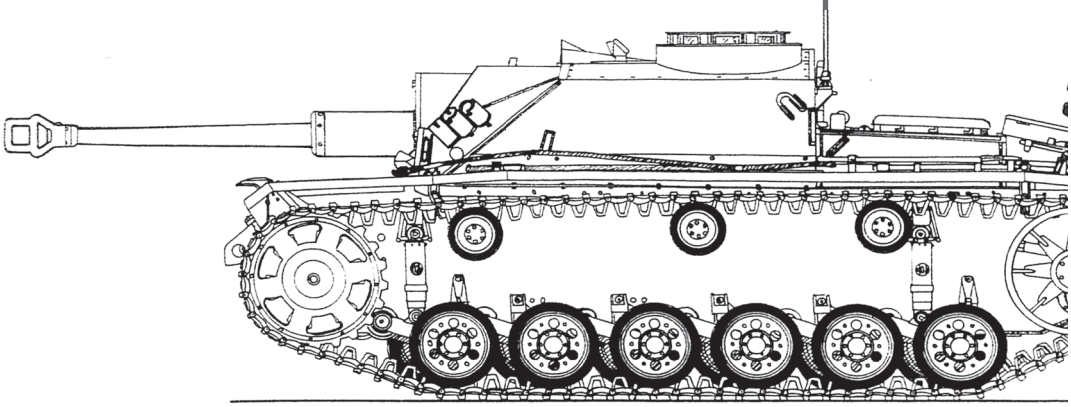
Indice

INTRODUCCIÓN	9
PANZERJÄGER	13
STURMGESCHÜTZ	151
JAGDPANZER	437
CONCLUSIONES	495
ANEXOS	499
BIBLIOGRAFÍA	511
GLOSARIO	517



Para Begoña, Gonzalo y Helena

Introducción

Esta obra no trata sobre los panzer, aunque sí sobre vehículos acorazados alemanes, tampoco es un libro sobre blindados de última tecnología, sino sobre unos vehículos desarrollados de manera rápida y precipitada, y que aun así fueron, en muchos casos, armas eficientes y versátiles. Tampoco es un trabajo sobre armas legendarias sino sobre unos humildes blindados que estuvieron presentes en todos los frentes de combate en los que fueron desplegadas las tropas de la Wehrmacht. Esta obra se centrará en los *Panzerjäger* y los *Sturmgeschützen*, veremos que mientras los *Panzerjäger* no fueron un desarrollo premeditado, los StuG tuvieron su origen en la experiencia de un oficial, un veterano de la Gran Guerra que, rememorando aquellas experiencias, constató que los soldados de la recién formada Wehrmacht estaban siendo preparados para ser enviados a la guerra sin el apoyo de fuego suficiente como para poder imponerse sobre las vicisitudes de los campos de batalla modernos.

Los *Panzerjäger* surgieron ante la petición de los miembros de las unidades panzer de disponer de vehículos blindados especializados en destruir los carros de combate enemigos. Sin embargo, los *Sturmgeschützen* fueron un desarrollo externo al de las unidades panzer que en aquellos momentos estaban siendo consolidadas por Guderian y sus acólitos. De hecho, veremos cómo los *Panzertruppen* se esforzaron por que aquel nuevo tipo de vehículo blindado no se desarrollara, ya que no deseaban compartir con nadie las cadenas de producción de las factorías de armamento. Al final las unidades de StuG dependerían de las formaciones de artillería, las tripulaciones de estos vehículos eran todos miembros voluntarios de esta arma, y si es cierto que los StuG llegaron tarde para participar en la Campaña

de Polonia, desde que entraron en combate no abandonaron los campos de batalla hasta la derrota de 1945.

Cuando Alemania invadió Francia en mayo de 1940 solo había disponibles tres *Sturmbatterien*, con seis StuG III cada una; esto significaba que la Wehrmacht disponía solo de 18 blindados de este tipo, pero cuando el III Reich se rindió en mayo de 1945 poseía 50 unidades principales: 32 *Sturm Brigaden* y 18 *Sturmartillerie Brigaden,* unas unidades que estaban desplegadas en todos los frentes de combate. Sabemos que los alemanes construyeron 25.072 panzer de todos los tipos durante la guerra, pero se olvida que simultáneamente construyeron 2.711 Panzerjäger, 5.120 *Jagdpanzer*, 1.677 *Sturmartillerie* y 10.960 StuG de todos los modelos, fueron un total de 20.486 vehículos, lo que viene a representar una ratio del 82% con respecto a las fuerzas panzer. No está nada mal para unas armas que nadie anticipó.

