después del armisticio de 1918 fui destinado a la protección de la frontera oriental primeramente en Silesia, luego en el Báltico. Hasta el año 1922, en que pasé del mando de tropas al servicio de Estado Mayor, era preponderante mi formación como infante; pero por mi mando en el Batallón de Telégrafos N° 3, en Coblenza, y por haber estado empleado en radiotelegrafía durante los primeros meses de la Guerra Mundial, tenía algunos conocimientos que me serían de gran utilidad en los años siguientes para la estructuración de un arma novísima.

CAPÍTULO 2

EL NACIMIENTO DE LAS TROPAS ACORAZADAS ALEMANAS

Entre las dos Guerras Mundiales me consagré a la fundación de las tropas acorazadas alemanas. Si bien, en tiempos anteriores, había sido oficial de cazadores y no poseía ninguna formación técnica, el azar me llevó a un puesto ligado íntimamente con la motorización.

Regresé del Báltico en otoño de 1919, y tras una corta permanencia en la Brigada de Reserva N° 10 en Hannover, recibí en enero de 1920 el mando de una Compañía en mi antiguo Batallón de Cazadores en Goslar. No pensaba que me pudieran destinar de nuevo al Estado Mayor General, al que pertencí hasta enero de 1920, pues mi salida del Báltico había tenido lugar por ciertos rozamientos, y la pequeñez de un Ejército de cien mil hombres ofrecía pocas perspectivas para ello. Por esto quedé sorprendido cuando, en el otoño de 1921, mi jefe de Regimiento, coronel von Amberg, me dijo si desearía prestar nuevamente servicio en el Estado Mayor. Contesté afirmativamente, pero durante largo tiempo no me volvieron a hablar de este asunto, hasta que, en enero de 1922, me llamó el teniente coronel Joachim von Stülpnagel, de la oficina de Tropas del Ministerio de Defensa, para preguntarme por qué no había salido todavía de viaje hacia Múnich. Por él supe entonces que había sido proyectado mi traslado a la Inspección de las Tropas de Circulación, Sección de Automóviles, para la cual pedía un oficial de Estado Mayor, el inspector general von Tschischwitz. El traslado debía hacerse a primeros de abril, pero quisieron proporcionarme antes ocasión para que aprendiera a conocer prácticamente el servicio de las tropas de automovilismo y, en consecuencia, iba a mandar, entretanto, la Unidad de Automóviles N° 1 en Munich. Debía partir inmediatamente.

Muy contento por este nuevo mando, emprendí el viaje y me presenté en Munich al jefe, Mayor Lutz, con el cual, en los años siguientes, me ligó no sólo el trabajo en común, sino algo más; el franco respeto por mi parte y la máxima benevolencia por la suya. Quedé afecto a la primera Compañía, cuyo jefe era, en aquel tiempo, Wimmer, que más tarde fue aviador. El comandante Lutz me hizo saber, al presentarme, que en el Ministerio debería trabajar en la organización y empleo de las tropas motorizadas. Para prepararme al cumplimiento de esta misión se prolongó especialmente mi actuación en Munich. El comandante Lutz y el capitán Wimmer hicieron todo lo posible para ofrecerme su experiencia en el servicio y aprendí mucho.

El 1 de abril de 1922 me presenté en Berlín al general von Tschischwitz, ansioso por recibir sus órdenes para mi nueva misión en el servicio de Estado Mayor. Me aclaró que había tenido anteriormente la intención de confiarme la organización de las tropas motorizadas; sin embargo, el jefe de Estado Mayor, comandante Petter, había dispuesto otra distribución de la labor, según la cual yo debería ocuparme de las cuestiones referentes a los talleres de automovilismo, proyectos de carros de combate, construcciones y empleados técnicos, así como finalmente, de los asuntos referentes a carreteras y a la circulación por ellas. Quedé muy asombrado e hice presente al general que no estaba preparado para esta misión esencialmente técnica por carecer de los conocimientos necesarios para desarrollar un trabajo eficiente en dicho aspecto. El general Tschischwitz sabía, por habérselo comunicado el comandante Lutz, cuáles eran mis deseos; pero el Jefe de Estado Mayor, teniendo a la vista

el Reglamento del Ministerio Real de Prusia de 1873, puesto naturalmente al día, adujo que el Jefe de Estado Mayor, y no el Inspector, distribuía los trabajos, y por lo tanto, sentía no estar en situación de ordenar un cambio; sin embargo, se cuidaría de hacerme partícipe de los estudios que tenía planeados. Mi ruego para pasar destinado de nuevo a mi Compañía de Cazadores fue desestimado.

Así, entraba en el campo de la técnica y debía intentar entenderme con ella. Mi antecesor no me legó, aparte de algunos asuntos sin despachar, nada digno de saberse. Mi único apoyo eran los antiguos empleados de la oficina ministerial, que conocían los asuntos, dominaban la tramitación y me ayudaban como buenos camaradas. El trabajo era óptimo en enseñanzas y bueno para mi desenvolvimiento ulterior. La obra de más relieve consistía en un estudio que preparaba el general von Tschischwitz sobre transporte de tropas en automóvil. Por medio de esta labor, precedida de un modesto ejercicio práctico en el Harz, trabé conocimiento por primera vez con las posibilidades de empleo de las tropas motorizadas obligándome a formar criterio propio. El general von Tschischwitz, muy dado a analizar y criticar, observaba todas las faltas y concedía gran valor a la exactitud. Me hizo adquirir buen adiestramiento.

La Primera Guerra Mundial había aportado una serie de ejemplos sobre el transporte de tropas en automóvil. Pero estos movimientos habían tenido lugar detrás de un frente fortificado; nunca fueron empleados contra el enemigo en la guerra de movimiento que siguió a aquélla. En el porvenir, una guerra de posiciones tras un frente fortificado, sería imposible para la no fortificada Alemania. Debíamos contar en la guerra con la defensa móvil. El problema del transporte de tropas motorizadas en una guerra de movimiento, presentó inmediatamente la dificultad de la protección del movimiento mismo. Solo podría conseguirse eficazmente por medio de vehículos acorazados. Investigué, pues, cuanto pudiera ilustrarme sobre las experiencias hechas con esta clase de vehículos. Me asesoré con el joven teniente Volckheim, quien recogía las experiencias de las reducidas tropas de carros de combate alemanas y reunía datos sobre la cuantía de las tropas de carros enemigas; elementos de juicio muy útiles para nuestro pequeño ejército. Por su mediación me procuré alguna literatura y sobre esta débil teoría hube de estudiar los problemas que se nos planteaban. La mayor parte de las experiencias las habían realizado franceses e ingleses. Me procuré sus escritos y estudié y aprendí su técnica.

Los libros y artículos que atrajeron principalmente mi interés e hicieron fructificar mi fantasía fueron los de Fuller, Liddell Hart y Martel. Estos soldados clarividentes investigaban, ya en aquel tiempo, para hacer de los tanques algo más: un arma auxiliar de la Infantería. Los ponían como centro de la naciente motorización de nuestra época y serían así los innovadores del nuevo modo de conducir una guerra de gran estilo.

En tierra de ciegos el tuerto es rey. Como nadie se ocupaba de estas cuestiones, pronto se me consideró como un experto en ellas. De ello se derivaron algunos estudios que publiqué ocasionalmente en el *Militär-Wochenblatt*, cuyo director, general von Altmann, los buscaba interesado y estimulaba mi colaboración; era un soldado impresionable y abría con gusto sus páginas a los problemas militares de aquel tiempo.

Esta actividad me deparó el conocimiento del austriaco Fritz Heigl, autor del *Manual de Tanques*, al cual pude hacer, en el dominio de la táctica, algunas observaciones a su trabajo. Era hombre de rigidez alemana al que apreciaba en su justo valor.

En las maniobras militares del invierno de 1923-1924, sobre «El empleo de las tropas motorizadas en cooperación con la aviación», cuya dirección me había confiado el teniente coronel von Brauchitsch (que fue más tarde general en jefe del Ejército), encontré la

aprobación de la Sección de Instrucción del Ejército. Como consecuencia fui propuesto para desempeñar el cargo de profesor de táctica e historia de la guerra; y tras un examen, con ocasión de un llamado «Viaje de Instrucción», fui ascendido al empleo inmediato. En otoño de 1924 fui a Stettin, al Estado Mayor de la 2.^a División, donde el general von Tschischwitz, promovido mientras tanto a general de División, fue de nuevo mi superior jerárquico.

Antes de ello, había dirigido, bajo el mando del coronel von Natzmer, sucesor de Tschischwitz, una serie de ejercicios sobre el terreno y sobre el plano, en los cuales debía ser experimentado el empleo de los carros de combate desempeñando la misión de exploración y enlace con la Caballería. Solo disponíamos de los deformes «Carruajes de transporte de tropas acorazadas» permitidos por el tratado de Versalles. Estaban dotados de cuatro ruedas propulsoras; pero, a consecuencia de su peso, no podían salir de la carretera. Quedé satisfecho, sin embargo, con el resultado de mis ejercicios y en la conferencia final exterioricé la esperanza de que se pudiera emplear, para las tropas de automovilismo, un nuevo transporte: el de las tropas de combate. Mi inspector era, sin embargo, de parecer contrario, y me lanzó la frase: «¡Al diablo con las tropas de combate! ¡Sólo deben transportar harina!» No le pude contestar.

Marché a Stettin para adoptar las medidas necesarias al futuro trabajo del Estado Mayor e instruir a los oficiales en táctica e historia de la guerra. En mi nuevo puesto trabajaba mucho, pues me veía obligado a poner a mis muy críticos y conceptuados oyentes temas estudiados muy cuidadosamente. En historia de la guerra me dediqué a la campaña de Napoleón de 1806 que, generalmente, había sido tratada en Alemania con negligencia, porque había sido una sensible derrota; pero que, desde el punto de vista de la conducción de tropas móviles, era muy rica en enseñanzas; más adelante me dediqué al estudio de la Caballería de Ejército, de alemanes y franceses, en otoño de 1914. El detallado estudio de la actuación de la Caballería en 1914 me fue de gran utilidad, de allí en adelante, al permitirme profundizar cada vez más en el aprovechamiento de la movilidad activa, tanto en el campo de la táctica como en el operativo o estratégico.

