

# DESEMBARCOS OLVIDADOS

Luis Solá Bartina

*Coronel de Infantería de Marina.*

*Agradezco los comentarios del coronel del Ejército alemán G. Heckes, profesor de Historia Militar de la Escuela de Guerra alemana de Hamburgo (Führungsakademie der Bundeswehr) y del capitán de fragata de la Armada alemana Scheerer, profesor de Historia Naval de la Escuela Naval Militar alemana de Flensburg así como la inestimable ayuda de los tenientes coroneles del Ejército alemán, Manfred Heer y Werner Hoffmann (Estado Mayor Militar de la Unión Europea Occidental) y de los comandantes de Infantería de Marina española Francisco Muñoz Martín y Juan Martínez-Esparza Belizón.*

## Introducción

Desde principios de este siglo o, más concretamente, desde nuestra guerra contra Estados Unidos, han sido numerosas las operaciones anfibas que se han producido. Las más documentadas y estudiadas son, fundamentalmente, las efectuadas por los anglosajones durante y después de la Segunda Guerra Mundial: la campaña anfibia del Pacífico, los desembarcos en el Mediterráneo, norte de África y Normandía, Inchón, Suez, Malvinas, etc., son bien conocidos. Ya lo son menos los realizados por los otros contendientes —alemanes, rusos y japoneses— durante el mismo periodo, algunos francamente brillantes. También se conocen bastante detalladamente algunos episodios aliados acontecidos en la Primera Guerra Mundial, como Gallípoli o la incursión sobre Zeebrügge y, para nosotros, Alhucemas en el año 1925.

Sin embargo, siempre me llamó la atención saber algo más de los desembarcos olvidados de la Primera Guerra Mundial. De los tres asaltos anfibios habidos en este periodo, dos de ellos —Tanga y Gallípoli— realizados por los británicos se saldaron con un gran fracaso, y sólo el tercero —llevado a cabo por el Ejército y la Armada Imperial alemana en el año 1917 contra los rusos, que ocupaban las islas de Ösel, Dagö y Moon (hoy Saaremaa, Hiiumaa y Muhu) constituyó un rotundo éxito.

La bibliografía existente sobre esta operación está casi toda escrita en alemán y son escasas las referencias en inglés, francés o español, salvo las meras citaciones. Pasemos a echar un breve vistazo sobre las dos operaciones conocidas de Tanga e islas Bálticas.

## Tanga

A fines de siglo XIX y principios del XX las potencias europeas iniciaron una febril carrera para posesionarse de numerosas colonias en África y Asia. Alemania, que llegó un poco

tarde a la carrera colonial por haberse constituido como tal Estado bajo la hegemonía de Prusia en el año 1870, obtuvo varias colonias en África, siendo una de ellas la del África Oriental alemana, actual Tanganica, justo al norte de Mozambique.

En el año 1914, al comienzo de las hostilidades, la Armada británica inició rápidamente un bloqueo naval de todas las posesiones alemanas existentes en el mundo. Algunas de ellas —como las Carolinas, que España vendió a Alemania en el año 1899 después de perder la guerra con Estados Unidos— fueron pronto abandonadas. Ello dio origen a notables acontecimientos bélicos como el viaje de regreso de la Escuadra de cruceros alemanes que, desde las colonias alemanas del Pacífico, se dirigía a la metrópoli vía cabo de Hornos, al mando del vicealmirante Von Spee. Se topó con una Escuadra británica en Coronel, frente a las costas de Chile, a la que derrotó, y doblada la punta meridional de América, arrumbó a las Malvinas para bombardearlas, atraída por una añagaza británica. Allí fue destrozada por la Escuadra de cruceros de batalla del vicealmirante británico Sturdee que había llegado el día antes del combate y que la esperaba. Alguno de estos cruceros, como el *Emden*, se libraron anticipadamente del desastre y se dedicaron al corso, escribiendo brillantes páginas para la historia de la Armada alemana, tanto por la competencia militar y marinera de sus comandantes como por el puntilloso sentido del honor y la caballerosidad de que hicieron gala.

La mayoría de las colonias alemanas no tardó en caer en manos de británicos, australianos, neozelandeses, franceses o japoneses, pero el caso del África Oriental alemana fue bien distinto. Defendida por un excelente jefe, el coronel Pablo von Lettow-Vorbeck, con experiencia en el escenario africano, dominio de las tácticas de la guerra de guerrillas y movimientos fluidos, pudo mantener la citada colonia en manos alemanas hasta el día 25 de noviembre de 1918 —firmado ya el armisticio en el frente occidental— con apenas 8.000 hombres iniciales de los que apenas 1.000 eran blancos.

El primer intento británico serio de hacerse con la colonia alemana fue tomar el puerto de Tanga, sobre el que desemboca todo el tráfico del valle del río Pangani a través del ferrocarril del Usambara, uno de los dos que se dirigen al interior de la colonia, figura 1, y, consecuentemente, avanzar a caballo de este ferrocarril hasta el Kilimanjaro y, profundizando hasta el lago Victoria, apoderarse de la franja norte de la colonia, enlazando con Uganda. En una fase posterior se iba a tomar Dar es Salam y profundizar también, a caballo del ferrocarril central, hasta el corazón de la colonia.

Para tomar Tanga los británicos alistaron una fuerza de unos 8.000 hombres (dos Brigadas indúes) al mando del mayor general A. E. Aitken. Esta fuerza, mal equipada, con fusiles antiguos y sin experiencia en la guerra irregular, salió de Bombay el día 16 de octubre de 1914. Al amanecer del día 2 de noviembre aparecieron ante Tanga, pero no intentaron desembarcar hasta el día siguiente, con lo que perdieron la oportunidad de tomar la ciudad por sorpresa.

Von Lettow reaccionó trayendo fuerzas del interior empleando el ferrocarril y desplegándolas sobre las playas, figura 2, p. 52. Cuando al día siguiente los británicos desembarcaron cayeron bajo el fuego de las ametralladoras alemanas. Algunas unidades británicas retrocedieron —con fuertes bajas y la moral decaída— y reembarcaron (playa A). El grueso de la fuerza de desembarco consiguió, no obstante, consolidarse en la playa

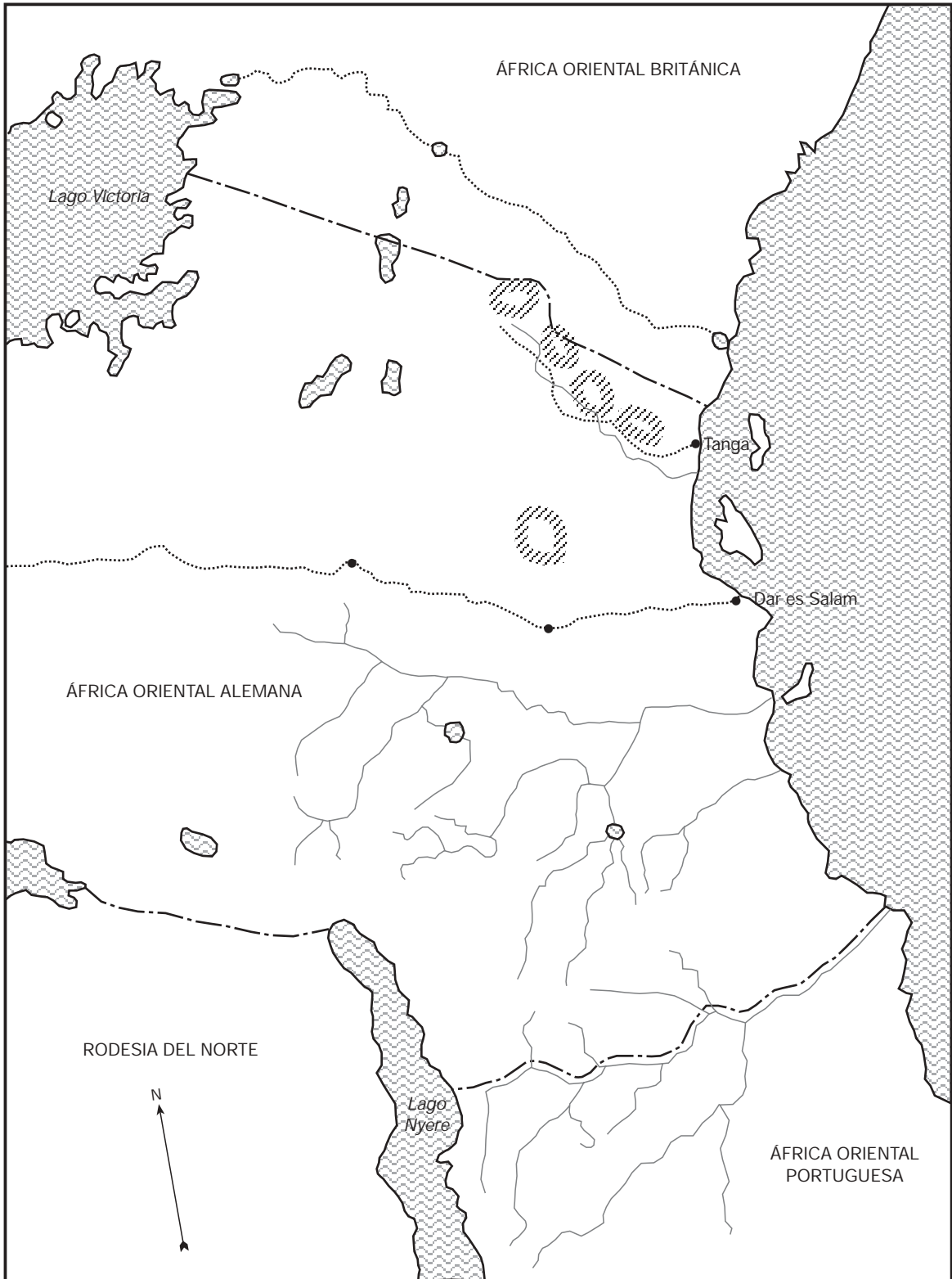


Figura 1. Puerto de Tanga.