Pero si la historia de los StuG es apasionante, la de los Panzerjäger es sorprendente, pues este tipo de vehículo surgió de manera espontánea ante la carencia de potencia de fuego de los panzer a la hora de enfrentarse con los blindados pesados enemigos, pues según la doctrina formulada por Guderian, los carros de combate no debían enfrentarse a los aquellos, sino que su responsabilidad era abrir una brecha en el dispositivo enemigo para después avanzar rápidamente hacia la retaguardia. Con aquellas directrices en mente se desarrollaron los primeros panzer, los cuales sorprenden por montar cañones cortos y de baja velocidad. Por ello cuando en Francia las tropas alemanas se encontraron con sus primeros huesos duros de roer, los Char B-2 y los Matilda de la BEF[1], se les pusieron los pelos de punta y llegaron a retirarse, aunque como fue algo breve, las rápidas victorias en Grecia y Yugoslavia hicieron creer a los alemanes que sus panzer eran invencibles. Aquellos propósitos quedarían destrozados cuando se enfrentaron a los carros rusos de los modelos T-34 y KV1. Entonces las demandas de ayuda realizadas por las superadas unidades panzer obligaron a los ingenieros alemanes a improvisar, lo que provocó que empezara a salir de los talleres y factorías germanas una nueva generación de vehículos, los *Panzerjäger*. Fueron unas creaciones híbridas, en muchos casos contrahechas y deformes, que no fueron más que vehículos de contingencia, los cuales intentaban cubrir el expediente hasta que llegaron los *Jagdpanzer*[2], un hecho que no ocurriría

1 British Expeditionary Force.

2 Que como veremos más adelante también fueron conocidos como Panzerjäger de Segunda Generación.

hasta la segunda mitad de 1943. Anteriormente ya hablamos del origen de los StuG, pero es interesante saber que el concepto de los cazacarros ya había sido perfilado por el propio Guderian cuando estaba creando la base teórica para la *Panzertruppe*. En aquellos momentos ya se había previsto la necesidad de diseñar vehículos acorazados que portasen los cañones PAK necesarios para proteger a las unidades panzer de los blindados enemigos. La verdad es que poco se hizo en este sentido, más allá de montar un puñado de cañones L43 de 47 mm sobre chasis de Panzer I. Cuando la Wehrmacht se preparaba para lanzarse sobre la Unión soviética esta debilidad aún no había sido subsanada, una omisión que le costaría muy caro a las divisiones panzer, y eso que los alemanes tuvieron otro aviso cuando en el Norte de África, el 27 de mayo de 1941, un débil escuadrón de Matildas consiguió frenar el avance de los 160 panzer de la 5ª División Ligera cuando esta intentaba cruzar el Paso de Halfaya en su avance hacia Egipto. El General Rommel destituyó a varios de sus lugartenientes por esta derrota[3], pero la esencia del problema no fue asimilada por el alto mando alemán; su gravedad se hizo evidente solo tras los combates en Rusia y debió tomarse una decisión contundente. Entre 1940 y 1943 se construyeron 2.711 Panzerjäger, para lo cual los alemanes utilizaron cualquier chasis que tuviesen a mano, incluidos los de numerosos blindados extranjeros capturados, una medida que ha hecho la delicia de generaciones y generaciones de modelistas, pero que en su momento fue una pesadilla para los miembros de las unidades de mecánicos de la Wehrmacht y un pesado lastre en la cadena logística.