Como frecuentemente tuve ocasión de someter a discusión ejercicios tácticos y maniobras militares, mis ideas llamaron la atención de mi inmediato jefe, comandante Höring, el cual transmitió una nota sobre la orientación de mis juicios, y así después de tres años de actuación como profesor, fui destinado de nuevo al Ministerio de la Reichswehr, y dentro de él al entonces anexo de la Sección de Operaciones, «Sección de transporte», de la Dirección General de Personal, bajo el mando del coronel Halm y más tarde a las órdenes de los Tenientes coroneles Wäger y Kühne. Mi ponencia era nueva y debía trabajar sobre transporte de tropas y automóviles. De la Dirección General de personal dependían los grandes transportes de tropas normalmente sobre camiones. Tampoco disponíamos de otros vehículos en aquel tiempo. El estudio de esta cuestión daba por resultado conocer las dificultades, que eran inmediatas, en otras clases de transportes. Especialmente los franceses habían hecho ostentación, en la Primera Guerra Mundial, de grandes rendimientos en este aspecto, por ejemplo en Verdún; pero se trataba de un transporte tras un frente fortificado, en el cual no todos los caballos y vehículos pertenecientes a una División habían de entrar inmediatamente en posición, especialmente la Artillería. Pero si en la guerra de movimiento se quisieran embarcar Divisiones completas con todos los caballos y vehículos, crecería la necesidad de camiones en cantidades enormes. Este problema dio lugar a violentas

discusiones y a que hubiera más escépticos que creyentes en cuanto a las posibilidades de ejecución.

En el otoño de 1928 el coronel Stottmeister, del Estado Mayor de Instrucción de automóviles, me rogó diera a mis oyentes lecciones sobre la táctica de carros de combate. Con ello volví de nuevo a ocuparme en estos ingenios, aunque también sólo en teoría. Carecía de toda práctica en relación con los carros armados; hasta entonces no me había sentado nunca en un tanque. Ahora tenía que hacer de maestro. Esto me obligó a una cuidadosa preparación, y a un profundo estudio de las fuentes. Puesto que, mientras tanto, la literatura sobre la Guerra Mundial era cada vez más abundante y había adquirido gran desarrollo en los ejércitos extranjeros, encontrando su cristalización en los correspondientes reglamentos¹, el estudio teórico era más fácil que durante el tiempo en que presté mis primeros servicios en el Ministerio de Defensa. La práctica podría comenzarse con ejercicios sobre ingenios simulados por medio de lienzos figurativos transportados por hombres. Empezamos, por consiguiente, los ejercicios, en los que nos apoyaba voluntariamente el tercer Batallón del Regimiento de Infantería N° 9 de Spandau, mandado por el teniente coronel Busch und Liese. En aquellos ejercicios aprendí a conocer al que más tarde fue mi compañero de trabajo, Wenck, ayudante entonces del tercer Batallón del noveno Regimiento. Nos pusimos sistemáticamente a la obra y estudiamos el empleo de los carros de combate como vehículos individuales, en el pelotón, en la Compañía y en la Agrupación.

Así eran decisivas también las posibilidades prácticas de los ejercicios para ganar progresivamente claras nociones en cuanto al empleo de los carros de combate en la guerra moderna. Especialmente fructífera fue entonces para mi fantasía una misión militar durante cuatro semanas en Suecia, donde tuve ocasión de ver en la práctica, e incluso de conducir, el último carro de combate alemán. El LK II.

El viaje hacia Suecia nos condujo a mi esposa y a mí primeramente a Dinamarca, donde empleamos un día en conocer Copenhague y sus hermosos alrededores. Las señoriales obras de arte de Thorwaldsen me produjeron profunda impresión. Y sobre la terraza del palacio de Helsingör ocupábamos el recuerdo de Hamlet:

Hay más cosas en el cielo y en la tierra
De las que puede soñar nuestra filosofía escolástica.
(Horacio)

Mientras estábamos sobre aquella terraza, brillaban los rayos del sol sobre el Sund, haciendo relucir los verdosos tubos de los viejos cañones de bronce. No apareció ningún espíritu.

Continuamos el viaje en barco desde Motula a través del canal de Göta y los lagos suecos; después abandonamos el vapor para visitar Vreta Kloster Chyrka, hermosa y antigua iglesia conventual. Al día siguiente visitamos Estocolmo, la Venecia del Norte, con sus hermosos edificios de soberbio aspecto.

Presté mis servicios en el Strijdswagen Bataillon, del II Batallón de la Guardia de Göta. Su jefe, el coronel Buren, me recibió amablemente. Participé en el mando de la Compañía del capitán Klingspor, quien bien pronto estableció conmigo fiel amistad, la cual sostuvimos hasta su temprana muerte. Los oficiales suecos que pude conocer recibían a sus camaradas alemanes cordial y cortésmente. Su hospitalidad era ofrecida con natural espontaneidad. Durante los ejercicios sobre el terreno fuimos acogidos amistosamente por las guarniciones.

Visitamos a la madre política de Klingspor, la respetable viuda señora Cederlund, en su antiguo palacio de Braudalsund, asentado señorialmente junto al mar. Dicha señora era dueña de la fábrica de los excelentes ponches de Suecia, que pudimos probar en su lugar de origen. Visitamos la real residencia de Tullgarn, administrada por un Oficial de Reserva del Batallón de Carros de Combate, apellidado Bager, quien nos agasajó en su hospitalaria casa. Con el coronel Buren fui de caza a los islotes. En Skansen visitamos el teatro Freilicht y vimos los cuadros de Liljefors, el gran pintor de motivos de caza. En Drottningholm nos fueron mostradas las decoraciones en cuero del palacio de Wallenstein de Praga, salvadas por el gran rey de Suecia Gustavo Adolfo en la Guerra de los Treinta Años. Entonces nos reíamos de las curiosas explicaciones con que el castellano quería aclararnos la importancia de los preciosos decorados. Hoy hemos de conceder que positivamente así se salvaron muchos tesoros, los cuales a duras penas hubieran podido sustraerse a la destrucción durante la Segunda Guerra Mundial, como el «Codex Argentus» de Praga, que puede verse en la Biblioteca de la Universidad de Upsala, bajo cristales y detrás de una cortina de terciopelo color violeta; junto a este inapreciable documento descubrí la Biblia que el emperador Enrique III regaló a la catedral de Goslar. También estos ejemplares pertenecían a los tesoros salvados de las ciudades alemanas conquistadas por Gustavo Adolfo.

El tiempo pródigo y rico en enseñanzas, durante mi permanencia en Suecia, ha quedado siempre en mi recuerdo como el más agradable y provechoso.

En este año 1929 había llegado en mis reflexiones al convencimiento de que los carros de combate nunca alcanzarían decisiva importancia actuando solamente en cooperación con la Infantería. El estudio de la historia de la guerra, los ejercicios en Inglaterra y las propias experiencias con nuestros carros simulados fortalecieron en mí la opinión de que los carros de combate sólo estarían capacitados para el más elevado rendimiento cuando las otras armas, de las que hasta ahora habían sido conceptuados como auxiliares, fueran usadas con igual denominador que ellos, en cuanto a rapidez y movilidad sobre el terreno. En esta combinación de todas las armas, los carros de combate debían ser el arma principal; las otras debían regirse por los carros armados. No se podía pensar en dotar de carros armados a las Divisiones de Infantería, sino que debían organizarse Divisiones de carros de combate, en las cuales estuvieran incluidas todas las armas de que tuvieran necesidad los carros para la eficacia del combate.

En una conferencia sobre el terreno, en el verano de 1929, presenté el ejercicio sobre un bando de los supuestos contendientes que tenía como fundamento una División acorazada. El ejercicio tuvo éxito y quedé persuadido de hallarme en el verdadero camino. Pero el inspector de las tropas de Comunicaciones, general Otto von Stülpnagel, que se hallaba presente, prohibió el empleo teórico de los carros de combate más allá de la Unidad Regimiento, por ser de la opinión que las Divisiones acorazadas eran una utopía.

En el otoño de 1929 me propuso el jefe de Estado Mayor de la Inspección de las tropas motorizadas, coronel Lutz, mi antiguo protector de Munich, como jefe de una Agrupación de automóviles. Acepté y el 1 de febrero de 1930 tomé el mando de la 3.^a Agrupación de automóviles (prusiana) en Berlín-Lankwitz.

Esta Agrupación se componía de cuatro Compañías: la 1.^a y la 4.^a residían con la Plana Mayor en Berlín-Lankwitz; la 2.^a en el campo de maniobras de Döberitz-Elsgrund; la 3.^a en Niesse. La 4.^a Compañía procedía de un escuadrón de la Agrupación de automóviles N° 3. Después de hacerme cargo del mando de las tropas, me ayudó el coronel Lutz a organizarlas

de tal modo que fueron dotadas la 1.^a Compañía con carros de reconocimiento acorazados y la 4.^a con motocicletas, pudiendo formar con ambas los elementos de una Agrupación Acorazada de Exploración. La 2.^a Compañía fue dotada, como Compañía de carros de combate, con elementos figurados; la 3.^a, en Niesse, como Compañía de defensa anticarro también con elementos figurados (piezas de madera). La 1.^a Compañía disponía para ejercicios de los viejos camiones de transporte de tropas, según el Tratado de Versalles, pero utilizábamos en todos los casos, por economía, elementos simulados. Sólo la Compañía de tiradores en motocicleta disponía de sus propias máquinas y fue dotada con verdaderas ametralladoras.

