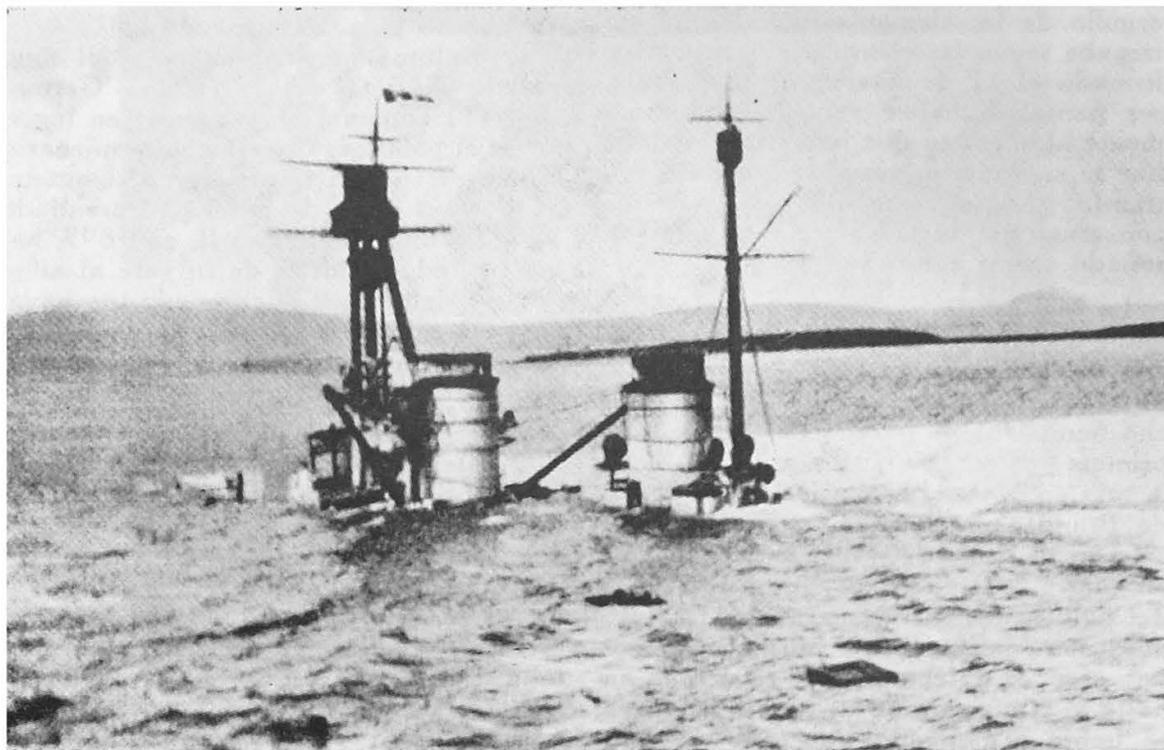


SCAPA FLOW SUICIDIO DE LA FLOTA ALEMANA



Los mástiles y las chimeneas del crucero "Hindenburg" emergen de las aguas de Scapa Flow. La flota de la Alemania imperial se autosumergió en la tarde del 21 de junio de 1919, después de 7 meses de cautividad.

El 21 de junio de 1919, hace 52 años, por orden del Almirante Reuter las naves alemanas abren las válvulas de seguridad y se sumergen. Es un espectáculo trágico y alucinante que pone fin, mediante autohundimiento, a la infausta historia de la Marina Imperial.

Traducido de "Storia Illustrata".

Por Luis NOZIGLIA Barbagelata, Contraalmirante (S) (R.).

En el ocaso del 21 de noviembre de 1918, en la bahía de Rosyth, (*) las cornetas tocaron arriada de bandera a bordo de las naves de guerra alemanas: la Marina imperial deponía las armas.

(*) Base naval de Gran Bretaña situada en la orilla septentrional del Firth of Forth (Escocia), construida para completar la de Scapa Flow, en particular para los cruceros de batalla. (Nota del Traductor).