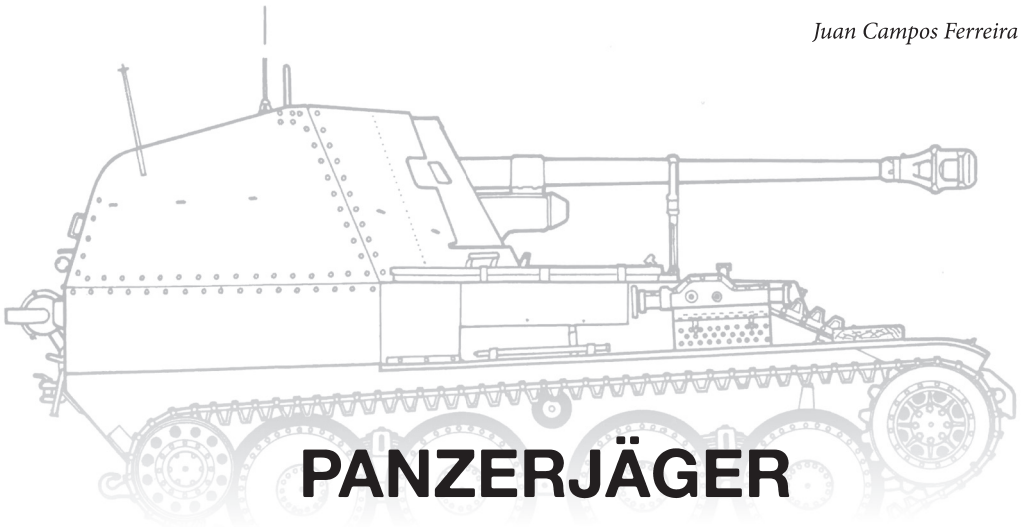
Los Panzerjäger eran un paso intermedio que daría lugar a los verdaderos cazacarros que Guderian había imaginado en sus trabajos, estos fueron denominados Jagdpanzer y empezaron a ser construidos en 1943. Sus remarcables capacidades de combate hicieron que la industria alemana construyera miles de ellos antes del final de la guerra, cuando los StuG y los Jagdpanzer se convirtieron en los elementos principales de las unidades blindadas, desplazando a un segundo plano a los propios panzer. Sin embargo, aquella relevancia sobre los campos de batalla no significó que este tipo de vehículos tuviesen continuidad en los ejércitos de posguerra. De hecho, los ejércitos actuales han preferido centrarse en la producción de los costosos MBT[4] en lugar de los más baratos cazacarros, quizás si tuviese lugar un nuevo

3 Sturmartillerie y Panzerjäger, Bryan Perrett, Osprey. Página 20.

4 Main Battle Tank.

enfrentamiento de calado mundial las naciones implicadas volverían a buscar diseños más económicos, tal y como hicieron durante la Segunda Guerra Mundial, pero esa especulación quedará sin respuesta, aunque la historia de los *Panzerjäger* y los *Sturmgeschützen* nos pueda dar algunas pistas.

Juan Campos Ferreira



PANZERJÄGER

TRASFONDO HISTORICO

La aparición de los T-34/76 obligó a los técnicos alemanes a abandonar las líneas de desarrollo de Panzer III y IV para abrir otras nuevas vías. Se creó una *Panzerkommision* que fue enviada al Frente Oriental para hablar con las tripulaciones que habían luchado y sobrevivido a un enfrentamiento con los T-35; aquellos trabajos dieron lugar a los proyectos Tiger y Panther, pero estos darían unos resultados a muy largo plazo. A medio plazo se decidió armar con cañones más potentes a los StuG, algo que veremos en mayor detalle en un próximo capítulo. En éste nos centraremos en la solución a corto plazo que necesitaban los soldados en Rusia, pues aquellos hombres necesitaban una respuesta rápida y perentoria, por ello los técnicos se lanzaron a construir los Panzerjäge*r* de primera generación. Aquellos primeros Panzerjäger no dejaban de ser soluciones de contingencia, unos trabajos de improvisación absoluta, pues los ingenieros se dedicaron a crear blindados con cualquier chasis y cañón a su alcance. Hace poco tiempo una publicación francesa editó un par de volúmenes sobre estos blindados bajo el ilustrativo título de, *Les bricolages de la Wehrmacht*[1], en cuyas páginas los interesados se encontrarán con un conjunto de vehículos desmañados, verdaderos *Frankenstein* mecánicos, que no eran otra cosa que la manifestación del temor a la derrota que embargó a los líderes alemanes ante el fracaso de la Operación Barbarroja.

El primer Panzerjäger que se construyó tuvo su origen en las carencias observadas durante la Campaña de Polonia, el OKW observó con preocupación

1 Trucks & Tanks Hors Serie, números 26 y 27.

que los Panzer I y II no habían superado la prueba de los combates dinámicos que la Wehrmacht había desarrollado: entre el 1 y el 30 de septiembre las fuerzas alemanas perdieron 674 panzer[2], de los cuales 217 no pudieron ser recuperados, 89 fueron Panzer I y 83 Panzer II. Esta realidad constataba que el Panzer I estaba obsoleto y debía ser retirado de las divisiones panzer, mientras que el Panzer II solo era adecuado para misiones de reconocimiento. Era una conclusión grave y preocupante, pues en aquellos momentos las *Panzertruppen* disponían de 3.257 panzer[3] de los cuales: 1.445 eran Panzer I, 1.223 Panzer II, 98 Panzer III, 211 Panzer IV, 202 Panzer 35(t) y 78 Panzer 38(t), esto significaba que las unidades panzer disponían de 2.668 carros de combate anticuados o desfasados.