Con estas tropas realmente improvisadas realicé, ahora con gran actividad, ejercicios prácticos, contento finalmente de ser el propio señor en mi limitada esfera de acción; oficiales y tropa compartieron apasionados la nueva instrucción pues traía, después del más que aburrido servicio, vientos renovadores del trabajo a estas tropas del nuevo transporte del ejército de cien mil hombres. Para mis propuestas no encontré ninguna comprensión. El inspector de las tropas de circulación confiaba tan poco en la reciente formación que nos fueron prohibidos los ejercicios con las otras Agrupaciones en el campo de maniobras. En las de la 3.^a División, en las que tomamos parte, no pudieron actuar formaciones superiores a la fuerza de un pelotón. Constituía la excepción el general Joachim Stülpnagel, jefe de nuestra División, el mismo que a su tiempo, había dado informes de mi mando en Munich. Este general ejemplar tenía interés en nuestras experiencias y su corazón estaba con nuestra tropa; nos ayudó mucho. Demostraba también su imparcialidad por su inteligente empleo de la crítica después de los ejercicios. Desgraciadamente el general Stülpnagel pidió el retiro en la primavera de 1931 a consecuencia de un conflicto con el Ministerio del Ejército.

Al despedirse me dijo: «Es usted demasiado impetuoso: créame usted; nunca veremos rodar los carros de combate alemanes». Su escepticismo enturbiaba su inteligencia y paralizaba su energía. Veía el problema pero no encontraba el trampolín, el modo de solucionarlo. Su puesto fue ocupado por el hasta entonces jefe del Estado Mayor, general Lutz. Era un hombre prudente y se distinguía por su gran comprensión técnica y considerable talento organizador. Reconoció las ventajas de mis pretendidos desarrollos tácticos y se puso entonces completamente de mi parte. Me hizo su jefe de Estado Mayor y en el otoño de 1931 tomé posesión de mi nuevo cargo. Siguió una serie de años ciertamente muy intranquilos y pródigos en luchas, pero finalmente obtuvimos el éxito. Fue el tiempo en que se establecieron los cimientos de las tropas acorazadas.

Estaba claro para nosotros que en el porvenir debía ser posible organizar el empleo de los carros de combate como arma de decisión operativa. La forma de organización podía ser solamente la División acorazada y más tarde el Cuerpo de carros de combate. Ahora podían llevarse las cosas al extremo de hacer patente a las demás armas y al jefe del Alto Mando del Ejército que nuestro camino era correcto: Esto era difícil, porque ninguno de los Jefes de automóviles, una tropa de reserva, confiaba en sus fuerzas para obtener fructíferos resultados en el aspecto táctico y aún menos en la nueva concepción estratégica. Las viejas armas, sobre todo la Infantería y la Caballería, se mantenían como las armas principales. La Infantería seguía llamándose la «Reina de las batallas». Como en el ejército de cien mil hombres estaban prohibidos los carros de combate, ninguno de ellos había oído elogiar este medio de ataque y nuestros simulados carros de hojalata causaban tan jocosa impresión en

los veteranos de la Primera Guerra Mundial que se nos compadecía y no se nos tomaba en serio. Se inclinaban a considerarlos como arma auxiliar de la Infantería; pero no se sentían predispuestos a reconocerla como arma principal.

Se enardecía la dura lucha entre nosotros y la Inspección de la Caballería. Mi general preguntó a los jinetes si pretendían, en su desenvolvimiento futuro, desempeñar la misión de exploración o de caballería de batalla. El inspector de la Caballería, general von Hirschberg, declaró que la de batalla. Renunciaba a la exploración estratégica en beneficio de las tropas motorizadas. En vista de ello decidimos instruir nuestra Agrupación de carros de exploración para la misión mencionada. Independientemente, aspirábamos a constituir los carros de combate como base de las Divisiones acorazadas. Finalmente queríamos secciones motorizadas contra carros para todas las Divisiones de Infantería, porque estábamos convencidos de que sólo una defensa de igual categoría, en cuanto a velocidad, tiene éxito frente al carro de combate.

El sucesor del general von Hirschberg, procedente de Infantería, general Knochenhaur, no estaba dispuesto a dejar en nuestras manos el terreno perdido. Constituyó con las tres únicas Divisiones de Caballería de nuestro Ejército un Cuerpo de Caballería y trataba de hacer de nuevo de la exploración estratégica u operativa una misión de su incumbencia, deshaciendo con ello nuestra obra. Se produjo una invasión de oficiales de Caballería, los cuales debían vitalizar nuestras jóvenes tropas. Las discusiones alcanzaban a menudo una dureza excesiva. Pero al fin vencían los propulsores de las nuevas ideas sobre la reacción, el motor sobre el caballo, los cañones sobre la lanza.

La misma trascendencia que la organización y misión a realizar, tenía para nosotros el material con el que convertir nuestros pensamientos en realidades. En este aspecto técnico se contaba con algunos trabajos preliminares: en el extranjero se habían establecido polígonos de experiencias para probar los carros de combate construidos. El Negociado de armas del Ejército había encargado a diferentes fábricas dos tipos de carros de combate semipesados y tres tipos ligeros, como se decía en otros tiempos. De cada tipo se construían dos modelos, así es que resultaban en total diez. Los carros medianos llevaban cañones de 7,5 cm. y los ligeros estaban armados con cañones de 3,7 cm. Las piezas de ensayo no estaban fabricadas con acero, sino con hierro fundido. La máxima velocidad de todos los tipos era de uno veinte kilómetros por hora.

El oficial responsable de la construcción, capitán Pirner, había conseguido llevar a cabo una serie de mejoras en las nuevas construcciones: la impermeabilidad al gas, capacidad para abrirse paso, el giro circular de la torreta de pieza y de ametralladora y suficiente altura del piso del carro sobre el terreno, así como capacidad maniobrera. Esto lo había logrado sobre la marcha. Por el contrario, la disposición del puesto para el comandante en la proa del carro, junto al conductor, era desventajosa porque carecía de visibilidad hacia retaguardia y la tenía muy limitada hacia los lados, a consecuencia de la altura de las cadenas y de la profunda situación del puesto. Tampoco estaba provisto de radio. Si bien es cierto que la técnica había conseguido una serie de adelantos frente a las construcciones de la Primera Guerra Mundial, no correspondían sin embargo estos progresos a las exigencias tácticas que planteaba el nuevo empleo de los carros. No era posible fabricar en serie los modelos experimentales existentes. Eran indispensables nuevas construcciones.

Para la organización definitiva de las Divisiones acorazadas debían usarse, según nuestro

punto de vista en aquel tiempo, dos tipos: uno ligero, con un cañón antitanque, una torre y ametralladora en la proa; y un tipo medio con cañón de grueso calibre, una torre y ametralladora en la proa. El tipo ligero debía servir para dotar las tres Compañías ligeras de la Agrupación de carros; el tipo medio estaba definido para asignar a cada Agrupación media Compañía, que habría de ofrecer apoyo en el combate a los carros ligeros y bombardear el objetivo, por no ser suficiente la potencia de fuego de éstos. Sobre la cuestión del calibre, había gran divergencia entre mi opinión y las del Jefe de la Oficina de armamento y el Inspector de Artillería. Estos dos especialistas creían conveniente el calibre 3,7 cm., mientras yo me inclinaba preferentemente por los 5 cm., para conseguir una ventaja sobre el probable refuerzo en los blindajes extranjeros. Pero como entonces la Infantería estaba dotada con el cañón antitanque de 3,7 cm., y fundándose en la simplificación sólo quería construir y municionar un pequeño cañón antitanque, tuvimos que ceder el general Lutz y yo; pero nosotros queríamos conseguir, a pesar de todo, que la grúa del carro ligero alcanzase un recorrido que tolerase la parte suplementaria entrante del cañón de 5 cm. Como calibre para el carro medio fue estimado el cañón de 7,5. El peso total del carro de combate no debía rebasar las 24 toneladas. Se estableció este límite de peso según la resistencia de los puentes en las carreteras alemanas. Como pretensión de velocidad fueron señalados los cuarenta kilómetros por hora. La dotación de ambos tipos debía componerse de 5 hombres: el comandante, el tirador y el proveedor en la torre giratoria, donde estaba previsto un puesto para el comandante, sobre el tirador, con una torrecilla especial de mando con vista a la redonda; el conductor y el radiotelegrafista en la proa. La dotación debía ser mandada por micrófono (laringófono). Fue exigido el enlace de unos carros con otros y la posibilidad de hablar durante el viaje. Se convino esta condición de construcción con la pretensión de que se amoldasen así a los nuevos principios de empleo, tanto tácticos como estratégicos.

En estos planes preveíamos que habrían de transcurrir años hasta que las nuevas construcciones fuesen una realidad. Mientras tanto debía ser creado un modelo de instrucción. Como tal se ofreció un chasis Carden Lloyd, comprado en Inglaterra y que estaba destinado a la construcción de un portador de pieza antiaérea de 2 cm. A este chasis se lo hizo artillar solamente con ametralladoras en torre giratoria. Con esta limitación pudo servir, al menos hasta el año 1934, como carro de combate de instrucción, hasta que los verdaderos carros de combate estuviesen dispuestos. Con la designación «Panzer 1» fue ordenada la construcción de este ingenio de guerra. Nadie pensaba, en 1932, que nosotros, algún día, debíamos marchar contra el enemigo con estos pequeños carros de combate de instrucción.

Puesto que la conclusión del tipo principal proyectado tardaría más tiempo del calculado en ser llevada a la práctica, se decidió el general Lutz a una inmediata solución adicional, según la cual quedó armado el «Panzer 2» (de la fábrica Man) con una ametralladora-cañón de 2 cm. y una ametralladora.