La flota, al mando del contraalmirante Reuter, se componía de 9 acorazados, 5 cruceros de batalla, 7 cruceros ligeros y 49 cazatorpederos (más tarde se le agregaron 2 acorazados, 1 crucero ligero y 1 cazatorpedero).

Más de 250 naves (la "Grand Fleet" inglesa, una escuadra norteamericana y una división francesa), a las órdenes del Almirante Beatty, habían esperado a la altura de la isla de May al enemigo que

venía a rendirse para escoltarlo enseguida a la bahía de Rosyth. En las naves aliadas el estado de ánimo era eufórico: la "Hochseeflotte" (Flota de alta mar), orgullo de la Alemania imperial, se entregaba según las cláusulas del armisticio firmado el 11 de noviembre. Los ingleses pensaban haber vencido definitivamente al enemigo que había osado desafiar su supremacía naval y saboreaban el triunfo. Los oficiales alemanes miraban con amargura la bahía a la que habían soñado entrar como vencedores.

La Marina de la Alemania imperial se había incorporado a la guerra en 1914 con un conjunto de naves poderosas y de tripulaciones bien adiestradas. Mucho tiempo había pasado desde que, por primera vez en 1675, el pendón del águila roja en campo blanco del Gran Elector de Brandeburgo había hecho su aparición en lo alto de los mástiles de buques de guerra. Nacida en los últimos decenios del siglo XVII, la Marina alemana no era pues una Marina joven, aun cuando poseía algunos defectos. Estos se debían en parte al largo período de inactividad que se había prolongado por todo el siglo XVIII y buena parte del XIX, ya fuera por miopía de los gobernantes o porque éstos, como en el caso de Federico el Grande, estaban absorbidos por otros y más urgentes problemas. En el siglo pasado con hombres como los generales von Stosch y von Caprivi, que la dirigieron entre los años 1872 y 1888, la Marina alemana se encaminó hacia un desarrollo tal que, posteriormente con Guillermo II y el Almirante von Tirpitz, pasó a ser la segunda flota naval del mundo.

La primera ley que se dictó para la formación de la gran flota, promovida por von Tirpitz, ministro de Marina desde junio de 1897, fue del 10 de abril de 1888. La segunda fue del 14 de junio de 1900; el número de naves previsto en esta última fue aumentado, con enmiendas a la ley, en 1906 y en 1908. En total, la flota alemana debía estar formada después de 1912 por 41 acorazados, 20 grandes cruceros y 40 cruceros menores. El desarrollo de una flota de esta envergadura estaba estrechamente ligado a la expansión comercial alemana en el mundo, a los territorios coloniales que Alemania había logrado poseer aun cuando llegó muy tarde a reclamar su parte y al

deseo del Kaiser que el imperio alemán participase en todas las decisiones de carácter internacional: en una palabra, al deseo de Alemania de ser una potencia mundial.