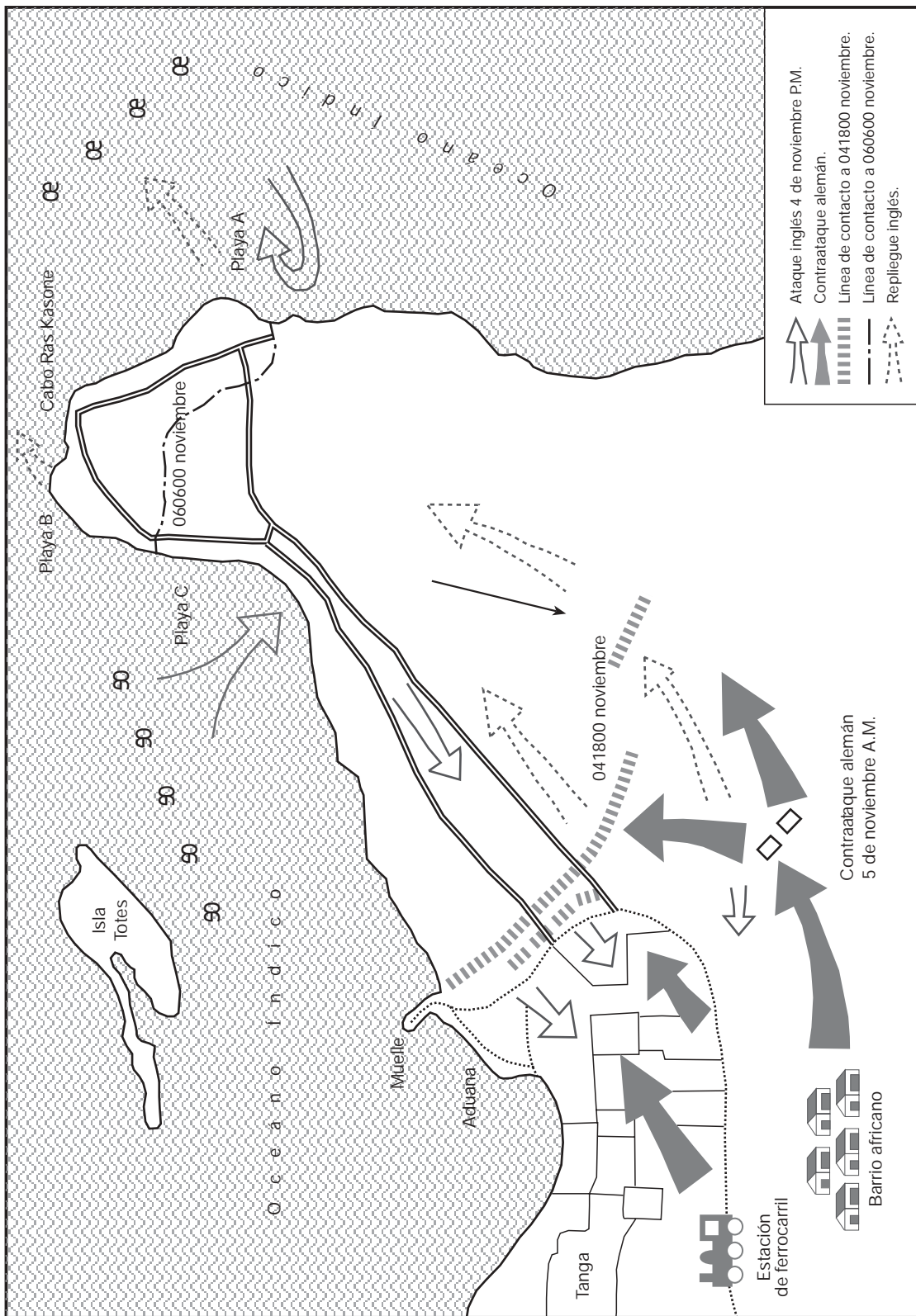


Figura 2. Ferrocarril de Tanga.

C y Von Lettow, temiendo ser envuelto, se replegó hacia la ciudad. Se disponía a evacuarla cuando, el día 4 de noviembre, de madrugada, en un reconocimiento en bicicleta se percató de que los ingleses de Aitken estaban detenidos esperando la plena luz del día para atacar. A toda prisa Von Lettow improvisó la defensa en la linde noreste de la ciudad y, con las escasas unidades que le llegaban por ferrocarril desde el interior, organizó una fuerza para contraatacar.

Cuando el ataque se inició, fue parado en seco por el fuego preciso y resuelto de las tropas alemanas, bien ocultas entre las casas de la población, lo que llevó al desordenado repliegue del LXIII Regimiento de Infantería Ligera de Palamcottah. Von Lettow aprovechó la coyuntura y contraatacó sobre el flanco izquierdo británico, obligando a toda la fuerza de desembarco a replegarse. Durante la noche la fuerza anglo-india fue presionada sobre el extremo del cabo Ras Kasone e inició el reembarque desde las playas A y B, finalizándolo a mediodía del día 6. Abandonó 500.000 de cartuchos y muchos heridos y regresó a Bombay.

## Islas Bálticas

### *Antecedentes*

Después del fracaso de la toma de Tanga no se registra otro asalto anfibio que el de Gallipoli, iniciado en la primavera del año 1915, coincidiendo y completando el intento de forzamiento de los Dardanelos. Aunque bien planeado y coherente con este propósito la operación perdió la sorpresa antes de iniciarse y se ejecutó con lentitud y descoordinadamente. Los aliados fueron siempre detenidos en las sucesivas intentonas que llevaron a cabo, en los siguientes ocho meses, para ampliar la cabeza de playa. La competencia militar del general alemán Von Sanders y del turco Mustafa Kemal y la extraordinaria bravura de los soldados turcos pudieron con el magnífico temple de británicos, franceses, australianos y neozelandeses. En enero del año 1916, en un brillante y difícil repliegue nocturno los aliados abandonaron Gallipoli después de haber sufrido un cuarto de millón de bajas y causar otras tantas a los turcos.

Después de esta experiencia se empezó a dudar de la viabilidad de las operaciones anfibias. Los alemanes, no obstante, después de estudiar a fondo el problema, decidieron ejecutar una operación de este tipo en octubre del año 1917 contra los rusos que ocupaban las islas Bálticas de Ösel, Dagö y Moon que cierran el golfo de Riga.

A mediados del año 1917 se produce una situación que es atisbada por los líderes alemanes como una posibilidad de victoria. Rusia se desmorona y es menester empujar de firme para acabar cuanto antes con la resistencia en el este y aumentar el esfuerzo en el frente occidental para inclinar la balanza hacia las potencias centrales. En aquellos momentos se había iniciado ya la Revolución en Rusia y a principios del mes de septiembre, el VIII Ejército alemán, al mando del general Von Hutier, había conseguido pasar el Dvina y reconquistar Riga y Dünamünde, figura 3, p. 54. Los alemanes habían avanzado hacia el este de Curlandia, apoyando su flanco izquierdo en el mar Báltico. El dominio ruso de ese mar lo hacía vulnerable a las acciones de su Flota, bien por un desembarco en su retaguardia o al bombardeo naval en determinados puntos, como de hecho

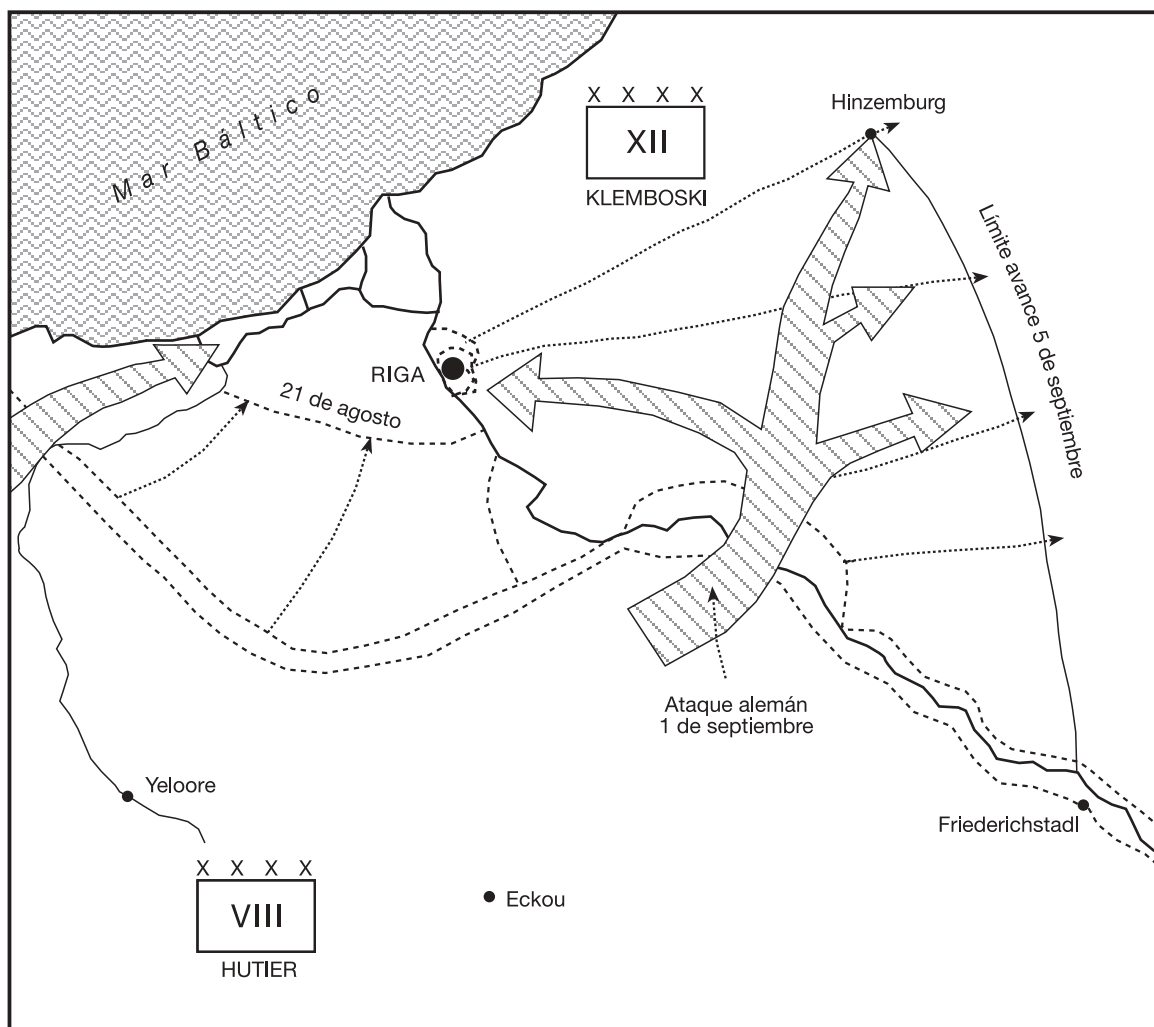


Figura 3. Ataque alemán contra Riga (1-5 de septiembre de 1917).

algunas veces sucedió. Además, la posesión rusa de las islas que cierran el golfo de Riga, dificultaba o impedía las comunicaciones navales con este puerto, recién conquistado, y que era de suma importancia para proseguir la ofensiva.

Existía también una importante corriente de opinión en el seno del alto mando alemán que propugnaba la amenaza directa a San Petersburgo como medio de obligar a Rusia a finalizar la guerra. Dado que el terreno al norte y este de Riga era pantanoso y con escasas comunicaciones un avance en fuerza se hacía difícil, pero si se utilizaba la mar todo podía ser mucho más rápido y logísticamente sostenible. Si no se optaba por la capital rusa podía amenazarse también Helsingfors (actual Helsinki) o Revel (actual Tallinn).

Para todo ello era menester que las islas que dominan la entrada al golfo de Riga, figura 4, cayeran en manos alemanas lo que significaría, por lo menos, tomar Ösel y limpiar