Según los informes de combate realizados durante la Campaña de Polonia, las pérdidas de las divisiones panzer habían alcanzado el 37,5%, una cifra remarcable a la vista de que las fuerzas polacas solo disponían de 615 blindados[4]. Por ello no debe extrañar a nadie que los militares alemanes estuviesen preocupados ya que Polonia no dejaba de ser la primera operación militar de una serie de ofensivas que Hitler tenía en mente, era notorio que debían tomarse medidas correctoras urgentes. Mientras se ordenaba a las fábricas abandonar la producción de Panzer I y II para centrarse en la de los Panzer III y IV. Era evidente que los numerosos chasis de los Panzer I y II podían utilizarse para crear algún tipo de vehículo que pudiese cubrir las necesidades de armas anticarro de las divisiones panzer, tal y como el General Guderian ya había indicado tiempo atrás. El primer *Panzerjäger* que se construyó, el Sdkfz 101, no era otra cosa que la fusión del chasis de un Panzer I y un *panzerabwerhkanone* 36 de 4.7 cm. Desde su mismo origen fue un vehículo desfasado, tanto por su planta motriz como por el calibre del cañón, ya que la potencia de su Pak 36 obligaba a la tripulación de los Sdkfz 101 a destruir un carro enemigo después de acercarse a una distancia casi suicida. Solo cuando la tripulación del blindado utilizaba la *Panzergranate* 40, un proyectil con núcleo de carburo de tungsteno que podía penetrar 100 mm de acero a 100 metros o 59 mm a 500 metros, tuvieron opciones de sobrevivir al contraataque enemigo si el primer disparo del vehículo alemán no terminaba con el blindado adversario.

---

2 De los 2.511 movilizados para la campaña.

3 2.682 en el Heer y 388 en el Ersatzheer.

4 La invasión de Polonia: Blitzkrieg, Steven J. Zaloga, Osprey-RBA 2007, página 23.

El sector industrial alemán intentó mejorar este tipo de vehículos montando cañones más potentes y chasis mejores, sin embargo, nunca fueron trabajos homogéneos, sino de contingencia, no fueron nada más que parches temporales mientras se desarrollaban los Panzerjäger de segunda generación, aunque estos no estaban previstos que surgiesen hasta finales de 1942 o principios de 1943, estamos hablando de los potentes *Hornisse*. Sin embargo, como veremos, en aquellas fechas la guerra había empezado a irle muy mal a la Wehrmacht y la planificación tuvo que ser modificada empezándose a desarrollar un nuevo tipo de vehículo que fue denominado *Jagdpanzer*, que en castellano llamaríamos cazacarros[5]. Las principales diferencias entre uno y otro serían que mientras los *Panzerjäger* tenían el habitáculo de combate abierto al exterior, los *Jagdpanzer*, al igual que los *Sturmgeschütz*, estaban totalmente cerrados por una casamata blindada. El punto de transición entre los *Panzerjäger* y los *Jagdpanzer* serían los *Ferdinand/Elefant* que tuvieron su bautismo de fuego durante la Batalla de Kursk, de hecho, aún hoy en día los especialistas sobre este tema continúan debatiendo si aquellos masivos blindados eran *Panzerjäger* o *Jagdpanzer*. En aquella batalla también estuvieron presentes los *Hornisse* que no eran otra cosa que la culminación del desarrollo de los *Panzerjäger*.

