Por
M. Barthe

La Guerra de Corso de los Buques Mercantes Armados (1914 - 1918)

EL FRACASO DE LOS VAPORES

Por el hecho de depender, tanto para la alimentación de su población como para el funcionamiento de su industria y de la libre circulación de su marina mercante, Gran Bretaña había sido considerada particularmente vulnerable a la guerra de corso por parte del Estado Mayor de la Armada Imperial alemana.

En efecto, en 1914, la marina mercante británica navegaba en todos los mares del mundo y por lo tanto podía ser atacada en todas partes, a condición de que fuera posible conducir a los corsarios cerca de las líneas de navegación seguidas por los buques de carga y carboneros convoyados y que se pudiera mantener a estos corsarios en condiciones de operar, es decir, que fuera posible reabastecerlos e informarlos.

Desde que el Estado Mayor de la Armada Imperial contempló la eventualidad de hacer la guerra de corso contra el comercio marítimo británico, llegó a la conclusión de que era imposible emplear para este fin buques de guerra que

partieran de puertos alemanes. Teniendo en cuenta la superioridad numérica británica, éstos habrían tenido pocas oportunidades de infiltrarse discretamente a través del bloqueo enemigo y de franquearlo impunemente en caso de combate. La discreción y la plena disposición de sus medios de combate serían indispensables para estos futuros corsarios.

Por el contrario, los buques mercantes, armados como cruceros auxiliares y pintados como buques neutrales, tendrían más oportunidades de llegar a sus zonas de caza.

Esta renunciación a los buques de guerra no se aplicaba sin embargo a las unidades estacionadas en ultramar, ya que sus bases estaban mucho menos vigiladas que las de la Flota de Alta Mar. Por eso, en caso de conflicto con Francia, Rusia e Inglaterra, los comandantes de los cruceros acorazados y de los cruceros ligeros modernos recibieron instrucciones de dedicarse a la guerra de corso desde la declaración de las hostilidades.

En cuanto a los pequeños cruceros antiguos, a las cañoneras y buques hidrógrafos, sus comandantes debían desarmarlos y hacerse internar en un país neutral después de haber equipado como crucero auxiliar a un vapor alemán que se encontrara en la mar o se hubiera escapado de un puerto neutral.

Estos vapores habían recibido, con este fin, el manual del crucero que les proporcionaba, entre otras informaciones, la lista de puntos secretos de reunión donde encontrarían al buque encargado de transformarlos en unidades de guerra.

Los corsarios no serían jamás suficientes, pues las rutas marítimas que debían atacar eran múltiples. El comercio británico que ocupaba estas diferentes vías marítimas sólo podría haber sido aniquilado si los corsarios hubieran estado en condiciones de mantenerse por largo tiempo en sus zonas de caza. Por lo tanto, era imprescindible asegurarles un reabastecimiento de combustibles y víveres lo más abundante posible.

En 1914, el carbón era todavía el combustible de casi la totalidad de los buques mercantes. Por lo tanto, en principio, un corsario podía hacer carbón de sus presas, ya sea que se tratase de carboneros a los que aliviaría de su carga —algunos miles de toneladas— o simples buques de carga auxiliares a los cuales pedirían prestado el combustible para su propia propulsión, o sea algunos cientos de toneladas.

Además el Alto Mando Naval Alemán debía prever lo peor, es decir, los largos períodos de espera durante los cuales un corsario navega en vano sin poder efectuar la menor captura. Esa fue la razón que llevó a la creación de un verdadero organismo de reabastecimientos en el extranjero, el "Servicio de Etapas".

Además de los depósitos de carbón establecidos en las colonias alemanas, se crearon en los diferentes países que se esperaba que permanecieran neutrales en caso de una guerra con Francia, Gran Bretaña y Rusia, despachos clandestinos de reabastecimientos dirigidos por oficiales de marina, cuyo papel sería hacer llegar combustible y víveres a los corsarios que se encontraran operando en sus respectivas zonas de operación.

El Atlántico debía constituir, en principio, la zona de acción privilegiada de estos corsarios y en esta región fue donde se establecieron la gran mayoría de esos despachos de reabastecimientos. También había en Nueva York, Río de Janeiro, Buenos Aires y Montevideo, como asimismo en puertos de menor importancia tales como La Habana, Santo Tomás, Pará, Pernambuco, Bahía, Santos, Punta Arenas, Tenerife, Horta, etc.