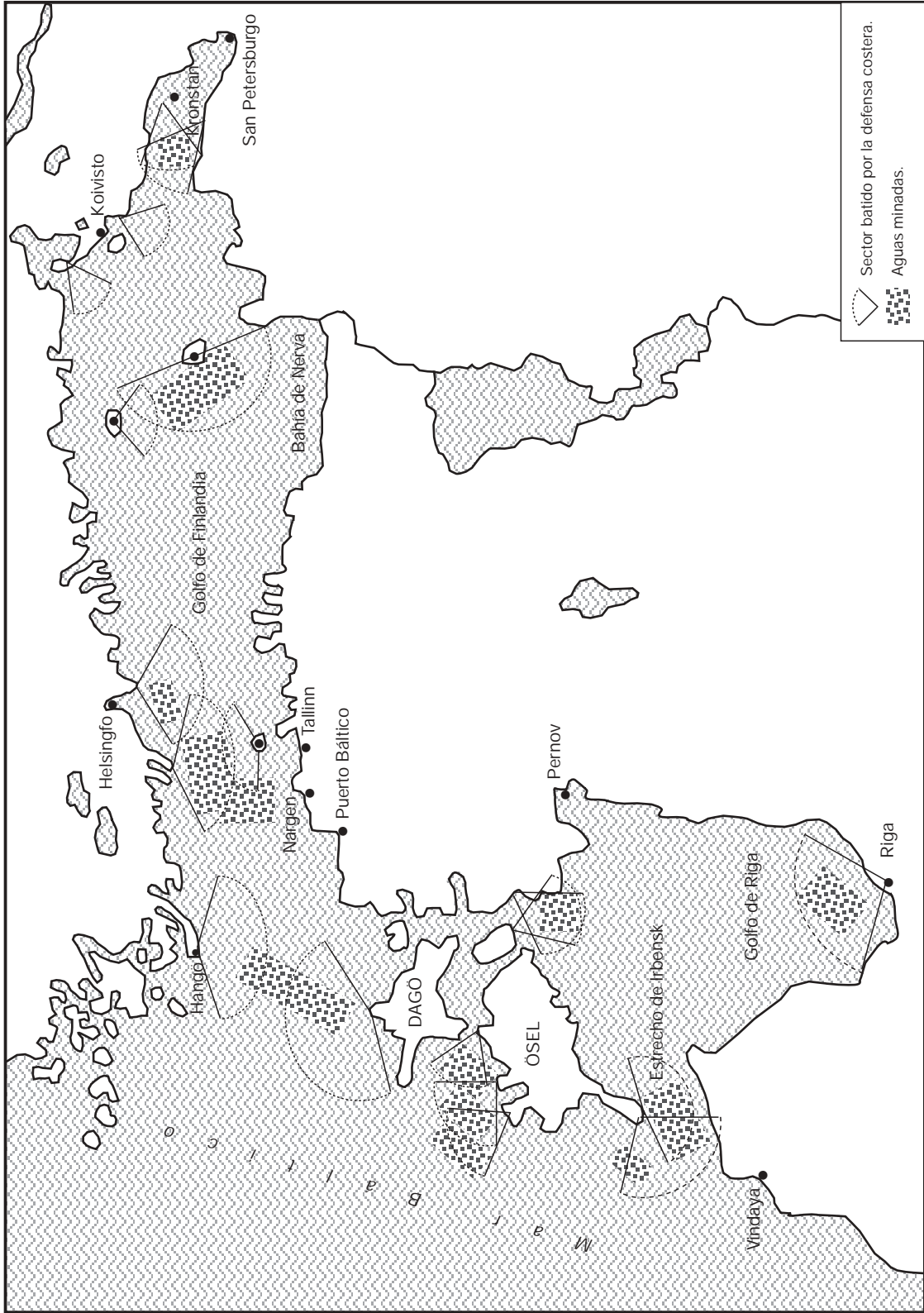


Figura 4. Defensas rusas en los golfos de Finlandia y Riga.

los campos de minas tendidos al noroeste de la isla y en el estrecho de Irben y defendidos por las poderosas baterías de costa de 305 milímetros emplazadas en cabo Zerel, en la península de Sworbe.

Finalmente, la Armada alemana necesitaba acción ya que la larga permanencia en puerto desde Jutlandia (mayo del año 1916) hacía que se resintiera su moral y existía el peligro de que fuera presa del virus revolucionario, como ya había sucedido en Rusia.

### *Planeamiento*

#### GENERALIDADES

El planeamiento se inició el 18 de septiembre cuando el mando supremo alemán del este (Oberost) solicitó ayuda de la Armada alemana para capturar las islas. Como se acaba de mencionar, el propósito de esta operación tenía un objetivo estratégico mucho más amplio: se buscaba la conquista de la totalidad del golfo de Riga para asegurar definitivamente el flanco septentrional del VIII Ejército alemán. Esta operación debía igualmente proporcionar posiciones apropiadas para el ataque (posibles futuros desembarcos en Revel, Helsingfors o incluso San Petersburgo) o la defensa y las consideraciones de carácter político la aconsejaban también.

Dentro del esquema general de la ofensiva alemana se trataba de llevar a efecto un desembarco secundario en las islas, mientras que el esfuerzo principal y decisivo se jugaba en tierra firme. Las fuerzas debían ser tales que garantizaran el éxito en cualquier caso, a pesar del peligro representado por los amplios campos de minas, a la actividad de la Flota rusa basada en Helsingfors que era importante, a las fuerzas que defendían Ösel y a la necesidad de llevar a cabo el desembarco en la parte meteorológicamente más expuesta de la isla para obtener la sorpresa, en agosto del año 1915 se había intentado forzar el estrecho de Irben y, desde entonces, los rusos habían orientado la defensa hacia el sur de y alrededor de Arensburg.

A ser posible la operación debía tener lugar en septiembre u octubre para aprovechar el éxito de Riga, a pesar de que los malos tiempos del otoño dificultarían el dragado de minas y a que, por la reciente toma de esta ciudad, los rusos estarían prevenidos.

Al noroeste existía la profunda bahía de Tagga que ofrecía excelentes condiciones para fondear una flota de transportes en aguas protegidas de los vientos del Oeste y susceptible de ser defendida contra los submarinos. Desde la bahía, además, se podía acceder con relativa facilidad a las planicies del centro de la isla y a su modesta red de carreteras. Sin embargo, los rusos habían comprendido también que la amenaza podía venir de esa parte y la habían defendido emplazando baterías de costa en los flancos de la boca de la bahía (una batería de 150 milímetros en cabo Hundsford y otra de 120 milímetros en punta Ninnast) y fortificaciones en las costas de levante y de poniente.

A la operación se le dio el nombre clave de *Albión* y fue encomendada al coronel general Von Hutier como comandante supremo. Éste, a su vez, designó al teniente general Von Kathen, comandante del XXIII Cuerpo de Ejército de Reserva, como comandante de la fuerza de desembarco. Las fuerzas navales y la ejecución del desembarco se encomendaron al vicealmirante Erhart Schmidt, comandante de la I Escuadra de acorazados.



Las estimaciones de inteligencia preveían tener que enfrentarse a fuerzas relativamente escasas (la CVII División), además de las guarniciones de artillería de costa de las tres islas: en total unos 25.000 hombres de los cuales 14.000 estaban en Ösel. Pero la amenaza principal residía, tal como ya se ha mencionado, en los campos de minas marinas —extensos y numerosos—, en la abundante y poderosa artillería de costa y en los submarinos. Para hacerse una idea de la dificultad de la operación ésta era, de hecho, la primera vez en toda la guerra que la Armada alemana iba a aventurarse en fuerza por el golfo de Riga.

La Flota rusa del Báltico, basada en Helsingfors —principal base de operaciones— era importante y contaba con no menos de ocho acorazados, algunos modernos —como los de la clase *Gangut*— con piezas de 305 milímetros y andar de 23 nudos, nueve cruceros acorazados y ligeros y unos 50 destructores y torpederos. Además, por las distintas bases repartidas por el golfo de Finlandia, estaban desplegados ocho submarinos británicos y una cincuentena de rusos.

De esta fuerza se destacaron las fuerzas navales del golfo de Riga que, al mando del almirante Bakhirev —con insignia en el crucero *Bayan*— estaban compuestas por dos viejos acorazados con piezas de 305 milímetros cada uno —los *Slava* y *Grazhdanin*—, los cruceros *Bayan*, *Almirante Makaroff* y *Diana*, tres cañoneros, 12 destructores modernos, 14 destructores viejos, tres submarinos británicos de la clase *C* y viejos torpederos, minadores, dragaminas, cazaminas y embarcaciones menores, figura 5, p. 58. En las torres de la artillería principal de los acorazados se habían realizado obras que permitían aumentar la elevación de las piezas con lo que la artillería pesada rusa tenía más alcance que la mucho más moderna del mismo calibre de los acorazados alemanes.

El principal fondeadero ruso estaba en Kuwaist, entre la isla de Moon y el continente, apenas a 60 millas al noreste del estrecho de Irben. La moral rusa era escasa. No obstante, en su momento, la Armada se batió bien, mucho mejor de lo que —dadas las circunstancias revolucionarias— se había supuesto.

Para contrarrestar todas estas amenazas el almirante Schmidt reunió una potente *Task Force* para *Albión*: un crucero de batalla —el *Moltke*— y diez acorazados de los más modernos con que contaba la Armada alemana, cinco cruceros acorazados, cuatro cruceros ligeros, 55 destructores y torpederos, seis submarinos, seis dirigibles y 86 hidroaviones.

Para la limpieza de minas se dispuso de tres medias flotillas de dragaminas (60 dragaminas-cazaminas), cuatro buques rompeobstrucciones, 64 pesqueros y 63 lanchas que servirían tanto para cooperar en el desembarco como para la defensa antisubmarina, cierre de puertos y bahías, tendido de redes antisubmarinas, etc.

La Flota de transporte consistía en 19 vapores de entre 5.000-12.000 toneladas (con un total de 153.664 toneladas), tres petroleros, tres carboneros, tres aljibes, cuatro transportes de municiones, un buque hospital y una serie de buques auxiliares como 33 vapores con redes anti-torpedos, seis remolcadores y cinco pontones. Aunque los transportes de tropas eran algo escasos, la presencia naval fue extraordinaria que en nada desmerecía, en cuanto a entidad, a los desembarcos aliados de la Segunda Guerra Mundial.

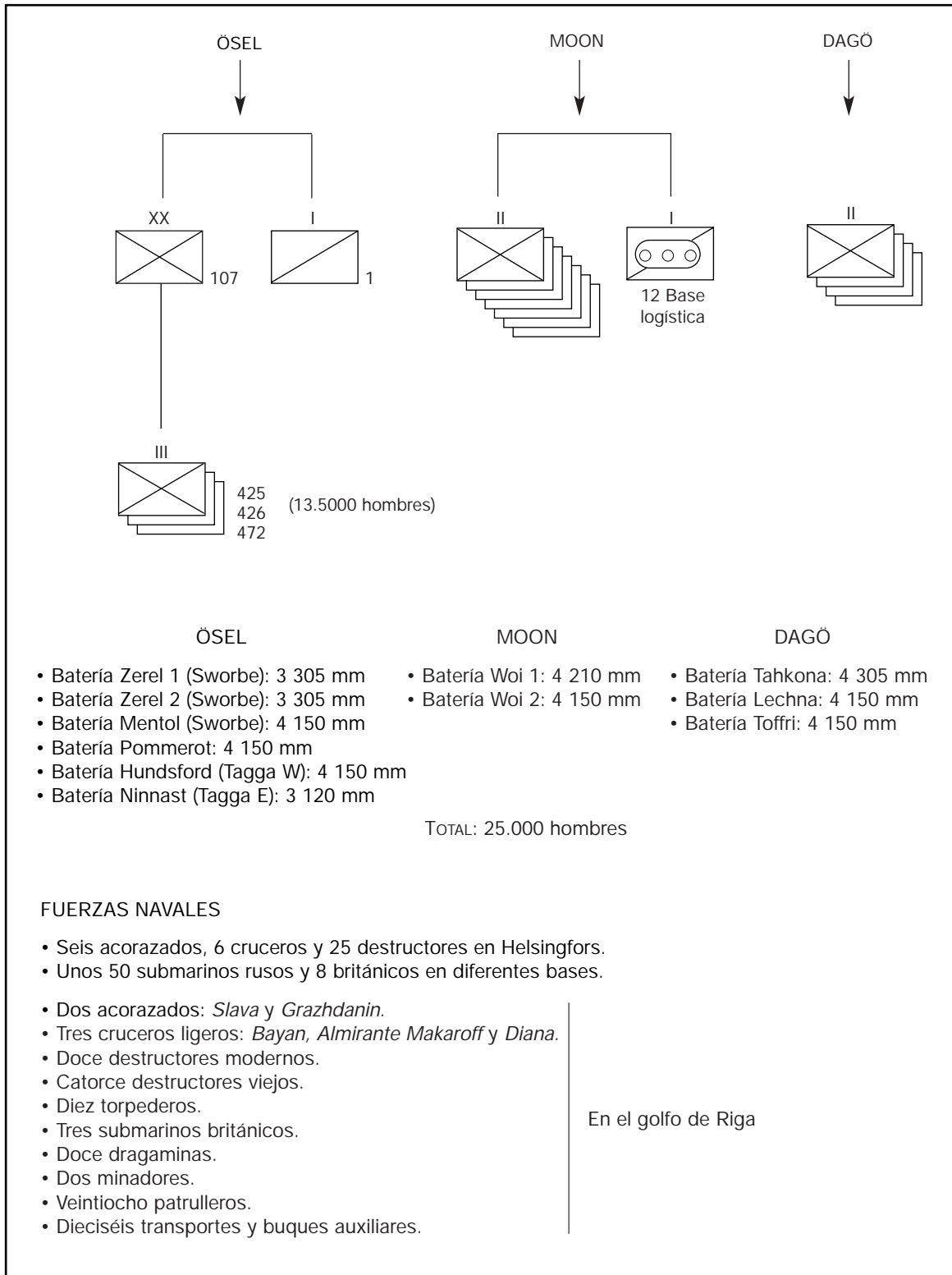


Figura 5. Orden de batalla ruso.