La verdad era que los *Panzerjäger* no fueron más que la manifestación del fracaso del concepto de las unidades panzer desarrollado por los pensadores alemanes, además de la precipitación de los líderes políticos alemanes, los cuales se habían lanzado a una confrontación para la cual sus tropas no estaban plenamente preparadas. Los militares solicitaron soluciones efectivas y rápidas, pues sabían que la siguiente gran acción militar contra Francia no sería tan fácil como la de Polonia. Cuando el 10 de mayo de 1940 el OKW activó sus tropas para ejecutar su *Fall Gelb*[6] movilizó 2.439 panzer de los cuales 523 eran Panzer I, 1.955 Panzer II, 349 Panzer III, 278 Panzer IV, 106 Panzer 35(t) y 228 Panzer 38(t). Ante estos números era evidente que la Wehrmacht estaba haciendo ímprobos esfuerzos para mejorar la potencia de fuego y el blindaje de sus panzer, pero debido a los problemas estructurales del sector industrial nacional la velocidad de estas mejoras no fue lo rauda que hubiese gustado a las tropas de primera línea. La manifestación de estas flaquezas emergió, aunque fuese momentáneamente, cuando las tropas

5 Sobre estos blindados hablaremos en un capítulo de esta obra.

6 Caso Amarillo.

francesas lanzaron un contraataque en la zona de Arras[7]. La acción enemiga hizo ser consciente a Hitler de lo fácil que era atacar los extendidos flancos de sus ejércitos, lo cual le hizo ser más cauto. Un hecho que permitió a los ingleses poder evacuar al grueso de sus hombres de las playas de Dunkerque es que, tras el susto de Arras, el líder alemán ordenó detener el avance de sus unidades mecanizadas hasta la llegada del grueso de las formaciones de infantería y proseguir el avance de manera coordinada. La detención del avance de las unidades blindadas sacó de quicio a Guderian, pues detuvo la inercia del ataque y dio oxígeno a las acosadas tropas anglo-francesas.

Tropas alemanas junto a un blindado francés destruido.

Los alemanes utilizaron cualquier tipo de chasis y arma disponible, inicialmente se utilizaban aquellos que estaban desfasados, lo que solo sirvió para que las tropas de primera línea tuviesen que combatir con unas armas incapaces de neutralizar a los blindados enemigos. Esta manera de proceder no solo fue ineficiente, sino que creó más problemas que los que solucionó, pues al desplegarse vehículos de tan variado origen el sistema logístico

7 Las tropas blindadas francesas estaban lideradas por el Coronel De Gaulle.

alemán fue incapaz de suministrar las piezas y recambios necesarios para mantener en unas condiciones mecánicas óptimas estos nuevos vehículos, y es que la Wehrmacht utilizaba las plantas motrices de vehículos de: Alemania, Rusia, Francia, Inglaterra y Norteamérica. Si esto de por sí era una situación compleja, el asunto se agravaba con el tema de las municiones, lo que elevaba el problema a niveles inasumibles. Pensar que los calibres de los cañones iban desde los utilizados por las tropas alemanas pasando por el material ruso capturado en grandes cantidades durante los meses del verano de 1941. En un intento por optimizar la logística incluso se llegaron a recalibrar los cierres de los cañones rusos para poder disparar munición alemana, lo que fue una situación sin mucho recorrido.

El General Rommel, mientras estuvo a la cabeza del *Afrika Korps*, fue muy activo a la hora de construir y desarrollar nuevos vehículos, dando permiso a sus equipos mecánicos para realizar las modificaciones necesarias sobre vehículos capturados intentando así cubrir las necesidades de material que acuciaban al *Afrika Korps* al atacar los ingleses las líneas de comunicación existentes entre Europa y el Norte de África. No obstante, el máximo creador de *Panzerjäger* fue el Hauptman Becker, quien recibió el visto bueno de las autoridades germanas para desarrollar todo tipo de "invenciones" gracias a una unidad que ha pasado a la historia como el *Baukommando Becker* y que abordaremos en profundidad más adelante.

En este estudio sobre los *Panzerjäger* hemos preferido realizar una presentación sistemática de cada uno de los modelos existentes agrupados en relación a la nacionalidad de sus chasis. Para no exceder el espacio de este trabajo no se darán explicaciones exhaustivas sobre aspectos como la motorización o blindajes, pues el tamaño del trabajo sería excesivo, llegando a ser tedioso y pesado, por lo que, sin dejar de observar los aspectos técnicos más relevantes de cada uno de los *Panzerjäger* estudiados, he preferido poner el foco sobre las unidades que los desplegaron en combate presentando relatos y testimonios de los veteranos que los utilizaron para que los lectores puedan hacerse una idea y formarse una opinión lo más ajustada posible de lo que fue el día a día de las tripulaciones de las unidades de *Panzerjäger*.