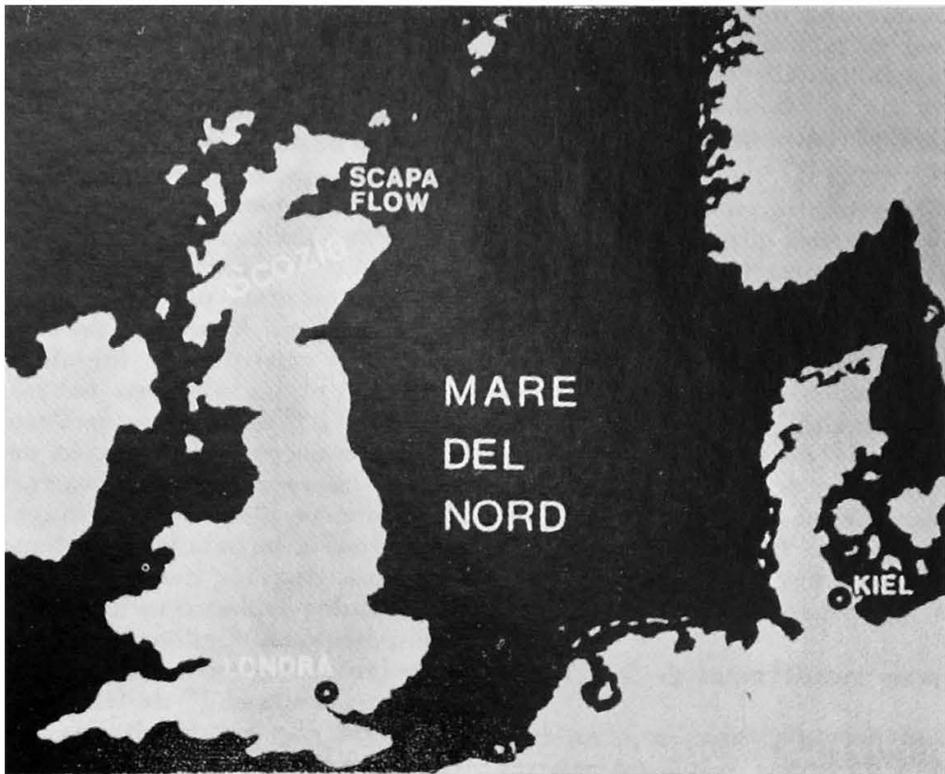
Es sintomático que a fines del siglo pasado las voces de "defensa Germania" (*) comenzaran a circular en Inglaterra, el país más directamente amenazado por el nuevo imperialismo. Dominado por sus ideas de grandezza, prendado de la Marina, Guillermo II, en 1895, había recibido a bordo de su yate al americano Mahan, el célebre escritor naval de cuyo primer libro sobre el poder marítimo decía el emperador de Alemania que quería aprenderlo de memoria.

Más realista que Guillermo, y con mente estratégica no común, el Almirante von Tirpitz deseaba una flota potente para oponer a Inglaterra el binomio "ejército más fuerte del mundo y gran Marina" y sobre la base de tal fuerza gestionar, evitando la guerra, varias concesiones con los ingleses. Es decir, Tirpitz se adelantaba a la actual estrategia de la disuasión.

En agosto de 1914 la Flota de alta mar estaba compuesta de 35 acorazados (de los cuales 13 modernos), 3 cruceros de batalla, 5 grandes cruceros antiguos, 14 cruceros menores, 88 submarinos (42 de ellos modernos) y 10 sumergibles de alta mar. A esta flota, en su teatro de guerra que era el Mar del Norte, los ingleses oponían 56 acorazados (20 modernos), 4 cruceros de batalla, 20 grandes cruceros antiguos, 35 cruceros menores, 155 submarinos (78 modernos) y 7 sumergibles de alta mar. La "Hochseeflotte" era pues una flota potente (como lo demostró la guerra eran óptimos el adiestramiento de los hombres y el material, este último sin ninguna duda mejor que el inglés) pero inferior a la británica.

Agréguese que los alemanes no partían de una situación geográfica favorable, encerrados como estaban sus bases en el Mar del Norte, que la flota inglesa fácilmente bloqueaba porque dominaba sus accesos y por su superioridad numérica. Para salir de esta situación, la Marina imperial habría tenido necesidad de grandes

(*) Es preciso destruir a Alemania (N. del T.)



Mapa que indica la posición geográfica de Kiel y de Scapa Flow.

visiones estratégicas que en realidad le faltaron. Si es verdad que esta Marina tenía, aunque no continuas, profundas raíces en el pasado (la tradición es uno de los factores esenciales de la Marina, institución que no se improvisa), es innegable que ella alcanzó el rango de potencia mundial solamente en vísperas de la Gran Guerra.