Schmidt se benefició de la experiencia de los Dardanelos; así pues, aunque la operación, por las tropas empleadas y el objetivo, podía considerarse de secundaria importancia, en atención a la potente Flota rusa basada en Helsingfors, *force-in-being*, se utilizaron dos escuadras de las más potentes de la Flota de alta mar, con sus correspondientes fuerzas ligeras. La elección de los mejores acorazados no se debió únicamente a su mayor eficiencia bélica sino a la superior flotabilidad en el caso de chocar con minas (como luego realmente sucedió). Los acaecimientos habían demostrado la conveniencia de elegir buques modernos para estas misiones en vez de enviar acorazados anticuados como hicieron franceses e ingleses en los Dardanelos. También se hubiera deseado aumentar el número de destructores y dragaminas, pero no fue posible detraer más del mar del Norte por la necesidad de continuar la guerra submarina y contraminas sin ningún estorbo. Otro detalle obtenido de la experiencia de Gallipoli llevó al almirante alemán a hacer montar ametralladoras en las embarcaciones de desembarco que transportaban a las olas de asalto y planificar adecuadamente los aprovisionamientos a embarcar en las primeras olas.

La fuerza de desembarco estaba constituida por el XXIII Cuerpo de Ejército de Reserva y consistía en el cuartel general de este Cuerpo, con la XLII División de Infantería (general Von Estorff) como núcleo, y reforzado con los Regimientos CCLV y CCCLXI de la Reserva, una Brigada Ciclista de Infantería (seis Batallones con 31 Compañías), dos Compañías de Asalto (las X y XVIII), V Baterías de Artillería Pesada, un Escuadrón de Caballería, zapadores, aviones del Ejército e hidroplanos navales en apoyo. En total unos 24.600 hombres, 5.000 caballos, 54 piezas de artillería y 26 aviones, figura 6, p. 60.

#### *Consideraciones de planeamiento*

Las dimensiones de la isla de Ösel —90 kilómetros de largo en dirección noreste-sureste y 40 kilómetros de profundidad, sin contar el apéndice meridional de la península de Sworbe— defendida, como ya se ha comentado, por una división rusa, requería el mínimo de fuerzas aquí expuesto. Su principal puerto era Arensburg, al sur.

Se estudiaron dos desembarcos simultáneos: uno sobre la bahía de Tagga —el principal— y otro sobre Arensburg, desfasados en el tiempo. Dado que el número de vapores era insuficiente y se necesitaban como mínimo dos viajes para transportar la fuerza de desembarco (Libau dista 185 millas de Tagga; aún así el CCCLXV Regimiento no pudo intervenir, quedando en reserva en Libau), se pensó inicialmente realizar el desembarco del segundo viaje en las cercanías de Arensburg para potenciar un envolvimiento contra la guarnición y minimizar los riesgos de ataques de submarinos que se incrementarían al utilizar la misma ruta que la seguida en el primer viaje, pero fue desechado pensando que era inviable mientras no pudieran acallarse las baterías de punta Zerel y fueran limpiados los campos de minas en el estrecho de Irben lo que podía llevar considerable tiempo. Finalmente se decidió realizar uno solo en Tagga.

Los estudios alemanes de anteriores operaciones anfibias consideraban que el éxito dependía del rápido movimiento tierra adentro. Así pues, en los esquemas de maniobra se preconizaba que las fuerzas desembarcadas en las primeras olas avanzaran para ganar terreno cuanto antes sin preocuparse de consolidar sus posiciones. Las tácticas

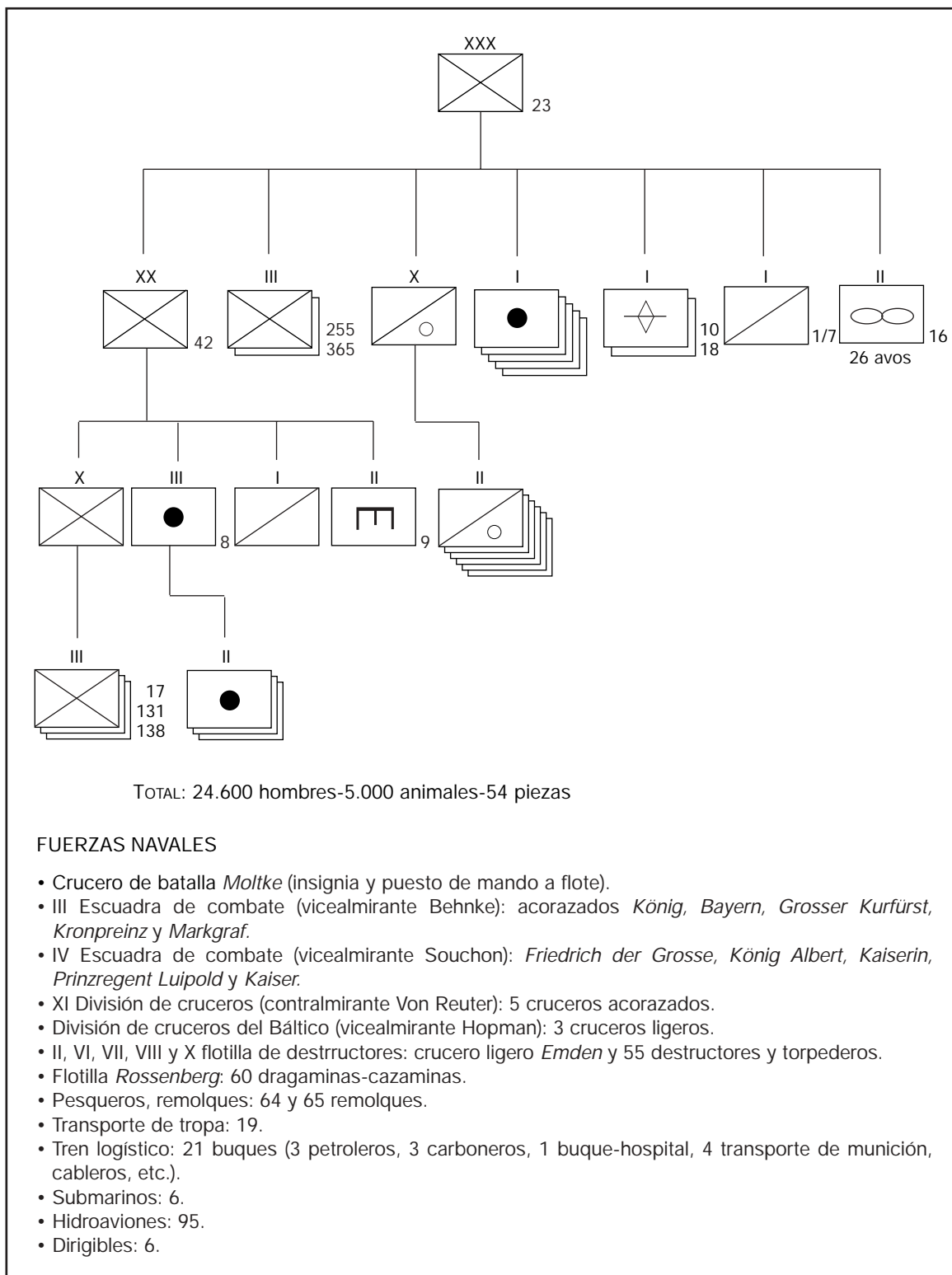


Figura 6. Orden de batalla alemán.

que empleaban los alemanes en esta fase de la guerra se habían ido perfilando a lo largo de tres años de guerra contra los rusos en el frente oriental: infiltración, órdenes tipo misión, gran flexibilidad, frentes muy abiertos para cerrar sobre el objetivo, etc.

Como la Caballería requería demasiado espacio y aprovisionamientos (se vio claramente en Gallípoli y, posteriormente, en Alhucemas en el año 1925; los animales exigían tanto pienso y, sobretodo, agua de los escasos aprovisionamientos iniciales disponibles que se convertían en un problema logístico *per se*. No se avanzaba por falta de ganado para transporte logístico o para tirar de la artillería, y no lo desembarcaban por no tener con que alimentarlo en tierra. El dilema era o agua o municiones y víveres para las tropas, se la sustituyó por la Brigada Ciclista, dado que el terreno era bastante llano. Sus misiones eran similares a las de la Caballería y únicamente se utilizaron dos escuadrones a caballo en apoyo de los ciclistas en aquellos lugares que no eran aptos para bicicletas.

Los Estados Mayores naval y de la fuerza de desembarco se reunieron el día 21 de septiembre. Para obtener la sorpresa se concibió realizar una demostración sobre la península de Sworbe la noche anterior al día *D* y atacar sus baterías costeras al cañón. El desembarco principal se planeó al amanecer, pese a los problemas de las minas y a la amenaza de los torpederos, y se decidió evitar tanto las cortinas de humo como infiltrarse realizando numerosos pequeños desembarcos debido, fundamentalmente, a la dificultad de mantener el control. La zona de fondeo estaba a tiro de las baterías de costa por lo que habría que reducirlas al silencio antes del desembarco y hacerse desde el principio con espacio de terreno suficiente sobre el que acumular el material descargado de los transportes. Las fuerzas estimadas necesarias para este cometido inicial —unos 4.500 hombres— embarcarían en buques de guerra y desembarcarían en falúas y demás botes de a bordo.

La idea general era comenzar el dragado de minas el 1 de octubre, una semana antes de iniciarse la operación, pero el mal tiempo lo retrasó al día 7. El retraso fue una ventaja para la fuerza de desembarco. En el interín, los alemanes emplearon el tiempo en adiestrar a las tropas en ejercicios y procedimientos de embarco, desembarco y de vida a bordo, lo que facilitó en gran medida la operación real.

El *Moltke* con la III y IV Escuadras de combate y escoltas fondearon en la bahía de Danzig, tras la península de Hela, el día 1. Los cruceros ligeros y torpederos junto con la Flota de transporte en Libau. Un problema adicional fue que este puerto resultó pequeño para la fuerza que se había reunido allí; su tamaño no permitía aprovisionar a los buques en las cantidades requeridas, y se empezaron a consumir los aprovisionamientos de reserva. El día 10, la escasez de carbón precipitó los acontecimientos: o se salía pronto a la mar o se cancelaba la operación.

Por si fuera poco, el general Ludendorff presionaba, mientras tanto, para suspender la operación y empeñar las fuerzas de *Albión* en Italia al objeto de conseguir de una vez por todas la rendición de ese país.

Ante esta situación, el almirante Schmidt decidió seguir adelante e iniciar las operaciones sin más dilación, aún cuando el dragado, por el mal tiempo, no hubiera finalizado todavía. En la mañana del día 11 de octubre la Flota se hizo a la mar.

## MISIÓN Y CONCEPTO DE OPERACIONES

La misión que Von Hutier encomendó a la fuerza conjunta fue la de «controlar el golfo de Riga para asegurar el flanco de las fuerzas alemanas del frente oriental». Para ello, la fuerza debía tomar las islas de Ösel y Moon. A la Armada se le encargaba transportar y escoltar la fuerza de desembarco, bloquear el Gran Sund y apoyar a la fuerza de desembarco una vez en tierra.

El desembarco principal sería en Tagga, una bahía de 15 kilómetros de profundidad, 30 kilómetros al norte de Arensburg. Sus escasos fondos, empero, y la carencia de muelles o pantalanes para el desembarco obligaba a fondear a unos 1.000 metros de la costa y abordar ésta en embarcaciones. Una vez la fuerza de desembarco en tierra, el ataque se dirigiría a la toma de Arensburg, que debía ser convertida en base naval alemana. Von Hutier dejó muy claro que la conquista de la ciudad era secundaria comparada con la misión principal que era controlar el golfo de Riga. También ordenaba la captura de la porción oriental de la isla, cerca del pueblo de Orrisar, en el que había un pantalán de piedra que unía las islas de Ösel y Moon. La idea era utilizar ésta zona como posición de bloqueo que aislara a las fuerzas rusas que defendían Ösel y evitara el refuerzo de esta isla por tropas procedentes de Moon o del continente, distante sólo 8 kilómetros de Moon.