Durante el verano de 1932 dirigió el general Lutz, por primera vez, ejercicios de Regimientos de Infantería reforzados con Agrupaciones de carros de combate (figurados, naturalmente) sobre los campos de maniobras de Grafenwöhr y Jüteborg. En las maniobras de este año aparecieron por primera vez, desde el tratado de Versalles, carros de combate alemanes contruidos sobre el chasis de un seis ruedas Lkw, con blindaje de acero. Los escolares que tenían por costumbre perforar con sus lapiceros nuestros carros figurados, para mirar al

interior, experimentaron su primer desengaño, así como los infantes, quienes se defendían a pedradas el ser puestos fuera de combate por los menospreciados carros. También la bayoneta se reconoció como un arma impotente contra los carros de combate.

En estas maniobras fue sometido a prueba el modo de operar con unidades motorizadas y acorazadas. Se formularon, ciertamente, por parte del Jefe de la Caballería muchos inconvenientes particulares; pero nuestro éxito fue demasiado notorio para no ser tomado en consideración. En las filas de los jóvenes Oficiales de Caballería de claro entendimiento se confirmaba la importancia de la nueva arma; muchos de ellos reconocían que nos encontrábamos en el buen camino y que los acreditados fundamentos de la Caballería, debían ser planteados teniendo en cuenta la actuación con nuevos medios.

Las maniobras de 1932 fueron las últimas en que participó el anciano Mariscal de Campo von Hindenburg. Habló en la crítica final, y me maravilló su clara percepción de las faltas cometidas. Sobre la manera de conducir el Cuerpo de Caballería hizo observar el viejo caballero: «En la guerra sólo promete éxito lo sencillo. Yo estaba en el Estado Mayor del Cuerpo de Caballería. Lo que allí vi no era sencillo». Tenía razón en absoluto.

El año 1933 trajo el nombramiento de Hitler como Canciller del Imperio y con ello un cambio completo en la política interior y exterior del Reich. Vi y escuché a Hitler por primera vez a principios de febrero, en la inauguración de la Exposición de automóviles en Berlín. Que el propio Canciller pronunciase el discurso de apertura era desacostumbrado; también lo que él dijo contrastaba con lo de los antiguos ministros y cancilleres. Habló de los progresos del automóvil y anunció la construcción de las autopistas y la fabricación del automóvil popular.

En lo militar y con referencia al desenvolvimiento de mi trabajo, ocurrió en primer lugar el nombramiento del general Blomberg para el Ministerio del Ejército y del general von Reichenau como Subsecretario. Ambos generales rendían homenaje a las teorías modernas y así encontré, al menos, comprensión para el arma acorazada, en los puestos superiores de la Wehrmacht. Hitler mismo se interesó por las cuestiones referentes a la motorización y a las tropas acorazadas.

La primera prueba de ello la recibí con ocasión de una exhibición de los progresos de las armas, presentada por la Dirección General de Armamentos en Kummersdorf, en la que me fue otorgada media hora para presentar al Canciller los elementos de las incipientes tropas de combate motorizadas. Mostré un pelotón de tiradores en motocicleta, un pelotón de antitanques, un pelotón de Carros I, en aquel tiempo en pruebas, y otro pelotón de carros armados de reconocimiento. Hitler quedó vivamente impresionado por la rapidez y precisión de movimientos de nuestras unidades y exclamo repetidamente: «¡Esto puedo necesitarlo! ¡Quiero tenerlo!» Después de esta presentación, tuve el convencimiento de que el Jefe del Gobierno se uniría a mi manera de apreciar la organización del nuevo ejército alemán, si conseguía presentarle mis puntos de vista. En la rigidez de nuestro conducto regular y jerárquico y en la actitud negativa de las autoritarias personalidades del Estado Mayor del Ejército, que ocupaban las posiciones intermedias entre Blomberg y yo, estaban las principales dificultades.

Es innecesario demostrar, en lo que afecta a la política alemana desde 1890, que el Príncipe de Bismarck fue el único Canciller que había patentizado su interés por el progreso de las armas haciendo una visita a Kummersdorf; desde entonces hasta la ya descrita visita de Hitler, nunca apareció por allí un Canciller del Imperio. El libro de visitas de la Dirección

General de Armamentos, dio testimonio de ello cuando el Jefe de la Dirección, general Becker, lo ofreció para que estampase en él su firma nuestro visitante. Como lo atestigua este hecho, la política alemana no había sentido ninguna veleidad «militarista».

El 21 de marzo de 1933 asistí a la apertura del Parlamento en la iglesia de la guarnición en Potsdam. Tenía mi puesto en la galería alta, detrás del sitial vacío de la Emperatriz y del anciano von Mackensen y pude observar desde allí, con profunda emoción, el memorable cuadro que se desarrollaba ante la tumba de Federico el Grande.

Al solemne acto nacional en la iglesia de la guarnición en Potsdam siguió, el 23 de marzo de 1933, la tristemente célebre ley de plenos poderes, que fue aceptada con los votos del «Frente Nacional» y del Centro, concediendo poderes dictatoriales a Hitler. El partido Social Democrático trinaba contra esta ley, cuya importancia para el porvenir sólo pocos políticos habían previsto en aquel entonces. Los que respaldaban la ley de plenos poderes, aceptaban con ello la responsabilidad de sus consecuencias.

En el otoño de 1933 me invitó el Jefe del Cuerpo de dirigentes nacionalsocialistas a tomar parte en una asamblea de las SS en Godesberg, a la que había anunciado su asistencia Adolfo Hitler. Puesto que además Hühnlein era un hombre recto y rígido con quien se podía trabajar, acepté. Hitler pronunció un discurso sobre la historia de las revoluciones, donde hizo gala de extensos conocimientos históricos puestos al día y en varias horas de exposición demostró que toda revolución, después de algún tiempo, si ha alcanzado su objetivo, debe transformarse en evolución. Este instante no había llegado aún para la revolución nacionalsocialista. Exigía a sus seguidores que tuvieran en cuenta en el porvenir este pensamiento. Sólo se podía esperar y desear que su impulso consiguiera continuidad.

En esta ocasión también me fue grato conocer al coronel Buch, jurista del Partido. Hombre serio y tranquilo, de razonables fundamentos, del cual, desgraciadamente, nada pude saber en los años siguientes.

Abandoné Godesberg con la esperanza de que pronto se convirtiera en realidad la evolución pregonada por Hitler. En el año 1933 adelantó mucho la organización de las tropas de combate acorazadas. Una serie de experiencias y de ejercicios de instrucción con carros simulados, creó claros puntos de vista sobre el empleo combinado de las armas y me reforzó en el parecer de que los carros de combate podrían tener importancia vital en el marco de los ejércitos modernos, si fueran tratados como arma principal, reunidos en divisiones y acoplados con armas complementarias totalmente motorizadas.

Se pudo continuar el progreso táctico halagüeñamente, si bien el desarrollo de los ingenios acorazados en sí mismos exigía más cuidados. El desarme dictado por el tratado de Versalles había traído como consecuencia que nuestra industria, después de largos años de inacción en el aspecto militar, careciese de gente capacitada e incluso de máquinas para satisfacer nuestros deseos con suficiente celeridad. Especialmente la preparación de un acero de bastante tenacidad para los carros de combate, tropezó con grandes dificultades. Las primeras planchas que nos entregaron se astillaban como cristal. Asimismo tuvo que transcurrir mucho tiempo hasta que nuestros proyectos en radio y óptica, por otra parte muy vastos, pudieran ser realizados. Pero nunca me he arrepentido de haber insistido, en aquel tiempo, para obtener mejoras en las posibilidades de conducción y visibilidad de los carros. Por lo que respecta a la conducción o manejo, éramos superiores a nuestros adversarios y si en otros aspectos existía, de momento, inferioridad, podríamos equilibrarla más tarde.

En el otoño de 1933 fue nombrado Jefe del Ejército el general barón von Fritsch. Con ello llegó a la cima militar un soldado al que seguía con fidelidad el Cuerpo de oficiales. Era

de alma noble, caballero por naturaleza y prudente, magnífico soldado con claro juicio táctico y estratégico. No tenía ideas avanzadas; pero estaba firmemente dispuesto a someter a examen los más avanzados pensamientos, si le eran expuestos con claridad. La relación de servicio con él sobre el desarrollo de las tropas acorazadas fue por esto más agradable que con cualquier otro jefe perteneciente al mando superior del ejército. Como Jefe de la Sección de personal del ejército se había interesado en el estudio de la motorización y en las cuestiones relativas a los carros de combate, y dedicó un viaje especial al estudio de la División acorazada. En su nuevo alto puesto nos demostró una vez más su interés. Demostración de su modo de proceder es la siguiente anécdota: Le presenté una cuestión de progreso técnico. Tenía dudas y me dijo que los técnicos mienten todos. Le contesté que seguramente se miente a menudo, pero sólo dura el error de uno a dos años, sobre todo si los proyectos de los técnicos no se realizan. Añadí que también mienten los tácticos; pero que de ello se da uno cuenta cuando se han perdido varias guerras y entonces es demasiado tarde. Fritsch se cambió pensativo el monóculo, según su costumbre, y declaró que era posible que tuviera razón. A pesar de ser reservado, se situaba en el plano de quien le hablaba y así, abierto y abordable, estaba siempre que le rodeaban camaradas en quienes confiaba. Entonces desarrollaba su fino humor y era de fascinadora gentileza.

Más difícil era la persona del Jefe del Estado Mayor General, general Beck. Era éste de carácter aristocrático, tranquilo, demasiado tranquilo; hombre superior de la vieja escuela, partidario de Moltke, sobre cuyas ideas pensaba edificar el Estado Mayor del nuevo ejército en el Tercer Reich. Carecía de comprensión para la técnica moderna. El alto organismo que él dirigía estaba, como es natural, influido por sus ideas, especialmente su reducido séquito, en el que con el tiempo se formó un muro de reacción que era difícilísimo salvar. Estimuló los planes de las tropas acorazadas, pero quería en primera línea carros de combate como auxiliares de la Infantería y, por lo visto, como mayor unidad de nuestra arma, la brigada acorazada. De la organización de la división acorazada no se ocupó mucho.