Los historiadores navales han puesto en evidencia desde hace tiempo que el objetivo principal en los primeros meses de la guerra debía ser el de modificar la desfavorable situación geográfica adueñándose de los puertos franceses del Atlántico, para desencadenar después desde éstos la guerra naval contra Inglaterra (fue esto lo que, en parte, se realizó en la segunda guerra mundial), aun cuando limitada para los alemanes a una estrategia continental. La misma ilusión alemana (que se repetirá en 1939-1940) de un conflicto violento pero de breve duración, nos hace comprender el criterio terrestre de su estrategia, cuando en cambio las guerras marítimas son largas y desgastadoras.

Los alemanes no pensaban en 1914 en una invasión de Inglaterra, para la cual por lo demás no estaban preparados; por otra parte, el temor de un desembarco que los ingleses han manifestado hace siglos, hace pensar que se trata de una empresa difícil sí pero no imposible. En última instancia, el Estado Mayor imperial repetía el error de Napoleón (que será también después el de Hitler): creer doblegar a la marítima Inglaterra buscando resultados decisivos en los frentes terrestres europeos.

Respecto de la flota, se estimaba que lo mejor era mantenerla en toda su potencia: paralizar o moderar los movimientos del enemigo por su sola presencia, amenazadora pero no activa (la llamada teoría de la "fleet in being", y en consecuencia terminar el conflicto con la Marina intacta. Solución defensiva que es útil solamente a aquel de los contendores en cuyo favor trabaja el tiempo (lo que no era el caso de los alemanes) y que a la larga influye negativamente sobre los países neutrales cuyas simpatías se quiere atraer, pues terminan por desilusionarse

ante la inactividad de la flota de la cual esperan ver su actuación, influencia negativa que se manifiesta principalmente en la moral de las tripulaciones, a quienes la inactividad hace más daño que una batalla perdida.

Terminó pronto la guerra de corso, en la cual los alemanes cifraron entonces (y volverán a cifrar posteriormente) muchas esperanzas que no se justificaron en definitiva. Un buen éxito obtuvo la Marina en las aguas de Coronel, primera victoria naval alemana sobre los ingleses y para éstos primera derrota después de un largo tiempo de invencibilidad, pero la misma escuadra de von Spee vencedora en las costas chilenas fue batida un mes después en las islas Falkland por cruceros de batalla ingleses que acudieron al Atlántico meridional.

La guerra sin restricciones de los U-Boot

Los alemanes emplearon en gran escala la guerra de minas y los ingleses respondieron adecuadamente. El bloqueo naval inglés estrechaba a Alemania en un cerco de fierro; en el Báltico, el comercio alemán quedó totalmente interrumpido. Entre las mallas del bloqueo lograban pasar algunos buques, sobre todo los veloces cruceros auxiliares que se aventuraban en los océanos para la guerra de corso. A fines de mayo de 1916 tuvo lugar entre las dos flotas una gran batalla, la de Jutlandia, que terminó sin vencedores ni vencidos. Los alemanes infringieron mayores pérdidas al adversario pero abandonaron primero el campo y no mostraron aquella decisión que era de esperar en una flota que aspiraba abatir a la inglesa. Los ingleses perdieron prestigio porque no vencieron en la gran batalla en que se empeñaron centenares de buques.

