





OPERACIONES
ESPECIALES
DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL





Manuel J. Prieto

OPERACIONES ESPECIALES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

La lucha tras las líneas enemigas

 *Editorial El Ateneo*

la esfera  de los libros

Prieto, Manuel J.

Operaciones especiales de la Segunda Guerra Mundial / Manuel J. Prieto. -
1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : El Ateneo ; Madrid : La esfera
de los libros, 2017.

352 p. ; 24 x 16 cm.

ISBN 978-950-02-9970-1

1. Historia. 2. Guerra. 3. Espionaje. I. Título.

CDD 940.53

Operaciones especiales de la Segunda Guerra Mundial

© Manuel Jesús Prieto Martín, 2016

© La Esfera de los Libros, S. L., 2016

Derechos exclusivos de edición en castellano para la Argentina, Uruguay, Paraguay,
Ecuador, Perú y Bolivia

Obra editada en colaboración con La Esfera de los Libros - España

© Grupo ILHSA S.A. para su sello Editorial El Ateneo, 2017

Patagones 2463 - (C1282ACA) Buenos Aires - Argentina

Tel: (54 11) 4943 8200 - Fax: (54 11) 4308 4199

editorial@elatenoe.com - www.editorialelateneo.com.ar

1ª edición en España: junio de 2016

1ª edición en Argentina: abril de 2017

ISBN 978-950-02-9970-1

Impreso en Triñanes,
Charlone 971, Avellaneda,
provincia de Buenos Aires,
en abril de 2017.

Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723.

Libro de edición argentina

ÍNDICE

<i>Introducción</i>	13
1. XD CONTRA EL PETRÓLEO	15
2. EBEN-EMAEL, LA RAPIDEZ DE LOS PARACAIDISTAS	27
3. LOS COMANDOS SALTAN SOBRE NORUEGA	39
4. OPERACIÓN ARCHERY: BATALLA EN EL FIORDO	49
5. BUCEADORES ITALIANOS CONTRA ALEJANDRÍA	63
6. ROBANDO UN RADAR	73
7. HUNDIR EL <i>TIRPITZ</i>	85
8. ANTHROPOID: LA IMPORTANCIA DE UNA CURVA	103
9. AERÓDROMOS EN EL NORTE DE ÁFRICA	113
10. DESEMBARCO EN DIEPPE	125
11. LA DIVISIÓN BRANDMBURGO EN RUSIA	135
12. LOS BARBUDOS DEL DESIERTO	149
13. UNA ISLA DEL PACÍFICO	159
14. «EL HOMBRE QUE NUNCA EXISTIÓ»	175
15. LA VENGANZA DE LA CRIPTOGRAFÍA	193
16. «DETRÁS DE MÍ, EL DILUVIO»	205
17. SKORZENY Y EL GRAN SASSO	217
18. LA BATALLA DEL AGUA PESADA	231
19. EL RAPTO DEL GENERAL	243
20. EL GRAN ENGAÑO	253

21. EL DÍA D	267
22. ASALTO AL CASTILLO	285
23. OPERACIÓN DE BANDERA FALSA EN LAS ARDENAS	297
24. EL GRAN RESCATE DE CABANATUAN	307
25. EL VUELO DE LOS MOSQUITOS	321
26. EL <i>BARB</i> , SUBMARINOS Y TRENES	331
<i>Epílogo</i>	341
<i>Bibliografía seleccionada</i>	345





Dedicado a mi madre.



«Ningún plan sobrevive al contacto con el enemigo».

HELMUTH VON MOLTKE

«Lo más importante es tener siempre un plan.
Si no es el mejor plan, eso al menos es mejor que no tener
ningún plan».