Con el general Beck hube de mantener constante lucha para la creación de la división acorazada y para hacer prevalecer el Reglamento de instrucción de estas tropas. En resumen, estaba muy lejos de dar su aprobación para la creación de dos divisiones acorazadas, cuando yo propugnaba la creación de tres. Le describí con los más brillantes colores las ventajas de las nuevas unidades, al mismo tiempo que su importancia estratégica. Me contestó: «Nada, nada. No os quiero. Sois para mí demasiado rápidos». Mi demostración de que los progresos de la radio, a pesar de las grandes dificultades del enlace, garantizarían el manejo de las unidades, no fue creída. La exigencia, muchas veces contenida en nuestro Reglamento de combate, de que los jefes se acercasen todo lo posible al frente, la censuró mucho: *-Pero usted no puede mandar sin mesa de planos y teléfono. ¿No ha leído a Schlieffen?*²². Que un jefe de División deba adelantarse hasta el contacto con el enemigo, le parecía ir demasiado lejos.

Se ve, por esta desavenencia respecto a las tropas acorazadas, que Beck era principalmente un irresoluto, tanto en los asuntos militares como en la política, entorpeciendo o paralizándolo todo allí donde aparecía. Veía las dificultades de cada adelanto y abrumaba con reflexiones. Ejemplo típico de su manera de pensar era la esgrima de la resistencia pasiva, de dar largas, propagada por él. Esta esgrima, o manera de combatir, llamada antes combate defensivo, ya era mencionada con anterioridad a la Primera Guerra Mundial en nuestros Reglamentos, pero fue realzada por él, en el sistema del ejército de cien mil hombres. La «resistencia pasiva» de Beck fue ejercitada y reconocida hasta para el grupo de tiradores. Este modo de combatir se distinguía por su vaguedad y no he visto ejercicio de esta clase

que satisficiera a los espectadores.

El general von Fritsch trazó los fundamentos de la División acorazada.

En la primavera de 1934 se organizó el mando de las tropas motorizadas a cuya cabeza se puso al general Lutz, mientras yo me hice cargo de los asuntos del Jefe de Estado Mayor. El general Lutz continuó siendo Inspector de las tropas acorazadas, así como Jefe de la Sección de armamento en la Dirección General del Ejército del Ministerio.

Por aquel tiempo hacía Hitler su primera visita a Mussolini en Venecia, sin resultado satisfactorio en apariencia. Después de su viaje habló ante los generales de la Wehrmacht y las principales jerarquías del partido y de las SS en Berlín. La resonancia de su discurso entre los jefes de las SS fue poco digna de atención. Al abandonar la sala escuché esta observación: «A Adolfo Hitler le convendría cambiar de método». Con asombro deduje que debían existir grandes diferencias dentro del Partido. El 30 de junio se confirmaron mis temores. Böhm, el jefe de Estado Mayor de las SS y otros jefes de las mismas, fueron muertos a tiros; pero, no sólo ellos, sino también algunos hombres y mujeres completamente ajenos, a consecuencia, cómo sabemos ahora, de que habían manifestado su oposición al Partido. Entre los ejecutados se encontraba el que había sido ministro del Ejército y Canciller del Imperio, general Schleicher y su señora, así como von Bredow, colaborador de Schleicher. Los intentos para conseguir la rehabilitación de los dos generales no dieron resultado. Únicamente el anciano Mariscal Mackensen puso en claro, en el aniversario de Schlieffen en 1935, ceremonia que se celebraba todos los años con asistencia de los viejos y jóvenes oficiales del Estado Mayor General, que el honor de ambos hombres permanecía impoluto. La aclaración de Hitler en el Reichstag sobre este suceso fue insuficiente. En aquel tiempo se esperaba que el Partido conseguiría pasar pronto su enfermedad infantil. Volviendo la vista atrás sólo cabe lamentarse de que en aquel tiempo la Dirección de la Wehrmacht no pidiese explicaciones enérgicamente. Con ello hubiera prestado un buen servicio a sí misma, a la Wehrmacht y al pueblo alemán.

El 2 de agosto de 1934 sufrió Alemania una dura pérdida. Falleció el mariscal von Hindenburg, dejando a su pueblo en plena revolución interior, de imprevisibles consecuencias.

«Nuestro antiguo señor ya no existe. Grande es nuestra tristeza por esta irreparable pérdida. Era como un padre para el pueblo, especialmente para la Wehrmacht, y difícilmente podremos llenar este gran vacío en nuestra existencia nacional. Su sola presencia pesaba a los ojos del extranjero más que los tratados escritos y las bellas palabras. Poseía la confianza del mundo. Nosotros, los que le hemos querido y venerado, hemos quedado desamparados».

«Mañana prestaremos juramento a Hitler. ¡Un juramento de graves consecuencias! ¡Dios nos conceda que se mantenga por ambas partes la misma fidelidad para el bien de Alemania! El ejército está acostumbrado a mantener su juramento. Quisiera poder hacerlo con honor».

«Tienes razón, sería un buen servicio que quienes utilizan la palabra dejaran de hablar en estas solemnidades y en las sucesivas. Lo que hace falta es cumplimiento del deber y moderación».

Estas voces del 2 de agosto de 1934 caracterizaban los objetivos dominantes en aquel tiempo, no sólo en mí, sino en muchos de mis camaradas e incluso en amplios círculos de nuestro pueblo.

El 7 de agosto de 1934 se depositaron, para su descanso en el monumento de Tannenberg,

los restos mortales del Presidente del Imperio y Mariscal de Campo. Hitler les dedicó la última frase:

« ¡Finado Señor! ¡Entrad ahora en la morada de los dioses!»

Pero el día 1 de agosto habían dispuesto el Canciller del Imperio y el Gabinete Imperial, fundándose en la ley de plenos poderes, unir el cargo de Presidente del Reich con el de Canciller del Imperio, para el caso del fallecimiento de Hindenburg. Por esta razón, desde el 2 de agosto, Adolfo Hitler fue al mismo tiempo cabeza visible del Reich y Jefe Supremo de la Wehrmacht. Puesto que conservaba la dirección de la Cancillería imperial, reunía en su mano todos los poderes de la nación. En consecuencia, casi carecía de límite la Dictadura.

Después de un invierno rico en trabajo, llegó el año 1935, que nos trajo en marzo el anuncio de nuestra soberanía militar. Todo soldado alemán recibió con alegre actitud este acontecimiento, que acababa con una parte infamante del Tratado de Versalles. En el «Día del pensamiento en los héroes», que se celebró en presencia del mariscal von Mackensen, con una parada de todas las armas, aparecieron por primera vez algunos batallones de las jóvenes tropas acorazadas, desde luego pie a tierra y la mayor parte sin ingenios. En los preparativos para la parada, las tropas acorazadas fueron, en principio, muy menospreciadas porque ellas, como nos dijo el Oficial de Estado Mayor que la preparaba, con sus cortas carabinas «no podían reflejar su verdadero aspecto combativo». A pesar de esta razón de peso, yo deseaba presentar una adecuada participación.

El 16 de marzo de aquel año fui invitado a una recepción de tarde en casa del agregado militar inglés. Precisamente cuando me disponía a abandonar mi domicilio, anunciaba la radio al público una nota dada por el Gobierno imperial. Se trataba del restablecimiento del servicio militar obligatorio en Alemania. Las conversaciones con el agregado militar inglés, y con el también allí presente agregado militar sueco, fueron desacostumbradamente vivas. Estos señores demostraron comprender mi satisfacción por tan grandes cambios en el ejército alemán.

En el marco del rearme proyectado, continuamos teóricamente con el objetivo de ponernos a la altura de nuestros vecinos poderosamente armados. Prácticamente se podía tratar, especialmente en lo referente a las tropas acorazadas, no de ampliarlas sino de utilizar aproximadamente igual número, pero mayor calidad de armas, para aplastarles. Debíamos buscar ante todo el equilibrio en la organización y en el manejo. La rígida centralización de nuestras pequeñas fuerzas en grandes unidades, en divisiones y éstas en un cuerpo acorazado, debía proporcionarnos la compensación para nuestra falta de número.

Primeramente debían de estar convencidos nuestros superiores jerárquicos de que el camino era fácil y correcto. Con este objeto, el mando de las tropas acorazadas, bajo la dirección del general Lutz, había dispuesto para el verano de 1935 cuatro ejercicios semanales con algunas de las unidades hasta entonces disponibles de la división acorazada. Los ejercicios de división fueron mandados por el general barón von Weichs. Se reunieron las unidades en el campo de maniobras del campamento de Munster y allí fueron instruidas en la presentación de cuatro diferentes situaciones de combate. No se trataba de instruir a los mandos en la dirección de las tropas, en el ataque y en resoluciones propias, sino de demostrar, más bien, que eran posibles los movimientos y el combate de grandes masas de carros en combinación con sus armas auxiliares. Los generales von Blomberg y barón von

Fritsch siguieron los ejercicios con el mayor interés. La asistencia de Hitler, al que había invitado el general Lutz, fue estorbada por la resistencia pasiva de sus consejeros militares.

El resultado de los ejercicios fue altamente satisfactorio. El general barón von Fritsch opinó, bromeando, cuando fue elevado el globo amarillo de maniobras para dar por terminados los ejercicios: «Sólo falta ahora que sobre el globo se ponga: Los carros de combate de Guderian son los mejores». El general Lutz fue nombrado Comandante General de las Unidades que habrían de organizarse con las tropas acorazadas. La creación de un mando general del modo acostumbrado fue prohibida por el general jefe del Estado Mayor General del Ejército (general Beck).