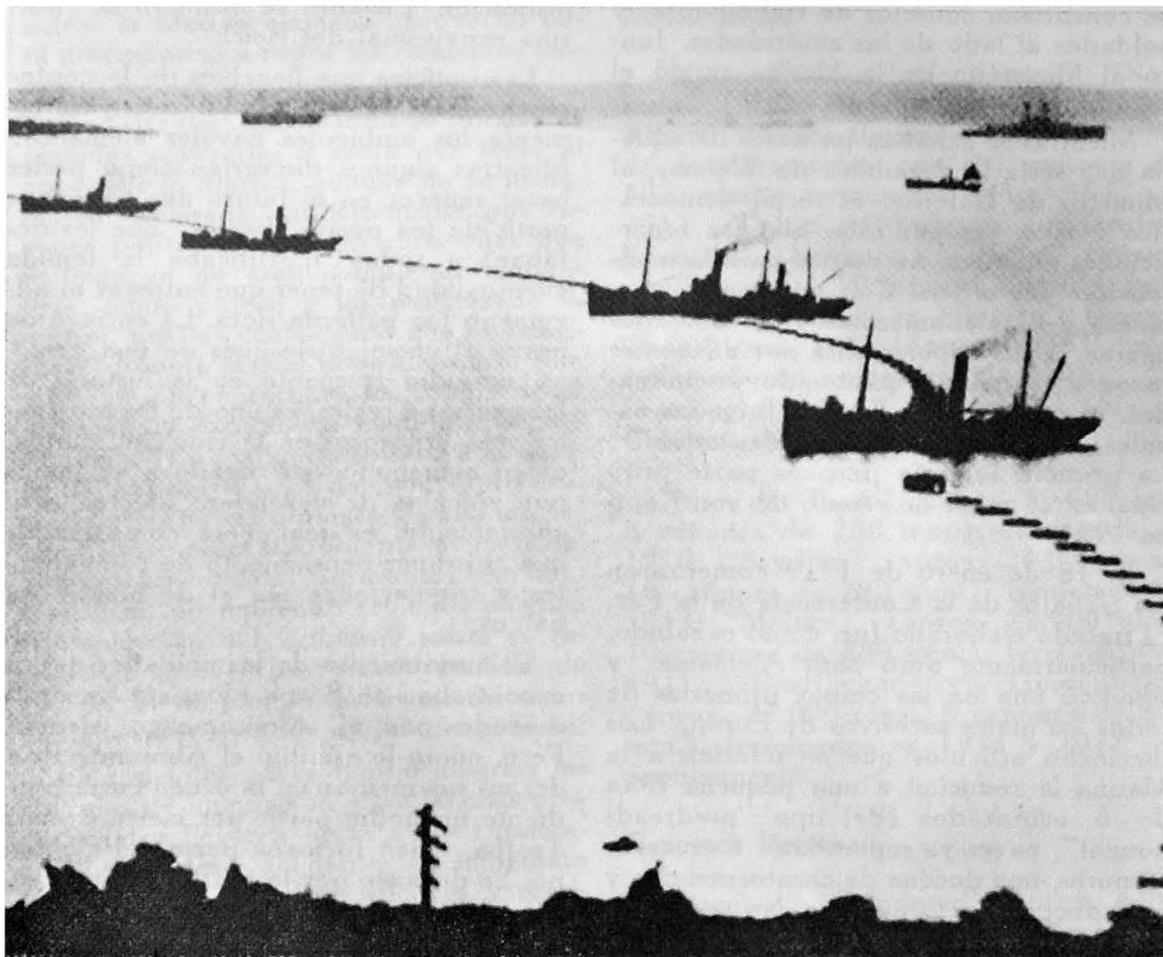
Por lo demás, el encuentro no modificó la relación de fuerzas existentes y por consiguiente no tuvo ninguna influencia sobre la estrategia de la guerra. Contribuía a las vacilaciones alemanas el fraccionamiento que existía en el alto mando naval; von Tirpitz había tratado de hacer modificar el reglamento en los comienzos de la guerra pero no tuvo éxito. (Sólo en el verano de 1918, ya demasiado tarde, se hizo la reorganización adecuada). Tirpitz, amargado por la marcha de

las operaciones navales, renunció a su cargo en marzo de 1916.