Thomas Anderson[8] nos recuerda que los *Panzerjäger* fueron una rama del Ejército Alemán encargada de neutralizar los blindados enemigos. Este investigador alemán nos introduce en este apasionante tema explicándonos

8 The History of the Panzerjäger, volume 1: origins and evolution 1939-42. Osprey 2018.

que la función principal de estas unidades era la búsqueda y destrucción de las formaciones acorazadas adversarias, para lo cual se crearon unidades panzerjäger integradas en la mayoría de las divisiones de infantería, *gebirgs* y panzer de la Wehrmacht, además de numerosos batallones independientes utilizados según las circunstancias del combate[9]. Al igual que la ley física expuesta por Newton, las unidades Panzerjäger surgieron como reacción a la aparición en los campos de batalla de los tanques. Aquellos vehículos acorazados eran la solución de los pensadores militares de la Gran Guerra para romper el equilibrio de los combates de trincheras que devoraban la vida de centenares de hombres cada día. En la Batalla de Flers-Courcelette[10] se puso de manifiesto la eficacia de la idea, una semana más tarde el *Oberste Heeresleitung* había concluido que la manera más eficaz para detener a los nuevos vehículos era mediante el fuego de cañones y *Minenwerfer*[11]. La carrera había empezado, pues según los ingleses ponían en marcha la producción de sus *Marks*, los alemanes pedían a sus empresas armamentísticas piezas de artillería eficaces contra aquellas moles de acero. Los militares germanos avisaron de que la movilidad de los tanques debía ser contrarrestada con la creación de un vehículo anticarro que evidentemente debía ir montado sobre un chasis con tracción de orugas. Muchas de aquellas primeras soluciones no tuvieron mucho recorrido, pero otras fueron el germen de algunas de las armas anticarro más efectivas de la siguiente guerra mundial.

Aunque los alemanes desarrollaron su propio tanque, era pesado y lento, nunca fueron una amenaza real para las fuerzas blindadas Aliadas. Recordar que durante los combates de noviembre de 1918 en la zona de Villers-Bretonneux los ingleses desplegaron más de 500 tanques y los franceses 70, mientras los alemanes construyeron 20 *Sturmpanzerwagen* A7V en toda la guerra. Tras el final de la guerra, las naciones ganadoras impusieron a los alemanes unas estrictas restricciones con la idea de evitar futuras guerras, entre estas obligaciones está la prohibición de poseer carros de combate, aunque las investigaciones en este campo se mantuvieron latentes, más debido a los problemas económicos que afrontaba el país que al temor de romper lo marcado por el Tratado de Versalles. Los años de entreguerras fueron para la población una época de felicidad, de disfrute de la vida,

9 Idem, página 7.

10 15 al 22 de septiembre de 1916.

11 Morteros.

que ha pasado a los libros de historia como los Años Dorados, los *Happy Twenties*, la *Belle Epoque,* la cultura floreció, el cine empezó a crear su mágica visión de la realidad, pero más allá de aquellos magníficos oropeles había una intensa corriente subterránea en la que las diferentes cancillerías europeas se esforzaban en modernizar sus ejércitos. En el caso concreto de Alemania y de sus armas anticarro el desarrollo de estas se produjo entre 1925 y 1930[12], siendo esta una tarea ardua y lenta, pues a las restricciones de la derrota se le unieron los problemas financieros derivados del pago de las compensaciones por los daños ocasionados durante el conflicto y el colapso del Crack de 1929. Inicialmente las primeras unidades anticarro alemanas eran denominadas *Tankabwehr*, y no será hasta más tarde[13] que fueran conocidas como *Panzerabwehr*. Además, aquellas primeras armas panzerjäger no eran autopropulsadas, sino que era remolcadas hasta la zona de despliegue por cualquier vehículo disponible, y una vez en el campo de batalla eran los propios servidores de estos cañones quienes debían mover la pieza, para lo cual se habían diseñado unas cinchas y correas para que los soldados tirasen del cañón, es decir, en lugar de ser unidades hipomóviles, eran *homomóviles*.