Para el 15 de octubre de 1935 fueron organizadas tres Divisiones acorazadas:

- 1: Bajo el mando del general barón von Weichs, en Weimar.
- 2: Bajo el mando del coronel Guderian, en Würzburg.
- 3: Bajo el mando del general Fessmann, en Berlín.

PROYECTO DE UNA NUEVA DIVISIÓN EN 1935

A principios de octubre abandoné Berlín por el servicio activo en las tropas. Sabía que el mando, bajo mi respetado general Lutz, estaba en buenas manos. Evidentemente había que contar con un creciente antagonismo en las filas del Estado Mayor General y seguía siendo discutible si mi sucesor en el puesto de jefe de Estado Mayor podría hacer frente a este influjo. Así mismo era dudoso si la inspección de las tropas acorazadas en el OKW (Oberkommando o mando superior de la Wehrmacht), que conocería por el jefe de la Dirección General del Ejército la trascendencia de las tropas acorazadas, continuaría desarrollándolas en el sentido primitivo. En ambos puestos sucedió lo que yo temía. Se cedió a la idea del jefe de Estado Mayor sobre la creación de las Brigadas acorazadas para colaborar con la infantería. Con este objeto se constituyó en 1936 la 4.^a Brigada acorazada de Stuttgart. Se transigió aún más ante la presión de la antigua caballería sobre las unidades motorizadas y sobre la creación de nuevas Divisiones acorazadas. Eran éstas tres, llamadas «Divisiones ligeras», constituidas cada una por un Regimiento de tiradores motorizados, un Regimiento de exploración, un Regimiento de artillería, una sección de carros de combate y una serie de armas especiales. En la sección de carros de combate se hizo, con gran número de partidarios, el experimento de llevar los carros sobre camiones, para conseguir la máxima velocidad por carretera. Era un experimento inútil, pues sólo se podían transportar sobre camiones los carros de entonces, I y II, y los esperados para 1938, el III y el IV, pero no los demás.

Además de las Divisiones ligeras fueron organizadas también cuatro Divisiones de infantería motorizada, en realidad Divisiones normales de infantería pero motorizadas por completo, y que necesitaban un número considerable de vehículos automóviles. Así se constituyeron el XIV Cuerpo de Ejército para las Divisiones de infantería motorizadas; el XV Cuerpo de Ejército para las Divisiones ligeras y el XVI Cuerpo de Ejército para las tres Divisiones acorazadas. Estos tres Cuerpos de Ejército fueron puestos finalmente bajo las órdenes del general Brauchitsch, jefe del Grupo de Mando N° 4, quien debía ocuparse de su instrucción y desarrollo.

El hasta entonces color de rosa unitario del arma acorazada fue cambiado; quedando el rosa para los regimientos de carros y las agrupaciones de defensa contra carros. El color de las agrupaciones de carros de exploración fue, en lo sucesivo, el amarillo, y el castaño el de los regimientos de tiradores, y los tiradores motociclistas de las Divisiones acorazadas

recibieron el color verde; los regimientos de tiradores de caballería de las Divisiones ligeras recibieron el amarillo de la caballería, mientras que los regimientos de infantería motorizados seguían usando el blanco. Naturalmente también intervenían ahora en estos asuntos los inspectores de las armas de Infantería y Caballería.

Sentí mucho que con esta distribución se dispersasen las fuerzas en los dos aspectos de motorización y carros de combate; pero no podía impedir que el desenvolvimiento inmediato siguiera este camino. Más tarde podría encaminarse la organización por la vía correcta.

Nuestros limitados medios auxiliares en lo que afectaba a la motorización fueron, sin embargo, derrochados por equivocaciones en lo referente a la organización de las otras armas del Ejército. Así, ordenó el jefe de la Dirección General del Ejército, general From, que las catorce Compañías de los Regimientos de Infantería, las Compañías de defensa contra carros, fuesen motorizadas. A mi objeción de que estas Compañías, en el espacio de los Regimientos a pie, debían seguir usando por el momento caballos de tiro contestó: «La infantería debe tener también un par de autos». Mi propuesta de que en lugar de las catorce Compañías era preferible motorizar la Agrupación de Artillería, fue rechazada. Estas piezas pesadas seguían siendo arrastradas por caballos y fracasaron más tarde en la guerra, especialmente en Rusia.

El progreso de los vehículos con cadena para las armas auxiliares de los carros de combate, nunca alcanzó para nosotros el ritmo deseado. Estaba claro que tanto mayor sería el resultado de los carros de combate cuanto mejor pudieran seguirlos en el cuadro de marcha los tiradores, la artillería y las otras armas de la División. Patrocinamos para ellas vehículos automóviles con cadena media, con ligera protección de coraza para los tiradores, ingenieros, servicios de sanidad, afustes acorazados, automóviles para la artillería, para las Agrupaciones de defensa contra carros, carros de diferentes modelos para la exploración y para las Agrupaciones de información. La dotación de las Divisiones con estos vehículos nunca se consiguió por completo. A pesar de la producción progresiva, la limitada capacidad de rendimiento de nuestra industria, el poderoso engrandecimiento de las Divisiones motorizadas en la Wehrmacht y en las Waffen SS, así como su repercusión económica impedía dar abasto a los pedidos. El mando superior no oponía ninguna limitación a pesar de todas las objeciones de los especialistas y con ello se reforzaba la ambición de algunos hombres influyentes. En la descripción de los acontecimientos guerreros del año 1941, volveremos sobre esta cuestión.

De estas cuestiones últimamente tratadas me enteré, solo de pasada, en mi división de Wurzburg. Mi trabajo consistía en la organización e instrucción de la nueva Unidad, la cual se constituyó con cuadros de diferentes procedencias. El invierno del 1935 al 1936 transcurrió tranquilo. En la ciudad de Wurzburg fui recibido cordialmente, tanto por la guarnición, mandada por el general Brandt, como por la ciudad y la comarca. Ocupaba una casita en la Boelkestrasse con maravillosas vistas sobre el valle del Meno donde está edificada la ciudad y sobre el Marienfeste y la Kappele, una de las perlas del barroco.

En la primavera de 1936 fuimos sorprendidos por la decisión de Hitler de ocupar el territorio del Rin. Puesto que la ocupación debía seguir siendo un gesto militar, fueron enviadas con este objeto algunas tropas acorazadas. Mi División fue puesta en movimiento y trasladada al campo de maniobras de Munsingen, pero sin la Brigada de carros de combate, que permaneció en su guarnición, para no aumentar la tensión innecesariamente. Después de algunas semanas regresaron todas las fuerzas a sus guarniciones.

El primero de agosto de aquel año fui ascendido a general de Brigada.

En las maniobras de otoño del mismo año tomé parte solamente el Regimiento de carros de combate N° 4. El empleo de un Regimiento en el espacio de una División de infantería dio perfecta idea de nuestra capacidad de rendimiento.

En estas maniobras se encontraba también entre los invitados el coronel general von Seeckt, regresado del Oriente asiático, y tuve el honor de darle algunas explicaciones sobre las hasta entonces desconocidas tropas acorazadas. Mas tarde pude describir a los corresponsales de prensa invitados a las maniobras la organización y modo de combatir de la nueva arma.

El año 1937 transcurrió en paz. Nos dedicamos con ahínco a la instrucción, a la que pusieron término las maniobras de la unidad División en el campo de maniobras de Grafenwöhr. Por encargo del general Lutz escribí en el invierno 1936 a 1937 un libro titulado: *¡Atención! ¡Carros de combate! (Achtung! Panzer!)* en el que se describía la historia del desenvolvimiento de las tropas acorazadas y se desarrollaban los principios fundamentales según los cuales debían ser organizados los carros de combate alemanes. Con esta obra queríamos, en lo posible, extender a un gran círculo nuestros pensamientos, restringidos por la rigidez del trámite oficial. Me preocupé además de conseguir adeptos en la prensa profesional para nuestros puntos de vista, y combatir los argumentos contrarios, que no faltaban. Rápidamente se divulgaron nuestras ideas en un artículo de la publicación oficial de la «Liga imperial de Oficiales alemanes», el cual doy en su texto original porque refleja bien el aspecto de las luchas de aquel tiempo y la diversidad de opiniones.

LOS CARROS DE COMBATE EN EL MOVIMIENTO Y EN EL FUEGO

Por regla general, si se hablaba del combate con carros armados, el profano recordaba las enconadas y terribles acciones de Cambrai y de Amiens, que podían leerse en los informes de guerra. Veía con los ojos de su imaginación profundas alambradas dobladas en su totalidad como briznas de paja, recordaba que se derrumbaron abrigos de trinchera y de ametralladoras, que fueron pulverizados, y de que del efecto de las corazas de los tanques, del olor de sus motores y de las llamas de sus tubos de escape nació el «temor a los tanques», que aclaraba las causas de nuestra derrota del 8 de agosto de 1918. Así fue una -y quizá la más importante- cualidad de los carros de combate, el poder de destrucción, lo que les imprimía un sello especial, tal como se los figuraban los críticos. Y de esta presentación, sacaban un cuadro a su gusto del desarrollo de un combate de carros, donde numerosos ingenios de esta clase, en formación cerrada, deslizándose como férreo rodillo, acompañados por disparos antiaéreos y de la artillería, y aproximándose en la misma dirección, se dirigían sobre los defensores para aplastarlos, si el mando lo requería, incluso en terreno poco apropiado. Las posibilidades del carro como arma, apenas eran apreciadas en su justo mérito; apenas eran tenidas en cuenta; fue reconocido como ciego y sordo; la capacidad de dominar el territorio conquistado le era negada. Esta teoría era defendida por ambas partes. Por lo demás, eran concedidas todas las ventajas a los defensores, con tal de que no se dejasen impresionar por los tanques; sus piezas de defensa y su artillería podrían protegerse siempre con humo, nieblas, trincheras y alteraciones del terreno; ellos siguen estando en posición allí donde atacan los carros de combate; ven perfectamente a través de sus instrumentos ópticos, aun con niebla y en el crepúsculo y pueden oír perfectamente todas las instrucciones.