SIR JOHN MONASH



INTRODUCCIÓN

Pocos acontecimientos históricos despiertan tanto interés en términos generales como la Segunda Guerra Mundial, lo que no es de extrañar por diferentes motivos, desde los ámbitos en los que impactó hasta la cantidad de información de la que disponemos, por no hablar de las historias personales que generó. Su cercanía histórica nos ha permitido conocer casi cualquier detalle del conflicto: las grandes decisiones y acciones de guerra, los motivos que llevaban a un granjero francés a convertirse en miembro de la resistencia, la riada de fotos y filmaciones que tenemos a nuestra disposición... Esta es una fuente constante para los expertos y para los estudiosos de esa guerra, que pueden analizar y contrastar informaciones de todo tipo, y en muchos casos casi de primera mano. Dentro de todo ese océano de acontecimientos, personas, decisiones, combates, armas, inventos y operaciones, este libro gira en torno a las acciones que salen del combate y la guerra habituales, pero que tuvieron su repercusión, en mayor o menor medida, en el conflicto. Y se centra especialmente en las historias, en narrar los hechos que ocurrieron y que a menudo involucran a un puñado de soldados que jugaron su papel en la guerra de manera especial, en una forma de combate arriesgada y con un objetivo concreto. Hablamos de las conocidas habitualmente como «operaciones especiales».

Las decenas de operaciones que se recogen en este libro son en realidad aventuras que en algunos casos bien podrían ser ficción, aunque ocurrieron realmente, debido a lo intrépido de sus protagonistas o a los giros y bromas del destino, que en ocasiones parecen hechos a

propósito para aumentar la tensión y el suspense. En cada capítulo de la obra se narra una operación o un grupo de operaciones relacionadas entre sí, enmarcadas en un momento y en un lugar de la guerra, y aunque no hay un hilo explícito que enlace unas con otras, la lectura permitirá conocer de manera global cómo combatieron las unidades especiales, cuáles fueron sus hechos más relevantes, su formación, su evolución... Por estas páginas pasarán el Special Air Service (SAS) o el Longe Range Desert Group (LRDG), pero también pasará la División Brandemburgo alemana o los hombres de Skorzeny, el que fuera conocido como el hombre más peligroso de Europa, así como estadounidenses o italianos. Pero aquí no solo están representadas las unidades que se dedicaban a este tipo de combate, sino que también hay, por ejemplo, acciones de aviación, grandes rescates en el Pacífico, acciones de engaño y operaciones submarinas.

No se necesita mucho para que estas historias sean atractivas, como demuestra el hecho de que muchas de ellas hayan sido llevadas al mundo del cine, pero aun así se ha pretendido contarlas con un enfoque divulgativo y pensando tanto en los aficionados sin muchos conocimientos sobre el conflicto como en los expertos y profundos conocedores del mismo. Para los primeros, las historias se pueden seguir, en cualquier caso y sin requerir conocimientos previos, y disfrutarán de las aventuras, descubriendo además un aspecto de la Segunda Guerra Mundial que a menudo no es tratado en detalle. Los expertos podrán acercarse, en un tono distendido, a los hechos aislados, que a menudo aparecen en la bibliografía envueltos en todo el contexto del conflicto y por lo tanto no narrados desde un punto de vista autónomo, centrándose en la misión que relata cada capítulo.

Con estos objetivos y enfoque se ha escrito el libro y se han tomado las decisiones de selección de contenido y forma de escritura, pensando en la divulgación de un aspecto de la Segunda Guerra Mundial tan atractivo como muchas veces desconocido.

XD CONTRA EL PETRÓLEO

Con las conquistas fulgurantes hacia el norte que llevó a cabo Alemania en las primeras semanas del verano de 1940, los británicos pusieron en marcha algunos tímidos planes para, al menos, entorpecer al ejército alemán y sus actividades en los territorios ocupados. Entre esos planes estaban las conocidas como operaciones XD, cuyo objetivo era acabar con los depósitos de combustible y petróleo en Holanda, Bélgica y Francia, entre otros lugares. Las refinerías de petróleo y los depósitos de combustible que existían en las inmediaciones de Ámsterdam y Róterdam llegaban a las manos germanas como un valioso regalo, que sería necesario para abastecer a su ejército, que así podría seguir combatiendo y avanzando.

La cuestión no escapaba al conocimiento y los análisis de los aliados, y por ello, en las primeras horas del 10 de mayo, cuando comenzaba la batalla por los Países Bajos, algunos grupos de soldados de los Kent Forres Royal Engineers (KFRE) británicos eran destinados a Dover, desde donde su participación en una operación naval podría llevarse a cabo de manera mucho más rápida. Una operación que, lógicamente, en aquel momento tendría como destino el otro lado del Canal de la Mancha. Por aquel entonces aun no existía la Dirección de Operaciones Combinadas y por lo tanto la marina era la responsable de organizar y llevar a cabo operaciones en la costa europea, cada vez con más kilómetros en manos de los germanos.