El plan, muy flexible, no establecía en que secuencia debían ser tomadas Arensburg u Orrisar; sólo que se hiciera «lo antes posible». También precisaba que la protección del flanco de las fuerzas alemanas que se movieran de Arensburg a Orrisar lo proporcionarían las fuerzas navales. Además, la Armada apoyaría el paso a Moon y la toma de la isla. Se preveían dos demostraciones en la costa norte y sur de la isla que las ejecutaría la Armada el mismo día del desembarco, así como una tercera contra la península de Sworbe. La sorpresa era primordial.

Una vez emitida la directiva se modificó en el sentido de planear un desembarco secundario contra el cabo Pommerort, unos 35 kilómetros al este de la bahía de Tagga. El propósito inicial era silenciar una batería de costa de 150 milímetros allí ubicada, pero posteriormente Von Hutier apreció la conveniencia de un desembarco en fuerza a levante del sector de desembarco principal para envolver Arensburg por el este e impedir la retirada rusa desde esta ciudad o el refuerzo desde el continente a través de Moon, estableciendo la posición de bloqueo ya citada en las proximidades de Orrisar. Así, pues, la XLII División reforzada desembarcaría en Tagga y una agrupación con dos Batallones de la Brigada Ciclista en Pommerort. Previo a ambos desembarcos las X y XVIII Compañías de Asalto silenciarían la artillería costera en coordinación con el fuego naval de los acorazados, figura 7. El CCCLVI Regimiento quedaría como reserva en Libau.

### *Ejecución*

La salida de la fuerza naval de cobertura (III y IV Escuadras de combate con sus escoltas) se realizó en la mañana del día 11 de octubre y la de los transportes y buques auxiliares a partir del mediodía sin novedad. Este último grupo llevaba una escolta directa de cruceros. La navegación nocturna a través de los campos de minas se realizó sin inci-

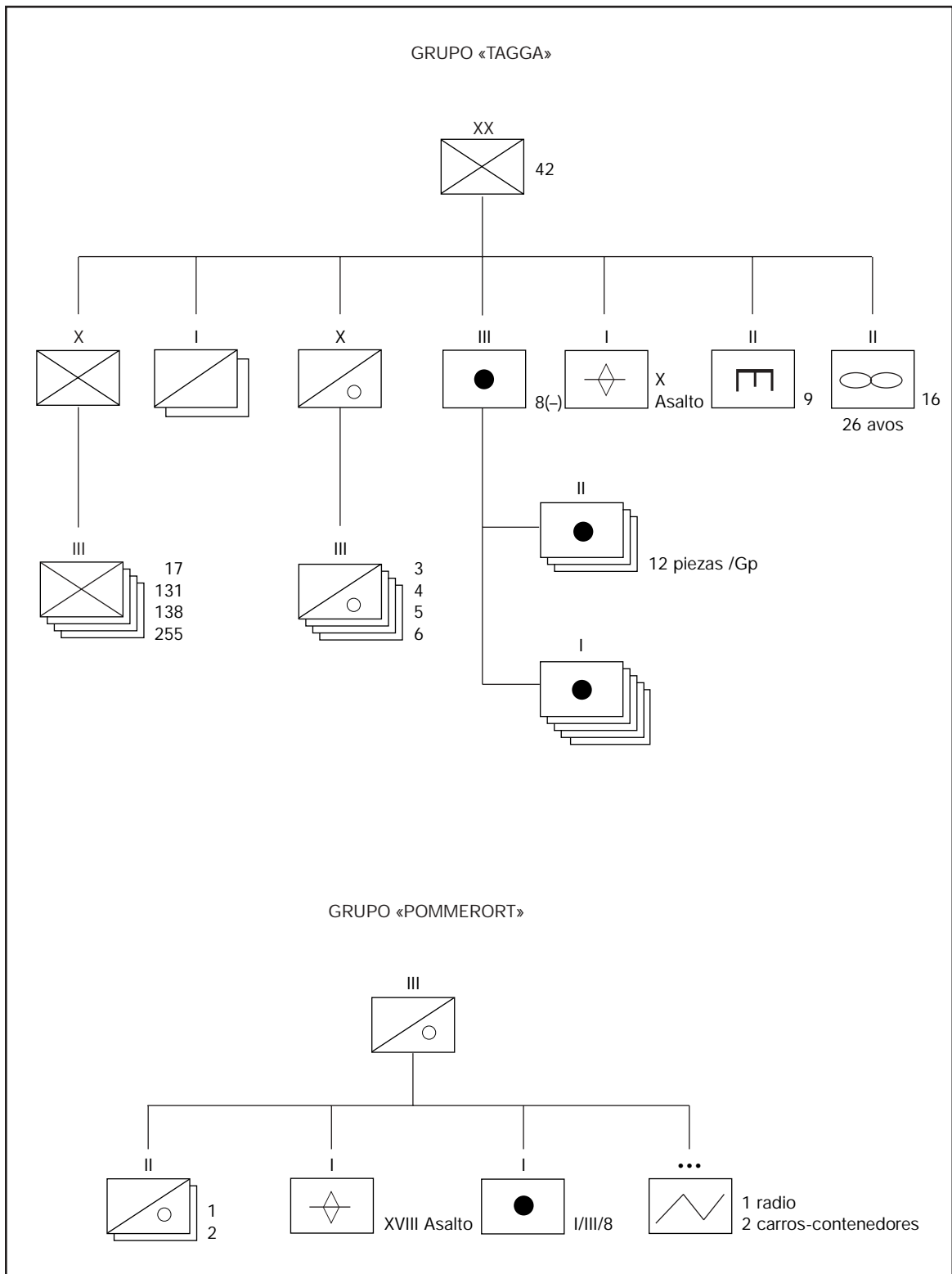


Figura 7. Organización operativa alemana.

dentos. No fue hasta la madrugada que se produjo un serio percance: la flotilla de dragaminas precedía todo el movimiento y señalizaba con boyas luminosas la ruta a seguir por el grueso una vez limpiada; la vanguardia se había aproximado tanto a los dragaminas que tuvo que reducir la velocidad para no adelantarlos; al principio se aceptó el retraso pero, a medida que transcurría el tiempo, se vio claro que de seguir así no se podría cumplir el programa previsto, arriesgando perder la sorpresa. Ante esta situación el almirante Schmidt ordenó a la Flota sobrepasar a los dragaminas prefiriendo el riesgo de las minas a la pérdida de la sorpresa. Tuvo suerte y la fuerza entera pasó entre dos campos de minas sin ningún contratiempo.

Por la tarde de este mismo día una fracción de la fuerza con acorazados, cruceros y transportes se destacó del grueso y llevó a cabo una demostración sobre Sworbe, cañoneando sus baterías y dando la impresión que se intentaría el desembarco allí. Cuando cayó la noche hizo rumbo norte y se unió al grueso.

A las 3,00 horas del día 12 el convoy de asalto llegó al punto de reunión previsto situado al norte de la bahía de Tagga pero, al ir ocupando las posiciones previstas para el bombardeo de costa, los acorazados *Bayern* (con piezas de 380 milímetros) y *Grosser Kurfürst* chocaron con minas; ello no fue obstáculo para que siguiesen con su cometido y, en su momento, bombardeasen la costa aunque, unas horas después, las averías del *Bayern* le obligaron a retirarse a Libau.

A las 4,45 horas las dos Compañías de Asalto desembarcaron sigilosamente y hacia las 5,30 horas se encontraban en posición para atacar del revés las baterías de Tagga y de Pommerort. A esa misma hora, en Tagga, las baterías de costa situadas en la boca de la bahía rompieron el fuego contra las primeras embarcaciones del grueso alemán que se acercaban a la costa. Los acorazados alemanes de la III Escuadra y el *Moltke* respondieron al fuego y al poco rato acallaron las piezas que a las 8,00 horas eran finalmente tomadas por la X Compañía de Asalto. La batería de Toffri, en la punta sur de Dagö, fue silenciada por el *Bayern* y el crucero *Emden*. En Pommerort, la XVIII Compañía de Asalto tomó del revés la batería allí situada cogiéndola completamente desprevenida, aunque antes de ello inició un duelo artillero con la flota germana hasta ser puesta fuera de combate, figura 8.

Poco antes del amanecer, previsto a 6,00 horas, y mientras las Compañías de Asalto combatían contra las baterías de costa, el grueso de los CXXXI y CXXXVIII Regimientos desembarcó al oeste y este de la bahía de Tagga, respectivamente, mientras dos batallones ciclistas hacían lo propio en Pommerort. Todas las fuerzas iniciaron el avance de inmediato.

El CXXXI Regimiento se movió inicialmente en dirección a Arensburg por la ruta sureste, destacando un batallón para tomar la base de hidros de Papensholm, y el CXXXVIII Regimiento lo hizo hacia el este de aquella población tratando de envolverla. En segundos viajes desembarcaron los XVII y CCLV Regimientos. El primero siguió los pasos del CXXXVIII y el segundo avanzó en dirección sureste hacia Arensburg tratando todos de envolverla y cortar un eventual repliegue de los defensores de esta ciudad hacia Moon y el continente, figura 9, p. 66.



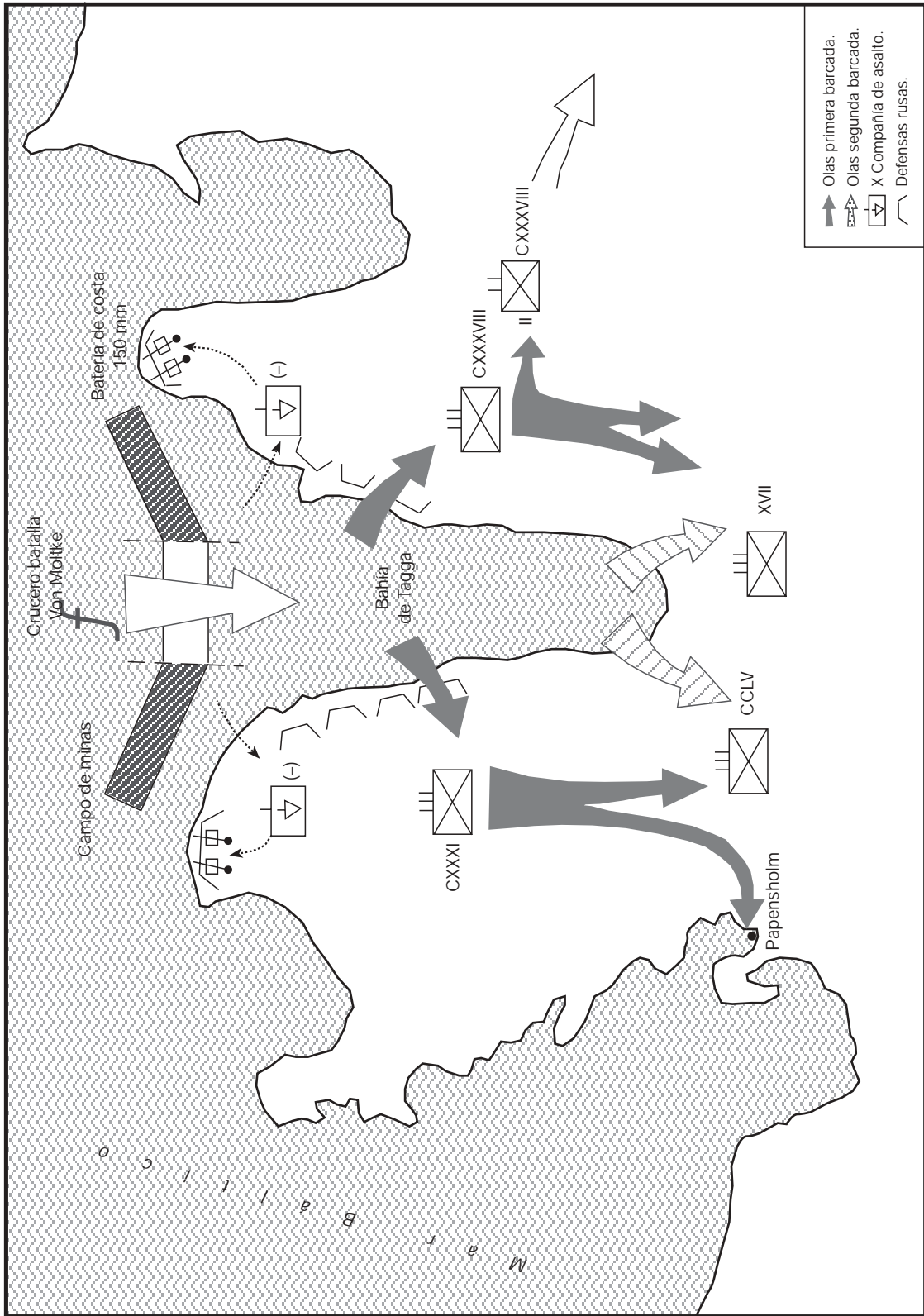


Figura 8. Desembarco alemán en la bahía de Tagga, 12 de octubre de 1917.