A Alemania no le quedaba sino recurrir al arma submarina, que se había revelado bastante eficaz desde los primeros días de la guerra. Pero también en esto, preocupaciones y escrúpulos de naturaleza política retardaron su empleo oportuno y eficaz. En realidad, si no entre los marinos por lo menos entre los políticos, en Alemania se esperaba llegar a un acuerdo con Inglaterra (ilusión que la política alemana tendrá otra vez en 1940). Tanto es verdad esto, que solamente después del fracaso de estas infundadas esperanzas se comenzó a dar a la Flota de alta mar esa mayor libertad que llevó a la batalla de Jutlandia; y solamente después que, a fines de 1916, los aliados rechazaron una oferta de paz de Alemania, Guillermo II se decidió a proclamar la guerra submarina sin restricciones (desde el 1º de febrero de 1917). Se sabe que sus resultados fueron tales que pusieron en serio peligro a Gran Bretaña. En los ambientes navales eran muchos los que habían deseado iniciarla con bastante anterioridad.

En 1917 comenzaron en las naves de la flota alemana los primeros desórdenes y amotinamientos, especialmente en la base de Wilhelmshaven. A los motivos generales de descontento y a las ideas provenientes del Este que en ese momento comenzaban a circular por toda Alemania, se agregaba entre los marinos el desagrado por el modo en que había sido conducida la guerra. Los tumultos reaparecieron en el otoño de 1918 cuando ya se acercaba, día a día, la caída del Imperio. A fines de octubre la Flota de alta mar debió trasladarse a las costas de Flandes para cubrir la retirada de las tropas alemanas. Las naves se concentraron en la bahía de Schillig, en donde el estallido de nuevas revueltas obligó a suspender la operación, que fue la última de la Flota alemana.

A mediados de noviembre el Almirante Meurer se dirigió a Inglaterra, en donde a bordo del "Queen Elizabeth" acordó con el Almirante Beatty, comandante en jefe de la "Grand Fleet", las normas para el armisticio naval. Se estableció que todos los submarinos alemanes debían ser entregados dentro de catorce días y que las mejores unidades de la flota de alta



La flota alemana al ancla en la bahía de Scapa Flow, después de la rendición, bajo la vigilancia de las naves aliadas. Scapa Flow es un espacio de mar circundado de islas, a lo largo de la costa septentrional de Escocia.

mar deberían ser desarmadas e internadas en puertos neutrales o aliados. Como ya lo vimos, las naves alemanas fueron escoltadas a Rosyth el 21 de noviembre. Al día siguiente fueron mandadas a Scapa Flow.

Scapa Flow es una bahía circundada de islas, en el archipiélago de las Orcadas, a lo largo de la costa septentrional escocesa. La tranquilidad de sus aguas, la amplitud de la dársena, su excepcional posición que permite el control del espacio de mar entre Noruega y Escocia y la vigilancia de todas las bases alemanas, encontrándose al mismo tiempo a una distancia de sus costas (475 millas) que dejaba a la flota al abrigo de minas u otras insidias, hicieron de ella en 1914 la principal base de la "Grand Fleet". (Por los mismos motivos la flota inglesa volvió allí en 1939).

En esa gran base las naves alemanas internadas eran rigurosamente vigiladas por los ingleses; sus tripulaciones habían sido reducidas. Según las cláusulas del armisticio, los ingleses no podían interferir en lo interno de las unidades alemanas ni hacer subir sus hombres a bordo.

Mientras tanto la situación en Alemania, que en la primera década de noviembre se había hecho caótica, iba precipitando. Desórdenes y movimientos revolucionarios de izquierda y de derecha, sacudían el país. Los amotinamientos de marineros en la rada de Schillig, propagados después a las bases, a los arsenales, a los cuarteles navales, parecieron ser el comienzo de una desorganización general, la que en realidad se incubaba desde hacía tiempo y había partido el verano anterior desde el frente terrestre. Siguiendo el ejemplo de los soviets rusos

se constituían consejos de trabajadores y soldados al lado de las autoridades. Junto al Ministerio de la Marina surgió el "Consejo de los 52".