Poco después y a bordo de varios destructores, los soldados del KFRE salieron hacia sus destinos en mitad de la noche. Ámster-

dam, Róterdam y Amberes eran los objetivos principales. El *HMS Whitshead* transportaba a ochenta soldados de la marina, expertos en demoliciones, que debían destruir instalaciones portuarias en Ijmuiden, y a un grupo mucho más reducido, en torno a una veintena de soldados ingenieros del KFRE, cuya misión era destruir las reservas de combustible y las instalaciones asociadas a estas en Ámsterdam. Ambas misiones tenían un mando común a bordo del barco, que iba cargado, lógicamente, con todo el equipo necesario para dichas operaciones. Durante el viaje, los mandos fueron explicando y detallando al resto de hombres cuál sería el objetivo, así como las directrices básicas a seguir una vez que comenzara la acción. Una de las consecuencias de la urgencia en poner en marcha la operación, y que muestra cómo aún les quedaba a los aliados mucho que aprender en la organización de operaciones especiales, fue el hecho de tener que dotar a los soldados con dinero holandés, ya que no existían raciones de comida que pudieran servir para llevar encima en acciones de comando. Otra noticia que llegó ya en el viaje y que seguramente intranquilizó a algunos, a pesar del buen humor y la alta moral reinantes, fue que no estaba asegurada la forma de replegarse una vez llevada a cabo la operación. El mando naval garantizaba que haría todo lo posible para recogerlos y ponerlos a salvo, pero también confesó, con honestidad, que los barcos eran de suma importancia en aquel momento y que cualquier hecho que los pusiera en peligro debería ser evitado, aun a costa de abortar la operación de recogida de los soldados desembarcados.

Cerca del continente, el *HMS Whitshead* tuvo que repeler con sus cañones el ataque de un solitario bombardero alemán, mientras navegaba en zigzag y a toda máquina para evitar las bombas. Pese a ello, el barco fue alcanzado en un lateral y hubo varios muertos y heridos, mientras que algunos hombres cayeron al agua, lo que obligó al capitán a ordenar una maniobra circular para recogerlos, mientras un incendio a bordo cerca de los explosivos amenazó con convertir aquella operación en una catástrofe. Finalmente se evitó que el fuego provocara la probable destrucción de la nave y

a las 18.00 horas el *HMS Whitshead* llegaba a la bahía de Ijmuiden, donde tuvo que hacer hasta cuatro maniobras, bajo el fuego aéreo enemigo, antes de conseguir desembarcar con éxito a los soldados que transportaba.

Cuando llegaron a las calles de Ámsterdam, la población les aclamaba. Esperaban que ellos fueran tan solo la punta de lanza de una llegada masiva de soldados británicos dispuestos a enfrentarse a los alemanes para detener y revertir la conquista de su país. Afortunadamente para aquel pequeño grupo de soldados británicos, la gente no sabía cuál era su misión real ni tampoco sabía que la salvación no llegaba con ellos. Los mandos de la marina holandesa en la ciudad les ofrecían alojamiento, pero los británicos intentaron rechazar ese espejismo de hospitalidad y no perder de vista el foco de su misión. No debían olvidar en ningún momento la instrucción de su país que les había llevado hasta allí, tenían que evitar a cualquier coste que el combustible almacenado en Ámsterdam cayera en manos enemigas. En cualquier caso, y como el consulado británico en la ciudad no fue capaz de encontrar un lugar mejor para que pasaran la noche, los soldados acabaron por aceptar la hospitalidad de la marina holandesa y durmieron en sus instalaciones, si bien la noche no fue para nada tranquila debido a los frecuentes ataques aéreos que estaba sufriendo la ciudad.