Mientras tanto, uno de los batallones ciclistas y la XVIII Compañía de Asalto que habían desembarcado en Pommerort, se dirigían por la costa hacia Orrisar con la idea de tomar esa población y sellar cuanto antes el paso a la isla de Moon por el pantalán allí situado. Llegado a ese punto destacó patrullas a la isla donde contactaron con fuerzas rusas unos 4 kilómetros al interior. El otro batallón ciclista se desplegó en dirección sur, moviéndose a caballo de las rutas del este de la isla, reconociendo los caminos y llegando el mismo día del desembarco hasta Tadjall, unos 8 kilómetros al nordeste de Arensburg.

Al mismo tiempo la IV Escuadra iniciaba al amanecer el bombardeo de las baterías de Sworbe para seguir manteniendo la duda sobre el lugar del ataque principal.

Así relata el capitán de navío Otto Grooss el resumen de estas operaciones:

«Después del desembarco, las tropas fueron divididas en cuatro grupos, muy distantes entre sí, pero bajo dirección única, no sólo con la idea de batir al adversario sino para impedir la retirada a buques o al continente. Las operaciones se orientaron inmediatamente en el sentido de atacar la retaguardia del enemigo, lo que era posible hacer en gran escala con el concurso de la Flota. La misión de ésta, una vez terminado el desembarco, consistió en contrabater la artillería de costa emplazada en Sworbe, al sur, para pasar después al golfo de Riga, y, al norte, a Kassar Wiek, rodeando la isla y apoyar combatiendo con las fuerzas navales rusas, el paso de las tropas alemanas a la isla de Moon.»

En efecto. A finales del día *D* las tropas, pese a la lluvia y a la falta de carreteras, habían progresado unos 10 kilómetros y cubrían un frente superior a los 20 kilómetros. Los cuatro regimientos se abrieron como en un abanico avanzando hacia el sur y sureste. Se destacó a una compañía ciclista hacia la península de Sworbe para tomar contacto con las fuerzas rusas de aquel lugar. Como regla general, los alemanes desbordaban las resistencias y luego las atacaban por el flanco o del revés.

El día 13, el CXXXI Regimiento encontró la primera resistencia seria de toda la operación en Monnut, cerca de Pajeküll, unos 18 kilómetros al noroeste de Arensburg; la fijó y Von Estorff, comandante de la XLII División, ordenó al CCLV Regimiento que la redujera atacándola por el flanco desde el este. Los defensores de Monnut, ante la presión del CCLV Regimiento, fueron forzados a replegarse hacia la península de Sworbe y entonces los alemanes lanzaron en su persecución al CXXXI Regimiento.

Los XVII y CXXXVIII Regimientos continuaron envolviendo Arensburg por el este y tratando de cortar sus comunicaciones con Moon.

Por la noche, una compañía de vehículos blindados rusos de Moon y unidades de Infantería con apoyo de artillería atacó a los alemanes que defendían el pantalán que unía Ösel y Moon y los forzó a replegarse a Orrisar.

Esta misma noche la guarnición de Arensburg (cuartel general de la CVII División y Regimientos CDXXVI y CDLXXII) empezó a moverse hacia Moon para escapar al cerco que ya presentían.

Al tener noticia de estos acontecimientos, en vez de cerrar sobre el enemigo frontalmente, Von Estorff ordenó a los Regimientos XVII y CXXXVIII dirigirse hacia Orrisar,

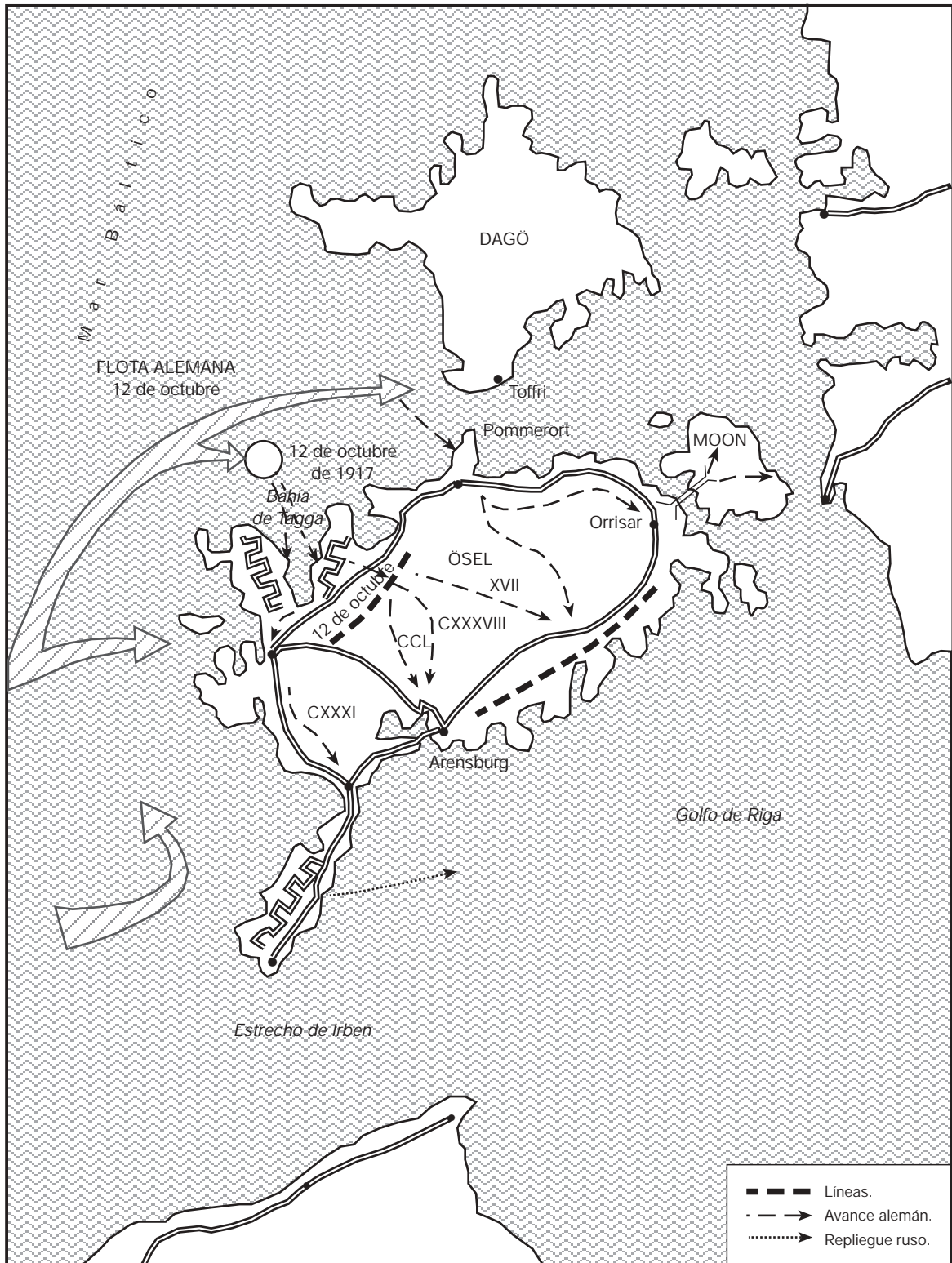


Figura 9. 12-20 de octubre 1917, repliegue de las defensas de Arensburg hacia Moon.

moviéndose en paralelo a los rusos y lo más rápidamente posible para ganarles en movilidad y cortarles la retirada. Después ordenó al CCLV Regimiento que les siguiera.

Cumpliendo estas órdenes, en la madrugada del día 14, el CCLV Regimiento dejaba Moon y se lanzaba en persecución de los rusos, pegándose a su retaguardia, figura 10.

Cuando se hizo de día, acorazados y destructores alemanes apoyaron a Von Winterfeld, comandante del Batallón Ciclista en Orrisar al que se había unido la XVIII Compañía de Asalto, para que resistiera la embestida rusa y mantuviera la cabeza de puente del pantalán en la citada población; ese mismo día un segundo batallón ciclista se le unió en Orrisar. El grueso ruso siguió retirándose hacia el nordeste con el CCLV Regimiento pegado a sus talones.

En la madrugada del día 15, los Regimientos XVII y CXXXVIII alemanes habían llegado a las proximidades de Orrisar, relevando a los batallones ciclistas y afirmándose en la cabeza de puente del pantalán. Habían cerrado por completo la puerta de escape de los rusos. Éstos atacaron enérgica y resueltamente, a la desesperada, las posiciones de ambos Regimientos, tratando de romper el cerco sin resultado; primero al norte contra los XVII y CXXXVIII Regimientos, y después al sur, contra el CCLV Regimiento. Finalmente, el comandante de la CVII División, acorralado, se rindió con los Regimientos CDXXVI y CDLXXII a las 15,00 horas.

Como las operaciones se desarrollaban bien, Von Hutier decidió explotar el éxito y tomar Dagö, cosa que no había sido contemplada en el plan inicial. Ese mismo día 15, una columna de desembarco naval alemana de unos 300 hombres de la flotilla Rosenberg —dragaminas— desembarcó en las proximidades de Toffri, al sur de la isla de Dagö, tomó la batería de costa allí ubicada, estableció una pequeña cabeza de playa y mantuvo la posición contra numerosos ataques de la guarnición rusa hasta el día 17 que llegaron refuerzos.

En el sur, el CXXXI Regimiento combatía contra el CDXXV Regimiento ruso en la península de Sworbe. Sin salida y hostigado por la artillería de los acorazados alemanes, los rusos se rindieron a media mañana del día 16.

El día 17, el CXXXVIII Regimiento atacó Moon, forzando el pantalán y avanzando por unos bajíos dejados al descubierto por la marea; el día 18 cayó la isla haciendo una gran cantidad de prisioneros. Schildau, un pequeño islote en medio del Gran Sund, a medio camino entre Moon y el continente, fue ocupado el día 20.

En Dagö, el día 17 también, un batallón ciclista relevó a la columna de desembarco naval de Toffri y ésta fue replegada a sus buques de origen; el día 18, el XVII Regimiento reforzó la cabeza de playa e inició la ocupación de la isla que finalizó el día 21 después de algunas escaramuzas y de la toma de las baterías pesadas de Tahkona y Kord Lechina, en la punta norte. En total fueron desembarcados en Dagö unos 3.700 hombres, 500 caballos, 140 carros, y una batería de Artillería de Campaña. Sólo se rindieron 750 rusos; el grueso de la guarnición pudo escapar por mar.