Mientras se echaban las bases de aquella que sería la República de Weimar, el Ministro de Defensa, el social democrático Noske, reorganizaba algunas reparticiones militares, necesarias para la manutención del orden. Con personal proveniente de los submarinos y de unidades ligeras, cuyas tripulaciones por diferentes razones se habían mantenido disciplinadas, se constituyeron las dos brigadas navales "Ehrhardt" y "Von Loewenfeld". La primera tomaría después parte principal en el golpe de estado de von Kapp en 1920.

El 18 de enero de 1919 comenzaron los trabajos de la Conferencia de la Paz. El tratado elaborado fue, como es sabido, particularmente duro para Alemania y significó una de las causas primarias de todos los males sucesivos de Europa. Los dieciocho artículos que se referían a la Marina la reducían a una pequeña flota de 6 acorazados (del tipo "predreadnought", naves ya superadas), 6 cruceros menores, una docena de cazatorpederos y otra docena de torpederas. No se permitía ningún submarino ni aviación naval. Los efectivos fueron reducidos a sólo 15.000 hombres, de los cuales 1.500 oficiales.

Se debía entregar a los vencedores todas las naves internadas, más muchas otras que no lo estaban (8 naves de batalla, 8 naves menores y alrededor de 40 cazatorpederos y de cincuenta torpederos). Aquellos buques que estaban en construcción en astilleros debían ser desmantelados. Además había que destruir varias fortificaciones que la Marina tenía en islas y costas. Cuando el Gobierno alemán, antes de la firma del tratado, supo el destino que estaba reservado a su Marina, ofreció en cambio vender a los aliados toda la Flota. Aquella Flota que se había querido preservar durante la guerra, podría ahora mitigar las duras condiciones del tratado. Pero la proposición fue rechazada.

En la reorganización de la Marina, el 25 de marzo de 1919 el Vicealmirante von Trotha fue nombrado jefe del Almirantazgo. Era un oficial grato a los partidos gobernantes y muy querido en la

institución. En abril se instituyó la "Marina provisional del Reich".

Las noticias que llegaban de la conferencia de la paz no tranquilizaban ciertamente los ambientes navales alemanes. Mientras algunos discurrían cómo poder hacer renacer en el futuro una Marina a partir de los pocos "fierros" que les dejaban, a todos mortificaba la temida eventualidad de tener que entregar al adversario tan gallarda flota. La entrega de naves al enemigo después de una derrota, episodio frecuente en la historia de las guerras navales, es uno de los momentos más dolorosos en la vida del marino, quien a menudo está ligado a su buque por vínculos de verdadero afecto. Por consiguiente, es realmente comprensible que el primer pensamiento de comandantes y tripulaciones sea el de hundir sus barcos.

El hundimiento de las unidades que se encontraban en Scapa Flow era sin duda deseado por el Almirantazgo alemán. Pero, como lo escribió el Almirante Raeder en sus memorias, la orden correspondiente no podía partir por cierto de von Trotha, quien formaba parte del Gobierno. Se dispuso, por lo tanto, informar sobre el pensamiento del Almirantazgo al comandante de la Flota, von Reuter, quien debería asumir enteramente las responsabilidades de la acción.

Estudiado el problema, el Contraalmirante von Reuter decidió: hundir los buques si los ingleses trataban de tomarlos por la fuerza, o bien dar cumplimiento a la entrega si el Gobierno diese la orden correspondiente, es decir, en última instancia, si el Gobierno alemán aceptaba firmar el tratado de paz. Con esa finalidad el Almirante logró durante este período, a pesar de la estricta vigilancia establecida por los ingleses sobre sus naves, hacer llegar a todos los comandantes las órdenes correspondientes. Todo debía estar dispuesto en los buques para efectuar el hundimiento, ante una orden de von Reuter y aún sin orden, si los ingleses trataban de adueñarse de ellos. Desde hacía algún tiempo, los ingleses (quienes según se supo más tarde tenían en realidad un plan para posesionarse por la fuerza de las naves alemanas) habían pedido fuertes reducciones en el personal de a bordo, que ya había sido disminuido en el acto de la internación. Hecha la pe-

tición, la Marina alemana aprovechó para desembarcar a todos los elementos menos deseables o de poca confianza.