A las 08.00 horas el cónsul británico pasó a recoger al jefe de los soldados y ambos se reunieron con los altos mandos holandeses, a los que informaron de su misión, aunque solo en parte. Sin entrar en detalles aseguraron que habían llegado para conocer los depósitos de combustible, para poder protegerlos o, llegado el peor de los casos, para evitar que cayeran en manos alemanas, sin decir expresamente que habían sido enviados para destruirlos. El capitán Peter Keeble, de los KFRE, consiguió incluso que le permitieran visitar todas las plantas, entrevistarse con los responsables y conocer detalles sobre la organización interna, dónde se almacenaba cada tipo de combustible y la estructura completa de las instalaciones. Todo aquello serviría de ayuda, de valiosa ayuda de hecho,

para llevar a cabo su misión, aunque aún tenían que conseguir un transporte y llegar hasta las instalaciones. Para ello, los mandos de KFRE convencieron a los militares holandeses, siguiendo con la media verdad que habían contado a los máximos responsables, de que los depósitos de combustible serían uno de los objetivos principales de los alemanes una vez que llegaran hasta la zona y que de hecho se corría el riesgo de que en una acción rápida, algunos paracaidistas enemigos se hicieran con ellos. Por lo que solicitaron libertad para moverse, así como los medios para hacerlo, a lo que accedieron los holandeses sin mucho problema, llevados también por la realidad que imponían los aviones alemanes sobrevolando Ámsterdam.

Con tres lanchas, que pusieron a su servicio, el capitán Keeble y otros veinte hombres, toda la fuerza de esta pionera operación XD en Ámsterdam, partieron hacia su misión en cuanto cayó la oscuridad. Habían llegado el viernes y ya era casi domingo. Con toda la información recabada, se organizaron las tareas que corresponderían a cada uno con exactitud, y también se prepararon los planes de huida, las rutas y los puntos de encuentro una vez destruidos los depósitos. Llegados a la zona de operaciones, los hombres se movieron sin llamar la atención y comprobaron de primera mano y con sus propios ojos dónde estaba cada objetivo concreto, los grandes depósitos así como los conductos y canalizaciones clave. Se juntaron con varios marineros holandeses, gracias a los cuales pudieron comer algo. Cuando había un ataque aéreo alemán, algo que ocurría cada vez con mayor frecuencia, todo el mundo desaparecía y se ponía a cubierto. En uno de los ataques, los británicos se hicieron con comida, ya que la cocina había sido despejada mientras todos buscaban dónde cubrirse. Uno de los marineros se mostró dispuesto a unirse y ayudar a los soldados del KFRE, y estos no dijeron que no, pensando que quizás podrían sacar algún partido.

Si bien la información no estaba contrastada y en muchos casos no eran más que rumores, los KFRE habían oído que parecía que los alemanes avanzaban sin encontrar mucha resistencia, llevando

a pensar tanto al pequeño grupo británico, como a los holandeses con los que se relacionaban, que más pronto que tarde los alemanes harían acto de presencia, más allá de los aviones, que eran ya una constante. En esa tensa espera, el mando holandés, bajo el cual el capitán Keeble había aceptado operar en las reuniones que mantuvo con ellos, les pidió que regresaran a la base naval donde se habían alojado durante las primeras horas, temeroso precisamente de que el avance de la situación llevara a los británicos a tomar la decisión, sin contar con su autorización, de volar los depósitos de combustible. Keeble alegó que era mejor que se mantuvieran en sus posiciones actuales, por lo delicado e inestable de la situación, simplemente para estar preparados para cualquier eventualidad. Mientras tanto, sin descuidar la apariencia de normalidad en la convivencia con los holandeses, marineros muchos de ellos, los británicos no cesaban en sus labores de recogida de información y preparación de las voladuras.

A primera hora de la mañana del lunes 13 de mayo de 1940, el comandante Goodenough, que estaba al mando de todas las operaciones que debían efectuar los hombres transportados en el *HMS Whitshead*, telefoneó al capitán Keeble y le ordenó que llevara a cabo todas las demoliciones a la vez y pronto. Le proporcionó un número de teléfono al que debía llamar para informar a los holandeses de que iba a realizar dichas demoliciones, pero le dijo que incluso si en ese número de teléfono recibía quejas o le pedían que no lo hiciera, él debía seguir las instrucciones que había recibido en Inglaterra. Para evitar que los alemanes se hicieran con el combustible, debía seguir adelante con su cometido. Keeble llamó al teléfono holandés que le había proporcionado Goodenough, y una vez que el británico le contó sus intenciones, una agitada voz respondió con un rotundo «hágalo, hágalo ahora mismo».