Los primeros *Pak* modernos puestos en servicio por la *Reichswehr* fueron los cañones de 3.7 cm desarrollados por la firma *Rheinmetall.* Era una pieza ligera, menos de 330 kg en combate[14], por lo que podía ser movida por sus servidores. El cañón tenía un tubo de 45 calibres[15], pudiendo disparar un proyectil a 760 m/s, su alcance efectivo era de unos 300 metros. La Wa Prüf ordenó que el equipo del cañón debía estar protegido por un escudo de acero que debía resguardarlos de las armas ligeras, por lo que este debía poseer un grosor de unos 4.5 mm. El 20 de octubre de 1932 *Rheinmetall* firmó un contrato con la *Wehramt* para suministrar 264 nuevos *Pak* 3.7 cm[16] y aunque el cañón quedaría obsoleto ante los nuevos tanques pesados que se estaban introduciendo, al final de la guerra se habían construido 14.459 unidades. El bautismo de fuego de las unidades panzerjäger tuvo lugar durante la Guerra Civil Española, fue en el marco de nuestro conflicto civil que la Wehrmacht

12 The History of the Panzerjäger, volume 1: origins and evolution 1939-42. página 20.

13 Julio de 1936.

14 450 kg remolcado por un vehículo.

15 166 cm de longitud.

16 The History of the Panzerjäger, volume 1: origins and evolution 1939-42. página 22.

validó algunos conceptos desarrollados durante los años de entreguerras. Cuando la Legión Cóndor desembarcó en Cádiz el grueso de aquella unidad se componía de un *Nachrichtengruppe*[17], el *Gruppe Horch*[18] y el *Gruppe Panzer,* en el cual había 100 Panzer I y 170 Pak 3.7 cm. Los carros de combate republicanos eran mayoritariamente de origen ruso, T 26 y BT 5, los cuales poseían blindajes de entre 7 y 16 mm[19], unos grosores de acero que podían ser penetrados fácilmente por los Pak 3.7 cm disparando la *Panzergranate* 36, un proyectil que atravesaba 34 mm a 100 metros y 22 mm a 500 metros, aunque seguía poseyendo un importante hándicap, la falta de movilidad propia, por lo que era esencial dotar de mayor flexibilidad a las formaciones panzerjäger. Para el General Lutz y el Coronel Guderian era perentorio crear formaciones contra carro autopropulsadas que neutralizaran las formaciones acorazadas enemigas, ya que los panzer alemanes de aquellos días montaban cañones de baja potencia.

Pak 3.7 (Bundesarchiv, Bild 101I-299-1831-26 / Hähle, Johannes / CC-BY-SA 3.0)

17 Unidad de comunicaciones.

18 Unidad de detectores sonoros.

19 The History of the Panzerjäger, volume 1: origins and evolution 1939-42. página 59.

La solución más rápida para dotar de movilidad a las compañías de panzerjäger pasaba por enganchar los cañones a un vehículo de remolque. Aunque la solución sobre el papel era positiva, su implementación resultó ser todo un quebradero de cabeza, pues en aquellos momentos la Wehrmacht, bajo el impulso del nuevo *Reichskanzler,* se encontraba en una fase de crecimiento, recibiendo gran cantidad de inversiones, lo que significaba que había muchas oportunidades para el enriquecimiento personal, siempre y cuando se poseyeran contactos entre los militares. Es muy llamativo saber que mientras las divisiones de infantería y *Gebirgs* agruparon sus unidades panzerjäger en la 14ª *Kompanie* y dotaron a esta de un heterogéneo parque móvil, las formaciones panzer se equiparon del potente y bien desarrollado *Protzkraftwagen* 69, un camión fabricado por Krupp que debía equipar todos los *Panzerjäger Abteilungen* de la *Panzertruppen*. Por su lado las divisiones no blindadas utilizaron el Kfz 12, un gran coche más adecuado para el transporte de personal que para remolcar un cañón, también utilizaron vehículos ligeros del modelo Adler o camiones[20] de 1.5 toneladas de los modelos Borgward y Opel e incluso vehículos semiorugas Sdkfz 10[21]. Todo esto provocó que en 1938 la industria automovilística alemana producía más de 100 modelos y tipos diferentes de camiones. Tan caótico y difícil de gestionar era el escenario que en enero de 1940 se puso en marcha el *Schnell Plan*[22] para racionalizar la producción, reducir costes y sobre todo crear una reserva de piezas de recambios eficiente. El plan tardó en aplicarse y su impacto fue mínimo, algo que le costaría muy caro a las tropas alemanas cuando empezaron a combatir en Rusia, ya que aquel despilfarro de recursos solo era aceptable si la Wehrmacht conseguía imponerse a su adversario de manera rápida, por lo contrario, si la lucha se prolongaba, aquellas carencias se manifestarían con toda su gravedad.