Veamos mientras lo que sucedía en el ámbito naval, figura 11, p. 71. De los buques de línea participantes en la operación, un fuerte destacamento permanecía en las aguas al

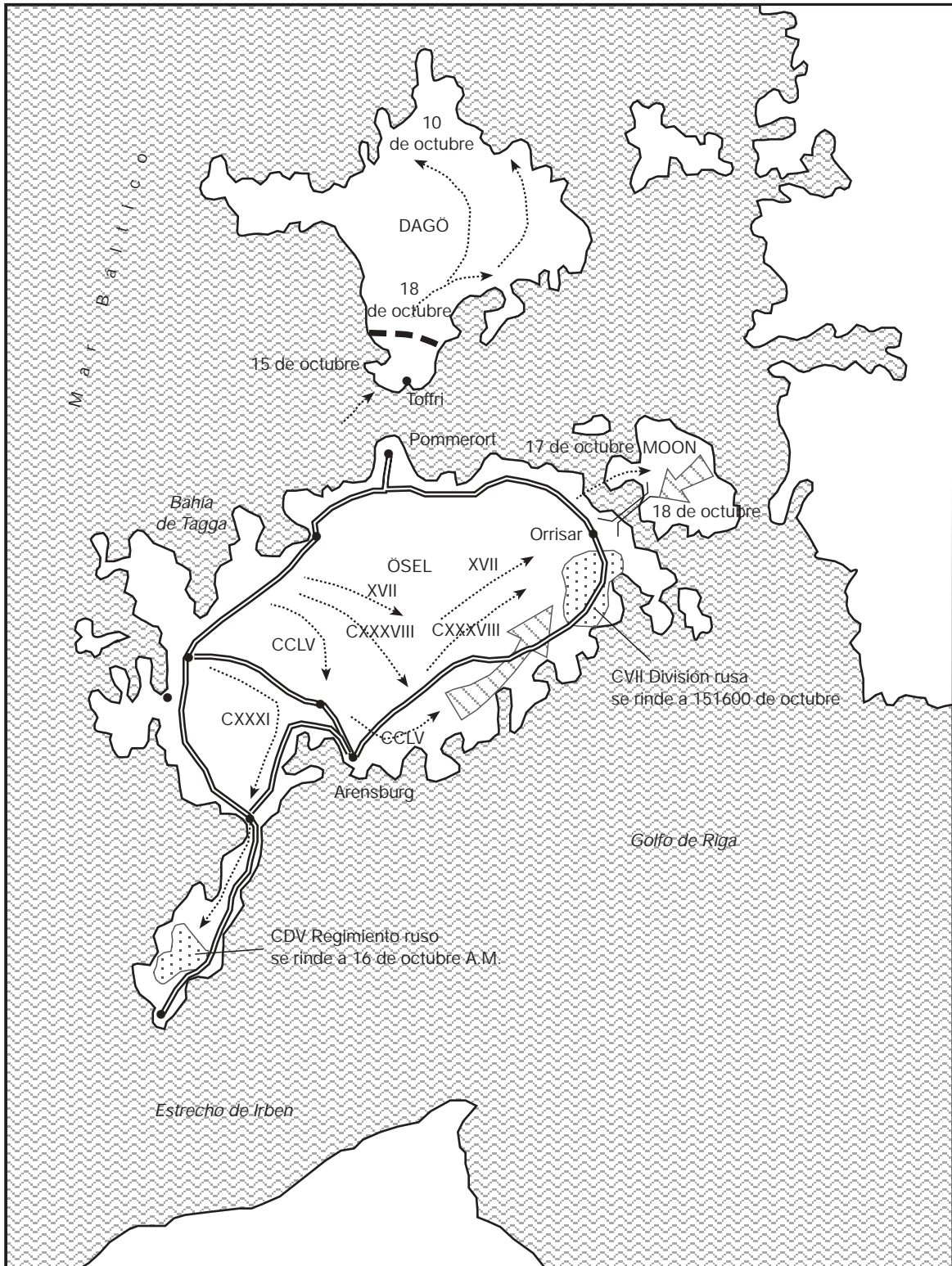


Figura 10. CCVL Regimiento se lanzaba en persecución de los rusos.

norte de Ösel por si aparecía la Flota rusa de combate basada en Helsingfors. El resto de la fuerza se empeñó, cumplidamente, en abrir pasos a través de los campos de minas en el paso de Soela, al norte, y en estrecho de Irben al sur.

En el primer escenario las operaciones de dragado se veían obstaculizadas desde el principio por la acción de la Flota rusa del golfo de Riga que no cejó hasta que los alemanes consiguieron hacer pasar el día 14 al crucero *Emden* y al acorazado *Kaiser* que, con sus grandes cañones, decantó la situación a su favor, hundiendo un destructor, averiando y forzando a varar a otro —el *Grom*, que después fue capturado— y obligando a replegarse a las unidades ligeras. Los bajos fondos, por otro lado, impedían el paso por Soela Sund y en varias ocasiones algunos buques vararon aunque sin consecuencias graves. Un torpedero alemán resultó hundido por una mina. Tampoco, en ningún momento, dejaron de apoyar a las tropas que operaban en Ösel por la costa y que, posteriormente, lo hicieron en Moon y Dagö.

En el sur, los trabajos de apertura de pasos en los campos minados eran frecuentemente hostigados por las baterías de Sworbe. El día 14, los acorazados *König Albert*, *Kaiserin* y *Friedrich der Grosse* atacaron las baterías al cañón desde gran distancia (15.000-18.000 metros), pero el fuego preciso de aquellas dispersó a los buques.

Al día siguiente, el 15, los alemanes intentaron un nuevo ataque con dos acorazados pero, al no responder al fuego las baterías, supusieron que estaban fuera de servicio y prosiguieron las tareas de dragado. Al poco fueron interrumpidos por la aparición del acorazado ruso *Grazhdanin* que recogió a la guarnición de las baterías de Zerel y Mento, cuya retirada había sido cortada por el CXXXI Regimiento alemán, y acabó de destruir las piezas que habían sido inutilizadas por sus dotaciones.

En la mañana del día 16, ya sin la amenaza de la artillería de costa, los alemanes abrieron un pasillo en los campos del estrecho de Irben e hicieron pasar a los acorazados *König* y *Kronprinz* y a los cruceros *Kolberg* y *Strasburg* que cortaron la última posibilidad de fuga desde la costa sur de Ösel para los pequeños grupos dispersos que aún resistían.

Al día siguiente, 17, los alemanes intentaron abrir una brecha en los campos de minas que cerraban el Gran Sund, siendo hostigados coordinadamente por las baterías de costa de Woi, en Moon, y de Werder en el continente y por los acorazados *Slava* y *Grazhdanin* y crucero *Bayan* de la Flota rusa. Pero a media mañana los alemanes, siguiendo a unos destructores rusos, encontraron un pasillo y por él lanzaron a sus cruceros seguidos por los dos acorazados que entablaron combate artillero con los buques rusos. Éstos fueron pronto tocados y el *Slava* hundido, aunque los otros pudieron escapar con averías. Con ello los alemanes consiguieron cerrar el Gran Sund y cortar las comunicaciones de Moon con el continente, cerrando la trampa en la que se hicieron numerosos prisioneros. Poco después los dos cruceros se dirigieron al Pequeño Sund (que separa Ösel de Moon) desde donde apoyaron por el fuego el avance de las tropas. Algo más tarde, y después de una intensa preparación de la artillería naval, las tropas alemanes consiguieron pasar a la isla de Moon.

Ese mismo día la IV Escuadra con la correspondiente escolta de cruceros y destructores y con dragaminas intentó doblar la punta norte de Dagö y bloquear la salida de su

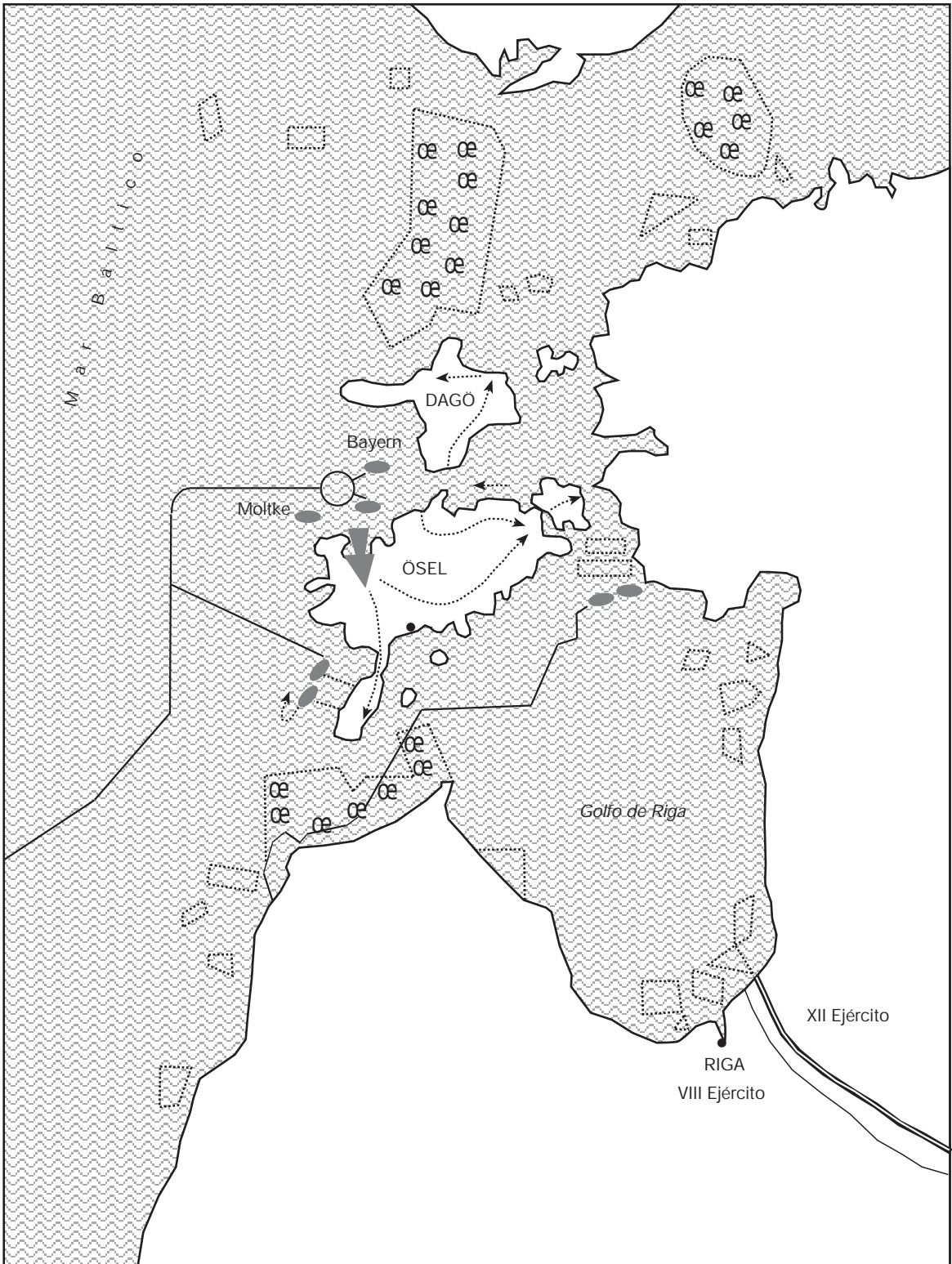


Figura 11. Buques de línea participantes en la operación.

guarnición, pero la acción fue abandonada porque el mal tiempo hizo imposible el dragado de minas y el almirante Schmidt consideró que los riesgos que comportaba para sus buques de línea no compensaban los hipotéticos éxitos contra transportes de tropas en retirada. La acción contra las naves rusas fue encomendada a las fuerzas ligeras; así, el U-58 torpedeó al crucero acorazado *Bogatyr* y el U-60 hundió un transporte con tropas.