Había llegado el momento y Keeble avisó a sus hombres para que llevaran a cabo las demoliciones. Todos ellos estaban ya listos en aquel punto donde según el plan debían actuar, y en muchos casos la orden les llegó a través de la línea de teléfono privada que

se usaba dentro de las instalaciones. Uno tras otro, todos los grandes depósitos fueron agujereados para que vertieran su contenido alrededor de los mismos, y una vez que eso ocurrió, provocaron el incendio de todo el combustible, que en unos momentos provocó unas llamaradas de quince metros de altura sobre la enorme piscina de combustible en que se había convertido la zona. Alguno de los tanques explotó y se elevó del suelo para caer luego y rodar, mientras que las llamas cada vez eran más altas y el denso humo negro iba dominando la zona y ocultando el cielo. En el caso de algunos tanques que contenían petróleo crudo, el proceso fue un poco más tedioso y complejo y los británicos tuvieron que usar mantas empapadas en keroseno para conseguir que el combustible pesado acabara ardiendo después de unos diez minutos.

Completada la misión y dejando un rastro terrible de llamas y humo, los británicos emprendieron la huida, dirigiéndose en primer lugar hacia el punto de encuentro que se había acordado. Una vez reunidos, el plan original consistía en tomar las tres lanchas que habían puesto a su disposición días antes y emprender el camino hacia Ijmuiden a través de los canales, pero estos se habían convertido en un peligro, ya que los alemanes habían lanzado minas en los mismos desde los aviones, precisamente para evitar cualquier movimiento de ese tipo. Para esquivar las minas, Keeble envió a dos hombres a través de la carretera principal, con orden de interceptar y hacerse con el primero de los camiones que encontraran con el tamaño suficiente como para transportarlos a todos hasta la costa. Así, todos los británicos y el marinero holandés que se había unido a ellos subieron a un camión y emprendieron la veloz carrera hacia Ijmuiden. Llegaron al puerto, donde estaba el comandante Goodenough esperando en tierra, y al momento los hombres de Keeble formaron dos grupos y ayudaron al resto de los británicos a destruir las instalaciones portuarias. Esta era la operación principal de los hombres transportados en el destructor *HMS Whitshead*, entre los que los KFRE eran un minúsculo grupo.

Keeble se dio cuenta de que el destructor que los había llevado hasta allí, y que debía sacarlos, estaba demasiado alejado como para recogerlos, por lo que buscó un transporte alternativo mientras llevaba a cabo la operación de destrucción. Detectó una pequeña nave de unos diez metros de eslora que podría servir para sus propósitos, dejó a dos de sus hombres y al marinero holandés vigilándola, y siguió destruyendo. Tras una hora de trabajos, Keeble vio cómo una parte de sus hombres daba por finalizado su trabajo y se alejaba de la costa en un pequeño remolcador, acabando junto al destructor, al que subieron. Cuando los demás hombres de Keeble decidieron que ya había sido suficiente, era casi de noche y no fueron capaces de localizar al destructor que los debía llevar de vuelta a Dover, por lo que se subieron a la nave que habían estado vigilando durante horas y emprendieron el viaje por sí mismos, sin ayuda externa ni tampoco de instrumentos de navegación, ya que el barco no disponía de ellos. Sabían en qué dirección estaba Inglaterra y eso les pareció suficiente para echarse al mar.