Entre 1934 y 1937 la estructuración y organización de la *Panzerjägerwaffe* se iban sucediendo, el cambio más remarcable fue el esfuerzo que se estaba realizando para pasar de una defensa anticarro estática a una más activa y altamente móvil, pero estos esfuerzos no darían sus frutos hasta el desarrollo de chasis eficientes y de cañones capaces de neutralizar a los cada vez más blindados carros de combate. Entre 1934 y 1935 las formaciones panzerjäger se

20 Lastkraftwagen.

21 The History of the Panzerjäger, volume 1: origins and evolution 1939-42. página 39.

22 Idem.

articulaban en compañías de nueve cañones, unas *Panzerabwehr Kompanien* que debían estar en primera línea de combate dando apoyo a los batallones de las divisiones. Esto significaba que los *Panzerabwehr Abteilungen* se componían de 27 cañones junto a sus vehículos de remolque, además de las consiguientes unidades de apoyo. La Wehrmacht también creó batallones independientes que serían desplegados bajo el criterio de los líderes de los cuerpos o ejércitos, así mismo en los batallones de reconocimiento[23] había un *Zug*[24] con tres *Pak* de 3.7 cm, así como en las brigadas de fusileros de las divisiones panzer y motorizadas debían disponer de un pelotón. Los *Kradschützen Abteilung*[25] también tenían un *Zug* de tres cañones[26]. Las KStN[27] se fueron sucediendo poniendo en evidencia la creciente importancia que la *Panzerjägerwaffe* iba adquiriendo en la nueva doctrina de la guerra de movimiento del ejército Alemán. En febrero de 1940, tras la Invasión de Polonia, el OKH ordenó[28] reforzar las *PzJgKp*, que desde aquel momento debían poseer doce Pak[29] en lugar de nueve.

MODELOS DE PANZERJÄGER

A partir de ahora iré presentando de la manera más ordenada posible todos los modelos y tipos de Panzerjäger tanto de la primera como de la segunda generación que desarrollaron los alemanes. No es una tarea fácil, pues los desarrolladores germanos actuaron de manera desacompasada, así que en aras de presentar una imagen lo más completa y ordenada posible, he decidido ordenar el escenario utilizando como hilo de Ariadna la nacionalidad de los diferentes modelos de blindados utilizados, agrupándolos por países de fabricación. Debido a esta manera de actuación la línea temporal no será continua, pues los alemanes utilizaron en diferentes momentos de la guerra modelos iguales de blindados, por lo que los lectores conocerán, por ejemplo, antes los Marder II que los Marder I, unos anacronismos que quedarán compensados por el hecho de que se tendrá una vista mucho más coherente

23 Aufklärungs Abteilung.

24 Pelotón.

25 Batallón de reconocimiento con motocicletas.

26 The History of the Panzerjäger, volume 1: origins and evolution 1939-42. página 41.

27 Kriegsstärkenachweisiung. Tablas de organizacion.

28 KStN 1144.

29 The History of the Panzerjäger, volume 1: origins and evolution 1939-42. página 44.

Schwere Tankjäger 7.5 cm Fk 18 L/40.8

y sólida que si realizáramos una descripción temporal de su desarrollo. Aun así, la narración no será lo continua que hubiese deseado, por lo que solicito la comprensión y paciencia de los lectores.

No obstante, antes de empezar a estudiar los panzer que sirvieron para construir los Panzerjäger, debemos recordar que previamente a que la Wehrmacht diese luz verde al Sdkfz 101, ya había estudiado seriamente la creación de vehículos panzerjäger sobre chasis con tracción de cadenas. Anteriormente cómo el General Lutz quería que las nuevas formaciones panzer estuviesen equipadas con una unidad anticarro autopropulsada, mientras que las divisiones de infantería debían contentarse con una compañía *Tankjäger* hipomóvil. Hacia finales de 1935 el Estado Mayor alemán ordenaba que se incrementara el número de cañones *Pak* de las compañías, además de utilizar de manera general los *Wolframgeschosse,* proyectiles de carburo de tungsteno con mayor capacidad de penetración. Señalar que esta petición no se implementará hasta que la Wehrmacht esté totalmente trabada en la Campaña rusa, de hecho, las *Panzergranaten* 40 empezaron a construirse a toda velocidad a mediados del verano de 1941. Otra petición no aceptada