¿Se deducirá, pues, de este cuadro que el combate de carros no pueda tener otros aspectos? Entonces, ¿los carros de combate deben ser abolidos -como proponía un crítico- por haberse rebasado su época? De ser así nos veríamos libres del engorro de cambiar la táctica de todas

las armas, y se podría volver con toda tranquilidad a la táctica de la guerra de posiciones, tomando como muestra los años 1914 y 1915. Lo que ocurre es que no se salta bien en la oscuridad, al no saberse si se ha de desembocar en la derrota. Hasta que nuestros críticos no puedan señalarnos nuevos y mejores caminos para el éxito, como la guerra automática, podemos argüir para nuestra comprensión que el carro de combate -en el supuesto de su correcto empleo- es la mejor arma de ataque conocida en el combate terrestre. Sin embargo, para poder formar un juicio y aclarar las perspectivas de un ataque con carros, someteremos sus rasgos esenciales a algunas consideraciones.

EL ACORAZAMIENTO

Los carros estaban protegidos contra los proyectiles usados en la época en que aparecieron. Para la lucha contra las piezas antitanques y los carros enemigos, no era suficiente esta protección; en consecuencia los carros de combate, en los estados victoriosos de la Primera Guerra Mundial y sobre todo en Francia, hubieron de recibir un importante refuerzo en su protección. Para atravesar, por ejemplo, el carro 2C., era necesario una pieza de calibre 7,5 cm. Si un ejército coloca en primer término, para el ataque, carros protegidos contra la masa de las piezas defensivas del adversario, entonces está fuera de duda que le corresponderá el éxito contra el más peligroso enemigo y también, a la corta o a la larga, lo tendrá asimismo contra la Infantería y los Ingenieros, los cuales pueden ser arrollados una vez puestos fuera de combate sus carros defensivos y de tipos ligeros. Daría, buen resultado a los defensores, por el contrario, llevar al campo de batalla una pieza defensiva que pueda batir a todos los carros de combate que posea el adversario y esta pieza situarla con oportunidad, en la posición decisiva, con lo cual el éxito de los carros de combate será comprado con sacrificios y puesta en litigio la conquista de la posición si son suficientes su densidad y profundidad. El combate entre carros y armas de protección, conocido desde hace siglos, ha ido evolucionando, igual que ha sucedido con las fortificaciones, con la marina y modernamente con la aviación. La cuestión de estas luchas y de sus cambiantes aspectos no puede ser motivo para abandonar el empleo de los carros de combate en campo abierto, pues entonces volveríamos a la Primera Guerra Mundial en cuanto a reconocer insuficiente la lanza y considerar el uniforme como única protección del soldado.

Se ha dicho: «Sólo con el movimiento se alcanza la victoria». Estamos de acuerdo y queremos poner todos los medios técnicos de nuestro tiempo al servicio de este pensamiento. El movimiento sirve para esto, para llevar las tropas hacia el enemigo; se utilizan las piernas de los hombres o las patas de los caballos, los ferrocarriles o -modernamente- los automóviles o la aviación. Una vez en presencia del enemigo se paraliza el movimiento, debido al efecto del fuego adversario. Para reanudar el movimiento debe ser derrotado el adversario u obligado al abandono de sus posiciones. Esto puede suceder por un fuego que sea tan superior al de la artillería enemiga y las ametralladoras que las haga callar y venza toda resistencia. Hasta ahora, la infantería utilizaba el efecto de estos fuegos para avanzar; las armas pesadas y la artillería efectuaban entretanto sus cambios de posición y de nuevo comenzaban el ciclo preparando el terreno -rompiendo la defensa enemiga- para permitir un nuevo movimiento de la Infantería. Numerosas armas y aún más numerosas municiones son necesarias para conducir estos avances, que exigen largo tiempo y son de difícil enmascaramiento. La sorpresa, esencial condición del éxito, desaparece. Pero incluso si se consigue la sorpresa los combatientes revelan su juego cuando empieza el ataque y las defensas del enemigo se

vuelcan sobre el lugar amenazado cerrando la brecha; lo cual es más fácil desde que las reservas están motorizadas. Las variaciones de un frente que únicamente utiliza la infantería y la artillería son, por tal razón, menores que en la Primera Guerra Mundial.

Con los tanques el movimiento se hace más rápido que antes, y a pesar del fuego de la defensa, el movimiento sigue, con lo que se le dificulta al defensor la estabilización de un nuevo frente defensivo y el asalto ha de profundizar en la defensa. Los partidarios del arma acorazada creen, bajo favorables hipótesis, poder ser dueños de esta situación; los que dudan me dicen que en la guerra de 1914 pudo haber sorpresa pero «no debe esperarse que se den circunstancias apropiadas para un ataque de carros de combate». Según esto, ya no puede un ataque de carros sorprender al enemigo. Sin embargo, ¿cómo se ha seguido obteniendo la sorpresa a pesar de las variaciones habidas en los medios de acción, sean éstos nuevos o viejos? El general de infantería von Kuhl propuso en el año 1916 al alto mando, para el caso de un ataque de ruptura, dar el mayor valor a la sorpresa, aun cuando no le habían ofrecido ningún nuevo medio de combate. La ofensiva Michael del año 1918 tuvo gran éxito por haberse logrado la sorpresa, aun cuando no fueron empleadas armas nuevas. Si para producir la sorpresa se ponen en juego nuevas medidas o nuevos medios, el éxito será mayor. Pero el empleo de armas nuevas no es precisamente la condición única para sorprender al enemigo. Creemos que el combate se hará más rápido con la intervención del carro de combate y, lo que aún es más importante, el movimiento podrá así continuar una vez conseguida la infiltración en el campo enemigo. Creemos que el movimiento podrá continuar si se cumplen ciertas condiciones, de las cuales depende también actualmente, el éxito de los carros. Estas circunstancias son: Conjunción con las fuerzas del país propio; defensa incompleta y escasa provisión del enemigo en carros. Éstas son sólo algunas de las que se pudieran enumerar. Si alguien nos reprocha que debemos conseguir el éxito del ataque sin basarnos en hipótesis problemáticas y que con nuestros carros no podríamos asaltar ninguna fortaleza, le contestaremos que sentimos que nuestra potencia de ataque no esté completamente desarrollada, como desgraciadamente, tampoco lo está la de las demás armas y que a fin de cuentas no somos todopoderosos.

Se ha afirmado que toda arma sólo desarrolla su máximo rendimiento mientras es nueva y no ha aparecido contra ella ninguna defensa. ¡Pobre Artillería! Es vieja de siglos. ¡Pobre Aviación! Comienza también a encanecer. La combate con éxito la defensa antiaérea. Creemos que la eficacia de un arma depende de la eventual o circunstancial situación de la defensa del adversario. Los ataques de carros de combate sobre un enemigo superior, en carros o en piezas antitanques, pueden ser deshechos, porque su eficacia será menor. Sin embargo, si se vuelven las tornas los efectos serán exterminadores. Aparte las fuerzas de la defensa, el aprovechamiento o rendimiento de cada arma depende también de la voluntad puesta en su empleo; de que se aprovechen rápidamente los adelantos conseguidos por la técnica en su favor y de que permanezca a la altura de su tiempo. En este aspecto, el arma acorazada no se dejará tomar la delantera por las otras armas. Se ha dicho: «La granada de la artillería de defensa es últimamente más rápida que la de los carros de combate». Nadie ha dudado de esto hasta ahora. Sin embargo, ya en 1917 y 1918, cientos de carros fueron puestos inmediatamente detrás de las líneas de la infantería y a disposición de ésta; cientos de carros han pasado por entre el fuego de barrera. Docenas de carros de combate, seguidos de Infantería e inmediatamente después de divisiones de caballería, se han lanzado al ataque, sin previa preparación artillera y ante una artillería intacta. La artillería enemiga entorpecerá

seriamente el movimiento de los carros de combate sólo en casos especialmente desfavorables y si los carros han conseguido infiltrarse hasta las posiciones de artillería, entonces callarán las baterías muy pronto y dejarán de entorpecer a la infantería. Precisamente la rígida táctica de la artillería «largo tiempo amarrada en un lugar, frente a la posición amenazada», ha fallado en la última guerra. Columnas de tierra, polvo, vapores espesos y humo del fuego de la defensa, reducen el campo visual de los carros de combate; no será infranqueable esta limitación; aprendemos ya en la paz a superarla. Los carros de combate pueden viajar perfectamente incluso de noche y con niebla orientándose por medio de la brújula.

«Portador de la decisión» es el ataque con éxito de los carros de combate y del arma acorazada. Porque un ataque frustrado de la infantería supone el fracaso del ataque total, pero el éxito del ataque de carros, lleva consigo la victoria.

EL FUEGO

Sin embargo, coraza y movimiento constituyen sólo una parte de las propiedades del arma acorazada. La más importante es el fuego.

La misión de fuego puede tener éxito tanto en reposo como en movimiento. En ambas clases de fuego será éste dirigido directamente. Tiene éxito la misión de fuego en reposo sobre blanco conocido, con buena visibilidad, aun cuando el objetivo esté lejano, con puntería directa, en el más corto tiempo y con el mínimo empleo de municiones; pudiendo esperarse de este fuego una aniquiladora eficacia. El reconocimiento del objetivo se hace más difícil para los carros de combate durante la marcha por las dificultades de la observación, aunque quede facilitada por la mayor altura del arma. Esta mayor altura facilita especialmente la observación en terreno cubierto de árboles o monte alto; terreno también en cierto modo provechoso para la protección del carro, que ofrecerá menos blanco a los defensores. Debe dispararse durante el movimiento aunque el rendimiento del fuego disminuye con la distancia al objetivo, la velocidad del carro y las desigualdades que ofrezca el terreno.