Algunos aviones enemigos atacaron al pequeño barco, y los británicos respondieron con sus rifles, algo que además de totalmente inútil, hacía en realidad que fueran más visibles en medio de una oscuridad cada vez mayor, por lo que finalmente decidieron no responder al fuego y confiar en la suerte, que no estuvo del todo en su contra, ya que el mar se encontraba en calma y así pudieron avanzar lentamente durante toda la noche y durante el día siguiente, en la dirección que ellos creían que les acercaba más a casa. Cansados y hambrientos, como es lógico, en algunos momentos perdían casi la esperanza, pero cuando el segundo día llegaba a su fin, un destructor pasó junto a ellos. Era el *HMS Havoc*, que viajaba desde Noruega a Harwick. El capitán del barco les aseguró que habían tenido mucha suerte, entre otras cosas porque habían cruzado aguas minadas, y preparó su subida a bordo del destructor. Entonces, y para sorpresa de todos, el marinero holandés que les había acompañado y ayudado desde antes de las demoliciones de los depósitos de combustible, emocionado, dijo que su lugar estaba en Holanda

y que volvía hacia allí, dejando al resto a bordo del destructor. No se supo más de él y por lo tanto no se conoce si fue capaz de volver a su casa o se perdió en el océano. El resto llegó a salvo a las costas inglesas y, tras un primer descanso, emprendieron el viaje en tren hacia su base en Gravesend.

A la vez que el *HMS Whitshead* había llevado a Keeble y sus hombres hasta Ijmuiden para que cumplieran su misión, como habíamos comentado, otros grupos a bordo de otras naves se dirigían a destinos diferentes. El destructor *HMS Wild Swan* transportaba a unos cuarenta soldados del KFRE cuyo objetivo era Róterdam. En su viaje de ida también hicieron acto de presencia los aviones alemanes y llevaron a cabo algún ataque, aunque llegaron a tierra a las 16.30 horas sin mayores problemas, de nuevo sin haber acordado con los holandeses su llegada ni su participación en ningún tipo de operación. Avanzaron hacia el objetivo, esperando que en algún momento tuvieran la oportunidad de encontrarse con las autoridades locales y hacerlas partícipes de sus intenciones, para prepararlo todo y evitar que los alemanes se hicieran con el combustible almacenado. El mando naval que supervisaba todas las operaciones lanzadas desde el *HMS Wild Swan*, el comandante Hill, recibió el mensaje de que el Banco de Róterdam guardaba entre treinta y cuarenta toneladas de oro y que sería bueno sacarlas de allí. Aquello era un pequeño cambio en los planes. Hill subió a una lancha con dos oficiales para dirigirse a la ciudad y recibir más información.

Mientras, ya de noche, el capitán Goodwin contactó con algún mando del ejército holandés, aunque no como ellos esperaban, ya que fueron arrestados y llevados a unas dependencias militares hasta que se aclarara la situación. Los rumores sobre los ataques alemanes y cierta desinformación habían llevado a los holandeses a tomar precauciones y a dudar de las intenciones de los británicos, de los cuales ni siquiera podrían asegurar que fueran aliados y no enviados de los alemanes haciéndose pasar por quienes no eran. Desarmados y recluidos, no veían posibilidades de llevar a cabo su misión y pensaban que incluso podrían llegar los alemanes en poco tiempo

y convertirlos en prisioneros de guerra. Llegar a un país que está siendo invadido sin ser esperado conllevaba ciertos riesgos y en el caso de Róterdam se habían hecho realidad, afectando incluso al comandante Hill, que, para sorpresa del capitán Goodwin, también fue arrestado y llevado hasta donde ellos estaban.

Tras largas charlas para mostrar a los captores holandeses que eran británicos y que estaban allí para ayudarles y para combatir contra Alemania, hubo un cambio en el tratamiento de los arrestados y les dejaron operar, aunque fuera bajo cierto control. Se permitió a Hill hablar con los responsables del Banco de Róterdam y a Goodwin hacerlo con los directores de las instalaciones de almacenamiento de combustible. Poco después fueron puestos en libertad y mientras el comandante se dirigía al banco, el capitán y otro oficial del KFRE eran acompañados hasta las instalaciones que albergaban el combustible, para que las inspeccionaran y se entrevistaran con sus directores. En el viaje hasta allí comprobaron que los alemanes ya estaban en las inmediaciones y, tras una inspección rápida, Goodwin centró todos sus esfuerzos en contactar con el alto mando del ejército holandés en la zona. Cuando lo consiguió y les explicó la situación, cada vez más complicada, recibió una negativa rotunda y la prohibición total de llevar a cabo demolición alguna, o incluso de prepararla. Como el mando holandés no estaba del todo seguro de que los británicos obedecieran, ordenó que los escoltaran de vuelta a las instalaciones en la ciudad. Los alemanes ya estaban en las calles de Róterdam y en lugar de cumplir la orden, los soldados holandeses pidieron a los aliados que se unieran a ellos en el combate, lo que fue aceptado de inmediato, esperando Goodwin que en algún momento pudieran escabullirse y volver a reunirse con sus hombres, algo que consiguieron llevar a cabo a las 18.00 horas del sábado.