Von Reuter había tomado todas las medidas necesarias y sabía que tenía el apoyo de la Marina, aunque no se lo hubiesen declarado explícitamente por razones políticas. Las informaciones que le llegaban no eran completas, limitándose según parece a las noticias de la prensa, por las cuales supo que el armisticio (durante el cual no podía hacer ninguna acción contraria a los intereses del adversario) expiraba a mediodía del 21 de junio. (En realidad expiraba a la puesta del sol del día 23 de junio y de esto se valieron posteriormente los aliados para quejarse ante el Gobierno alemán del comportamiento del Almirante). En consecuencia, no habiendo recibido ninguna comunicación del Gobierno sobre su resolución ante el proyectado tratado de paz, el 21 de junio von Reuter dio a los comandantes la orden de hundir la Flota.

En todas las naves fueron abiertas las válvulas de inundación y las lanchas procedieron a llevar a tierra a los tripulantes. Los ingleses acudieron de inmediato y abrieron fuego sobre oficiales y marineros que se alejaban de sus unidades para obligarlos a volver a bordo. Mataron al capitán de corbeta Walter Schumann, comandante del "Markgraf", y a otros ocho hombres. Los ingleses confiaban muchísimo en esas naves que, incorporadas a su flota, habrían podido tal vez asegurarles una ligera superioridad sobre la de los Estados Unidos (con la que, en cambio, tuvieron que aceptar en seguida la paridad).

Los marinos alemanes llegaron ordenadamente a los muelles mientras los cascos, torres y sobreestructuras de los buques desaparecían lentamente en las aguas de Scapa Flow. Fueron tomados prisioneros: eran en total 1.860. La última unidad (el "Hindenburg") se hundió a las cinco de la tarde.

Las naves que se habían sumergido representaban lo mejor de la flota alemana y eran de las mejores de la época:

Acorazados:

"Kaiser Friederich der Grosse"; "Kaiserin"; "Prinz Regent Luitpold"; "Konig Albert" (todos de aprox. 24.000 tons. de desplazamiento con 10 cañones de 305 mm), terminados entre 1912 y 1913; "Konig", "Markgraf", "Grosser Kurfurst", "Kronprinz Wilhelm" (aprox. 25.000 tons. y 10 cañones de 305 mm), terminados en 1914; "Bayern" (aprox. 28.000 tons. y 8 cañones de 381 mm), terminado en noviembre de 1916.

Cruceros de batalla:

"Von der Tann" (aprox. 20.000 tns., 8 cañones de 280 mm.), terminado en 1910; "Seydlitz" (aprox. 24.000 tons., 10 cañones de 280 mm.), terminado en 1913; "Moltke" (aprox. 22.000 tons., 10 cañones de 280 mm.), terminado en 1911; "Derfflinger" y "Hindenburg" (aprox. 27.000 tons., 8 cañones de 305 mm.), terminados en 1914 y 1917 respectivamente.

Cruceros ligeros:

"Bremse", "Brummer" (aprox. 4.000 tons.), terminados en 1916; "Karlsruhe" (aprox. 5.500 tons.), terminado en 1916; "Dresden" y "Koln" (aproximadamente 5.600 tons.), terminados en 1918.

Y, además, 28 cazatorpederos.

La pronta intervención de los marinos ingleses logró salvar del hundimiento al acorazado "Baden" (iguales características que el "Bayern" terminado en 1916; los cruceros ligeros "Frankfurt" (5.000 tns.) terminado en 1915; "Emden" y "Nünberg" (iguales características que el "Karlsruhe") y además diversos cazatorpederos.

La orden del Almirante Reuter fue pues ejecutada eficazmente y poco pudo hacer la reacción inglesa. Como escribió el Almirante Raeder, eliminando las naves se quitó "una grave preocupación a la Marina alemana".