El día 18 el alto mando naval alemán ordenó el regreso a la base de Wilhemshaven del *Moltke* y de los acorazados de las III y IV Escuadras, cruceros, escoltas y dragaminas. Hacia casi tres semanas que se habían destacado del grueso de la Flota de alta mar al Báltico y se temía una reacción de la Flota británica.

Del día 15 al 21 las restantes fuerzas navales apoyaron la toma de Dagö por la fuerza de desembarco aunque el grueso de su guarnición —como ya se ha comentado— pudo escapar con escasas pérdidas.

En total los alemanes tuvieron unas 400 bajas (200 muertos y 200 heridos) y los rusos 22.000 (2.000 muertos y heridos y 20.000 prisioneros) y se tomaron 141 piezas de artillería.

#### *Consideraciones finales y reflexiones*

La operación *Albiön* consiguió tomar las islas en diez días, mejorando notablemente las posiciones alemanas en el conflicto y acelerando la caída de Rusia, carcomida por la Revolución. Por primera vez desde el comienzo de la Primera Guerra Mundial, el Ejército y la Armada alemanes se habían visto en el caso de operar juntos y el resultado fue un éxito completo. Una de las pocas ocasiones que les ha funcionado esta cooperación.

El empeño de una parte considerable de la Flota alemana fue un riesgo calculado que podía haber tenido fatales consecuencias para su Armada de salir mal. El destacamento del *Moltke* y de la III y IV Escuadras de combate al Báltico durante varias semanas, dejando casi desguarnecida la costa alemana podía haber sido aprovechado por los británicos para hacer una demostración de fuerza con su Grand Fleet en el Báltico o en las costas alemanas. El alto mando naval alemán temía un posible *raid* de sus Royal Marines contra la base de submarinos de Wilhemshaven o contra los aeródromos próximos al mar a lo largo de la costa alemana del mar del Norte. Por ello realizó una maniobra de diversión destacando a los cruceros ligeros *Brummer* y *Bremse* a la parte septentrional de ese mar para hostigar el tráfico mercante británico con Noruega y llevar a la confusión del mando naval británico sobre sus verdaderas intenciones. La materialización de cualquiera de éstas posibilidades hubiera obligado a suspender la operación ya en curso. El hecho de que un riesgo calculado tan considerable fuera tomado para apoyar las operaciones de su Ejército muestra hasta que punto era buena la cooperación y el sentido de operar conjuntamente entre el Ejército y la Armada en aquel momento.

La Flota rusa del Báltico había perdido dos de sus acorazados (*Slava* y *Grazdhanin*, que estaba tan averiado que no volvió a navegar), el golfo de Riga y, fundamentalmente, su posición de flanco contra las líneas marítimas de comunicación alemanas que enlazaban Suecia con la metrópoli germana y ésta con en el golfo de Riga. La cooperación con



su Ejército —por lo menos para las fuerzas destacadas en el golfo de Riga— fue también buena aunque la diferencia de fuerzas con los alemanes hacía la tarea harto difícil.

Desde el punto de vista anfibio hay muchos aspectos a considerar; algunos espectaculares y otros no tan brillantes. Respecto al sistema de mando y comunicaciones, ya se comentaba al principio algunos problemas inherentes al planeamiento y que no siempre se pudieron resolver. La situación del mando era potencialmente delicada: tanto el almirante Scheer como el príncipe Heinrich lo querían. El problema se resolvió circunstancialmente dando el mando de la *Task Force* naval al vicealmirante Schmidt, uno de los subordinados de Scheer. El mando conjunto de la operación se encomendó al coronel general Von Hutier, comandante del VIII Ejército alemán, en cuya zona de operaciones iba a desarrollarse la acción que, a fin de cuentas, tenía un claro propósito de apoyo a una campaña terrestre. Finalmente, al teniente general Von Kather, comandante del XXIII Cuerpo de Ejército de Reserva, se le encomendó el Cuerpo Expedicionario —fuerza de desembarco—, lo cual era lógico puesto que quienes iban a combatir eran sus fuerzas. Von Hutier estableció su puesto de mando en Riga y Schmidt y Von Kather ambos en el *Moltke*.

Por debajo de estos niveles, las relaciones de mando eran confusas. Los jefes navales que dirigían la primera «barcada» (primer viaje de botes de desembarco) podían desembarcar donde lo creyeran náuticamente oportuno excepto si el jefe de las tropas embarcadas estimaba que el desembarco en la playa fuera «tácticamente inviable». Esta estructura variaba un tanto la teoría alemana de antes de la guerra que preveía que toda la operación de desembarco se hiciera bajo el control del Ejército.

Una vez la fuerza de desembarco estuviese en tierra, el control pasaría paulatinamente al comandante del Cuerpo de Desembarco, un procedimiento similar al utilizado por la US Navy y el US Marine Corps durante la Segunda Guerra Mundial.

Von Hutier retuvo el control superior de las operaciones en tierra y de los apoyos de fuego (naval y aéreo) lo que repercutió negativamente en la fluidez de las operaciones. Para complicar aún más las cosas, el general Von Kather carecía de experiencia en una operación como esa y, además, todas las comunicaciones debían encaminarse a través del *Moltke*. Como era de esperar la estructura de comunicaciones se hizo cada vez más complicada y menos fiable a medida que la fuerza de desembarco progresaba en tierra.

El apoyo de fuego de la artillería de campaña fue insuficiente porque, en primer lugar, la artillería desembarcó en últimos viajes al darse preferencia a las unidades de maniobra y, por otro lado, al no haberse podido desembarcar bastante ganado no pudo acompañar a las distintas unidades de maniobra en su avance, debiendo fiar éstas —a partir de cierto momento— todo el apoyo al fuego naval, que ciertamente fue muy eficaz. Tanto al acallar las baterías costeras como en el avance a Orrisar o en el asalto final a Moon o en el avance a través de Dagö, el apoyo fue inestimable.

Por lo demás, la actuación de las fuerzas alemanas fue impecable. Con sus nuevas tácticas de desbordamiento e infiltración, experimentadas ya en el paso del Dvina —el mes anterior— precisamente por el VIII Ejército de Von Hutier y que luego se generalizarían en el frente occidental en el gran empujón alemán, el postrero, las operaciones contra los rusos revistieron gran fluidez.

La iniciativa a los mandos subordinados y la libertad de acción que les concedían los escalones más altos fue notable: la fluidez y agilidad de maniobra, con órdenes tipo misión, dejando a los subordinados la elección de casi todos los demás componentes fiados en su buen juicio y el orientar la acción de las fuerzas al enemigo y no al terreno, son puntos capitales para entender la conducta posterior de los alemanes no sólo en esta guerra sino en la siguiente, la Segunda Guerra Mundial, y aún hoy en día.

Palabras como *schwerpunkt* o *kasselschlacht*, comunes a la famosa «guerra de maniobra» anfibia, preconizada por el US Marine Corps recientemente, tuvieron su origen en esta época y se experimentaron ya en *Albión*. Naturalmente en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial y en la guerra fría evolucionaron, como no podía ser menos, pero su génesis fue allí y entonces.

Conviene recordar que el Ejército alemán del Este era un Ejército sobresaliente: llevaba tres años de victorias ininterrumpidas sobre los rusos. Batallas como Tannenberg, Lagos Masúricos, Lodz o Riga eran ya legendarias. Von Hutier era también una leyenda y su Estado Mayor excepcional y fueron precisamente ellos quienes planearon el desembarco con resultados tan contundentes.

También hay que tener presente que los rusos se batieron bien, con valor, aunque a la desesperada por verse acorralados; pese a la Revolución, no todas sus unidades habían perdido la capacidad de combate. Donde mejor destacó la competencia profesional rusa fue en la Armada. La inteligente combinación del uso de baterías de costa y campos de minas, sembrados profusamente en toda la zona, dieron mucho quehacer a los alemanes destacados en la zona por espacio de una semana. Además, la competencia artillera de la Flota rusa, basada en Helsingfors, fue suficiente para detraer siempre una potente fuerza alemana de cinco o seis acorazados con sus correspondientes escoltas que, permanentemente, actuaban como fuerza de cobertura al norte.

Curiosamente, en Alhucemas, la forma de ejecución del desembarco y, sobretodo, su planeamiento, guarda más semejanzas con lo sucedido en las islas Bálticas que con Gallípoli, aunque de ambas situaciones se derivaron enseñanzas aprovechadas por los planificadores españoles al preparar nuestra operación anfibia. Las demostraciones navales, la distribución de la carga a bordo, los adiestramientos previos justo unos días antes del desembarco, la forma del planeamiento, etc. La larga detención de nuestras tropas en las primeras posiciones conquistadas recordaba, en cambio, más a Gallípoli que a las islas Bálticas. No había, además, el problema de una flota enemiga que pudiera estorbar las operaciones aunque sí ciertos campos de minas que no supusieron, afortunadamente, ninguna dificultad. En cualquier caso es un tema que merece un estudio más detallado.

Finalmente es difícil no caer en la tentación de comparar estos métodos alemanes con los concebidos poco después por los americanos y utilizados un cuarto de siglo después en la Segunda Guerra Mundial.

Los alemanes, siguiendo a Napoleón y a Clausewitz, buscaban actuar psicológicamente sobre el enemigo, sobre su moral de combate. Contrarrestaban mediante la maniobra su vulnerabilidad al fuego enemigo ya que sus recursos eran limitados y, así, también

incidían en debilitar el espíritu de lucha del contrario. En el desembarco de Tagga, los regimientos de asalto, aunque llegaron a tierra relativamente próximos, se abrieron con celeridad y avanzaron buscando envolver cuanto antes al enemigo, orientándose más hacia éste que a conseguir meros objetivos físicos como podía haber sido la toma y defensa de Arensburg.

En el plano táctico, los americanos preferían sistemáticamente retener el terreno y llevar al enemigo a una guerra de desgaste confiados en su ingente superioridad de medios. En el caso particular del Pacífico, por otra parte, era muy difícil incidir positivamente sobre la altísima voluntad de lucha del soldado japonés.

Hay, como es lógico, razones para ambas conductas. Como apunta el general Wyly, quizás las diferencias entre las formas de hacer la guerra anfibia de unos y otros radicaba en que eran manifestaciones de las diferencias entre el poder naval y el terrestre. Para el primero se trataba de conquistar el terreno que necesitaba la Armada para que pudiera seguir adelante y derrotar en la mar al enemigo. Para el segundo, se trataba de proteger mediante la Armada el potencial terrestre propio del poder naval contrario y mantener abiertas las rutas marítimas que permitieran proyectar ese potencial terrestre sobre la metrópoli o las posesiones enemigas. La campaña del Pacífico fue, eminentemente, una campaña naval, mientras que la operación en las islas bálticas fue, indudablemente, en apoyo a la campaña terrestre —el avance hacia el golfo de Finlandia y San Petersburgo— de su Ejército.

Fuera como fuese, es indudable que el ejemplo de *Albión* refleja la adaptación de las tácticas y procedimientos de una fuerza para sobrevivir en la era de la tecnología y del imperio del fuego. También refleja el pensamiento militar alemán y la experiencia de los costosos combates que realizaron a lo largo de toda la guerra. El paso de los años nos muestra un modelo útil para la moderna guerra anfibia, pese a ser del año 1917, que ha sido recogido por el US Marine Corps, los Royal Marines británicos y la Infantería de Marina española para remodelar su doctrina anfibia

## Bibliografía

BRITISH OFFICIALS: *A naval History of World War I*.

GROOSS, O.: *La doctrina de la guerra marítima según las enseñanzas de la guerra mundial*. Editorial Naval. 1942.

HEERES, O. DES: *Der Weltkrieg 1914 bis 1918*. 1941.

JÜRGEN, H.: *Lexikon zur deutschen Marinegeschichte*.

«La guerra de 1914». *Historia Universal*.

RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *Cruceros de Batalla*. Editorial Naval. 1962.

SCHUSTER KARL, O.: *Baltic Assault. Operation Albiön*.

WYLY, M.: *Landing Force tactics; the History of the German Army's experience in the Baltic compared to the American Marines in the Pacific*.