Pasaron unas horas entre la tranquilidad de saber que les tocaba esperar y la intranquilidad de saberse objetivo de los ataques aéreos alemanes. Finalmente el domingo recibieron una llamada del mando holandés solicitándoles que llevaran a cabo la demolición de las

instalaciones, antes de que los alemanes llegaran hasta allí. Parecía que por fin todo se encauzaba y que incluso tenían la cobertura de los holandeses para realizar la misión. Pero cuando ya estaban en movimiento de vuelta a los depósitos, el oficial holandés que les acompañaba recibió la orden de evitar que la misión se completara. Ante las continuas idas y venidas y realmente cansado ya del caos reinante, el capitán Goodwin decidió cumplir con lo que le habían ordenado sus responsables en Inglaterra. Ya en las instalaciones, el capitán se enfrentó al director de las mismas, que protestaba vehementemente, pero que no tuvo más remedio que asumir la realidad y evacuar su puesto de trabajo junto con el resto de sus hombres. Los británicos no disponían de todo el material que hubieran necesitado, por lo que se emplearon a fondo con métodos rudimentarios, usando martillos pesados, para destrozarse todo lo que pudieron y provocar que el combustible se fuera vertiendo de los tanques, para luego hacerlo arder. Confiaban en que el incendio acabara por destruir aquello que ellos dejaban intacto. A alguno de ellos se le ocurrió la idea de utilizar armas antitanque contra las cisternas, lo que fue una ayuda. Así cumplieron finalmente con la misión encomendada.

Mientras los encargados de la demolición estaban ya listos para el repliegue, el comandante Hill necesitaba ayuda para sacar de Róterdam los lingotes de oro, alejándolos del peligro, cada vez más cercano, de los alemanes. Los ataques aéreos eran constantes e incluso en algunas calles ya existían combates terrestres, por lo que el trabajo de cargar en furgonetas todo el oro era urgente además de peligroso. Consiguieron llegar al mar y pasar las treinta y seis toneladas de oro hasta un barco, con el objetivo de llevarlo hasta el destructor y ponerlo a salvo. Pero en ese pequeño trayecto chocaron con una mina magnética y todo voló por los aires, el barco, los hombres y las toneladas de oro.

La huida desde los campos de almacenamiento de combustible se hizo en lancha y en camión, dejando atrás las llamaradas de varios metros de altura y el negro humo que iba adueñándose de todo.

Los paracaidistas alemanes estaban ya por todos lados y el camino de vuelta se convirtió en un imposible. Se movían a la desesperada entre canales, carreteras y edificios, mientras escapaban del enemigo. En algunas partes el viaje se volvió lento y angustioso. Divididos en varios grupos, se daban fuego de cobertura unos a otros. Al final consiguieron llegar a la costa a última hora de la tarde, para comprobar que el destructor se había hecho a la mar y que por lo tanto, exhaustos como estaban, lo mejor que podían hacer era dormir y descansar. A la mañana siguiente, y tras hacerse con un poco de comida para desayunar, decidieron que esperarían a la noche y partirían rumbo hacia Inglaterra en el primer barco que pudieran capturar. Pero tuvieron la fortuna de que otro destructor, el *HMS Malcolm*, llegó a la zona y pudieron contactar con él y ser recogidos, llegando por fin a Dover en torno a la medianoche.

Misiones similares a las de Ámsterdam y Róterdam se llevaron a cabo en otros lugares. Se hizo incluso con el avance alemán, cuando ya no podían ocultarse sus intenciones sobre los depósitos de combustible. Las demoliciones se siguieron efectuando a pesar del riesgo que conllevaban.