En todo caso, en el campo de batalla le corresponde al carro llevar la máxima capacidad de fuego agresivamente hacia el enemigo, aun cuando no hayan sido reducidas al silencio las ametralladoras y piezas de artillería del defensor. No dudamos de que el arma a que nos referirnos sea dueña de grandes posibilidades cuando está en movimiento y aún mayores que las de otras armas, pudiendo aprovechar a la vez el movimiento y el fuego. «Sólo del movimiento sale la victoria.»

Ahora bien, ¿deben ser utilizados los carros de combate en el escenario principal de la lucha, dirigiéndolos a una profunda rotura de la defensa si ésta está dotada de ingenios contra carros, infantería y artillería, como en la batalla de material de la Primera Guerra Mundial, para que sean reducidos a escombros? Seguramente no. Quien esto investiga no piensa en el sencillo tanque de infantería, sino en una tropa acorazada. La misión en estrecho enlace con la infantería y con un campo de actuación que nosotros hemos considerado como excesivamente limitado, agota. No podemos ni queremos proteger y apoyar a la infantería a lo largo de semanas y meses, con un terrible consumo de municiones; sino que queremos en un corto plazo de tiempo descargar un fuerte golpe al enemigo, penetrar en profundidad en su sistema de defensa y al mismo tiempo paralizarlo. Para nosotros está claro que con la limitada dotación de municiones de nuestros carros no podemos efectuar una intensa preparación artillera, ni formar densas barreras de fuego; intentamos precisamente todo lo contrario, lo directo, el tiro certero del disparo único, sobre todo porque largos años de

conducción de guerra, y largas semanas del fuego nutrido más fuerte de la campaña, no han capacitado a la artillería para hacer posible la victoria a la infantería. Sin embargo, creemos por este mismo motivo, y teniendo en cuenta experiencias de nuestros adversarios, conseguir éxito con un combate de carros en rápida y suficiente amplitud y profundidad al mismo tiempo, contra las diferentes líneas de defensa del enemigo, en vez de utilizarlos en una ruptura limitada según las enseñanzas de la Guerra Mundial. Nuestro fuego dirigido no batirá al enemigo con disparos sobre la llanura, en fuego de zona bajo, derrochador de municiones pero carente de sentido, sino con suficiente anchura y profundidad del ataque por positiva destrucción de los objetivos reconocidos, abriendo una brecha en la defensa enemiga, por la cual las reservas propias consigan penetrar rápidamente como en 1918. Deseamos que estas reservas estén disponibles en forma de Divisiones acorazadas. Porque no concedemos a las otras armas la fuerza combativa, la rapidez y la movilidad necesarias para la conducción del ataque y la persecución. Por esto vemos en el arma acorazada algo más que «un medio adicional para la infantería en movimiento, que puede proporcionar la decisión de la batalla en muchas imaginables situaciones de la infantería». Si el arma acorazada fuera solamente esto, entonces quedaba todo tan viejo como en 1916; si no queremos sacarla de la rutina se hundirá desde el principio en la guerra de posiciones y enterraremos toda esperanza para una rápida decisión en el porvenir. Ni la profecía de la carencia de municiones del futuro adversario, ni la creciente exactitud de la acción militar y el creciente alcance de los proyectiles de todos los calibres, ni un mejor desarrollo técnico del disparo, son bastantes para perturbar nuestra opinión. ¡Al contrario! Consideramos al arma acorazada como un arma principal para el combate y seguiremos pensando así hasta que la técnica nos depare algo mejor. No tomaremos en ninguna circunstancia disposiciones que exijan mucho tiempo y pongan en peligro el factor sorpresa, sólo para seguir la norma de que «primero el fuego hace posible la preparación del movimiento». En contra de esta opinión los motores de los carros nos permiten llevar nuestras armas sobre el enemigo sin previa preparación del fuego y por ello cuidamos de que se den las más importantes premisas para su entrada en acción: terreno apropiado, sorpresa y empleo en masa.

La palabra «empleo en masa» espanta a los escépticos y les pone carne de gallina. Estos escriben: «Se presenta así una cuestión de organización: O agrupamos toda nuestra fuerza en la masa de carros acorazados para hacer posible el impulso inicial en el ataque, o ha de prevalecer la exigencia de la infantería de ser dotada con automóviles acorazados, pues estos puntos de vista son antagónicos». Tomamos nota de esta declaración. En ella se supone que la infantería sin carros no posee suficiente impulso para el ataque, y como consecuencia, que el arma poseedora de este impulso y que debe proporcionárselo a las otras es un arma principal de combate sin duda alguna. La cuestión de si los carros de combate deben ser distribuidos entre la infantería, o no, vamos a aclararla por medio de un ejemplo numérico.

Los bandos rojo y azul están en lucha. Cada uno posee cien Divisiones de infantería y cien Agrupaciones de carros de combate. El bando rojo ha distribuido sus carros entre las Divisiones de infantería; el azul los considera como tropa de Ejército y los ha reunido en Divisiones acorazadas. Sobre un frente de combate, supongamos, de 300 kilómetros, hay cien kilómetros de terreno donde no pueden operar los carros, cien de terreno que los contenga y cien apropiados para el avance de las máquinas. Para el ataque se puede presentar el siguiente cuadro: El ejército rojo tiene una importante parte de sus Divisiones con sus carros ante la posición azul, en terreno desfavorable para los carros y no puede utilizarlos;

otro contingente en terreno que resta posibilidades a los carros, mejor que el anterior, pero no atravesable con esperanzas de éxito. En el trozo de terreno favorable para los carros solo podrá ser empleada una parte de los carros rojos. El bando azul, por el contrario, tiene reunida toda su fuerza de carros de combate allí donde debe buscarse la decisión y según el terreno pueden ser aproximados al lugar de empleo; tiene así la intención de ir a la batalla con menos del doble de la superioridad en carros y mantenerse sin embargo a la defensiva en los restantes frentes donde los carros rojos se encuentran inmovilizados. Una División de infantería que disponga de unas cincuenta piezas defensivas puede allí oponer resistencia lo mismo al ataque de cincuenta carros, que al de doscientos. Según esto, nos encontramos en condiciones para señalar que la propuesta de distribuir los carros de combate entre las Divisiones de infantería es un retroceso a la táctica inglesa primitiva de 1916 y 1917, naufragada completamente en aquel tiempo y después coronada por el éxito al ser empleada como arma independiente en Cambrai.

Por medio del máximo rendimiento de las armas llevadas rápidamente hasta el campo enemigo; por medio del fuego directo; bajo la protección de nuestros carros armados y armas motorizadas móviles, pretendemos aspirar a la victoria. Se dice: «El motor no es un arma nueva, sino que estimula a las viejas armas en nuevas formas». Que con motores no se puede disparar, es sabido; si hablamos del arma acorazada como de algo nuevo, es porque la consideramos como una nueva arma especial como es por ejemplo el submarino, nacido de la aplicación del motor, o la Aviación, que sólo por el motor ha sido posible, dando nacimiento con ella al Arma Aérea. También aquí se habla de Arma. Nos sentimos, en este sentido, como Arma y estamos convencidos de que nuestros éxitos en la batalla del porvenir le imprimirán el sello especial de sus hechos notables. Si tiene éxito nuestro ataque, entonces debe conducirse a las otras Armas según el ritmo de nuestra marcha. Solicitamos, en vista de esto, que para poder sacar provecho de nuestros éxitos, se nos den armas complementarias tan móviles como nosotros y que nos estén subordinadas desde tiempo de paz. Pues para obtener decisiones por la fuerza, grandes decisiones, ha de ser ciertamente, no la masa de Infantería, sino la masa de tropas acorazadas, la que debe estar en posición».

A fines de otoño de 1937 tuvieron lugar grandes maniobras del ejército de tierra a las cuales asistieron Hitler y, en los últimos días, una serie de huéspedes extranjeros: Mussolini, el mariscal inglés Sir Cyrill Deverell, el mariscal italiano Badoglio y una misión militar húngara. Entre las tropas acorazadas actuantes se encontraban la 3.ª División acorazada, mandada por el general Fessmann, y la primera Brigada acorazada. A mí me fue confiada la dirección de un estado mayor de arbitraje de carros de combate.

El resultado altamente satisfactorio de las maniobras fue la comprobación de que la División acorazada era utilizable. Los servicios de aprovisionamiento y reparación habían trabajado incansablemente. Aquí debía ser aplicada la palanca si queríamos conseguir mejoras. Hice al comandante general propuestas de mejoramiento. Desgraciadamente no fueron tomadas en consideración inmediatamente, así que las faltas notadas continuaban existiendo en la primavera de 1938.

En el último día de las maniobras, fue realizado ante los huéspedes extranjeros un ataque final, en el cual fueron puestos, bajo mi dirección, todos los carros de combate presentes en las maniobras. El aspecto era impresionante, aunque en aquellos tiempos sólo contábamos con el pequeño «Panzer 1».

Después de las maniobras se celebró en Berlín una gran parada y como final un almuerzo que el coronel general barón von Fritsch ofreció a los huéspedes militares extranjeros. Fui invitado y en aquella ocasión pude celebrar una serie de interesantes entrevistas y conversar con el mariscal británico Sir Cyrill Deverell y con el mariscal italiano Badoglio. Badoglio habló de sus experiencias en la campaña de Abisinia. Sir Cyrill Deverell me preguntó mi opinión sobre la motorización. Los jóvenes oficiales británicos se interesaban por la cuestión de si podría moverse tan gran número de carros de combate en una batalla campal, como lo habían hecho en el campo de maniobras. No querían creerlo y eran abiertamente adictos a la teoría del arma auxiliar. En todo caso la conversación fue muy animada.