El carbón necesario para los corsarios sería comprado en plaza y transportado por buques alemanes mantenidos a la disposición de estos despachos. En efecto, los capitanes de la Marina Mercante tenían la orden de refugiarse en el puerto neutral más cercano, tan pronto como se recibiera el aviso de declaración de guerra y de esperar ahí las órdenes que les serían dadas por el despacho de reabastecimiento local.

Quedaba el problema de las comunicaciones. Aunque ya podían disponer de la poderosa estación de transmisión de radio de Nauen (5.400 kms. de alcance) y de otras de menor importancia en Kamina (Togo), Windhoek (Sudoeste africano), Tsing-Tao (China), Yap, Nauru, Apia y Rabaul (Pacífico), el Estado Mayor de la Armada se preocupó de reforzar la red de telecomunicaciones

que lo pondría en contacto con sus corsarios.

Con este fin se consultó la utilización de las instalaciones de radio de los buques mercantes que se refugiaran en los puertos neutrales a partir de la declaración de guerra, y que de puerto en puerto transmitirían a los comandantes de los corsarios en la mar las órdenes y las informaciones emanadas del Estado Mayor de la Armada imperial.

Para proceder a las frecuentes faenas de carbón o para efectuar las reparaciones justificables con los medios a bordo, estos mismos comandantes de buques corsarios tendrían necesidad de fondear en aguas abrigadas contra la mar gruesa y los avistamientos desde alta mar, aunque sin alejarse mucho de las rutas comerciales que debían atacar. Por ese motivo se revisaron todas las islas poco habitadas o desiertas donde frecuentemente encontraríamos a los corsarios de la Armada Imperial.

Incesantemente se repetirán los nombres de las islas brasileñas de Roccas, de Lavandeira, de Fernando Noronha y de Trinidad. Asimismo, servirían de refugio provisional a los corsarios alemanes los archipiélagos británicos de las Maldivas y de Chagos en el Océano Indico, algunos atolones franceses del Pacífico, las islas chilenas de Pascua y Juan Fernández y las islas ecuatorianas de los Galápagos, para no citar más que algunas.

Por ingeniosa y eficaz que pudiera haber parecido esta organización, tenía, sin embargo, un lado débil. Bastaba que los países neutrales implicados repentinamente aplicaran en forma más estricta la reglamentación sobre la circulación de unidades mercantes de los países en guerra en sus aguas territoriales, que vigilaran cuidadosamente los fondeaderos de sus posisiones aisladas o que el adversario se hiciera cargo de ellos y los corsarios quedarían desamparados a varios miles de millas de sus bases metropolitanas. Eso fue lo que efectivamente se produjo en el curso de la I guerra mundial, pero ocurrió lo suficientemente tarde como para permitir a los diferentes corsarios alemanes, tanto de vocación como de ocasión, que efectuaran una provechosa guerra de corso a costa del tráfico marítimo aliado.

I.—El fracaso de los vapores armados

Agosto 1914 - Abril 1915.

Al comienzo de este estudio, hemos visto cuáles eran las intenciones del Estado Mayor de la Armada Imperial en Agosto de 1914, respecto a los buques de guerra que se encontraban en ultramar.

Cabe agregar que muchas veces fueron ayudados en el cumplimiento de esta misión por unidades de la Marina Mercante, actuando como buques de carga, que les sirvieron de reabastecedores en el Pacífico, el Océano Indico y el Atlántico Sur.

En efecto, la Armada Imperial, consciente de que no podía proteger, frente al poderío naval británico, un tonelaje mercante relativamente importante (3.300.000 tons.), había ordenado a los capitanes de los vapores y de los buques de carga, que en el caso de una guerra entre Alemania y Gran Bretaña, se dirigieran desde el comienzo de las hostilidades al puerto neutral más cercano y esperaran ahí instrucciones complementarias.

En lo que se refería a los buques de carga, estas instrucciones muchas veces les ordenaban ponerse a disposición de los "servicios de etapas" a fin de reabastecer a los corsarios que operaban contra el tráfico marítimo británico.

Tenemos aquí por ejemplo los testimonios del segundo oficial del "Río Negro" que el 1º de agosto de 1914 se encontraba en Pará (Brasil): "nuestro zarpe a Alemania ha sido anulado y nuestros pasajeros nuevamente desembarcados (. . .). Estamos mientras tanto a disposición del Cónsul de Alemania y debemos comprar y embarcar el máximo de carbón y víveres (. . .). El 9 de Agosto partimos para Pará con órdenes selladas. Cuando el piloto desembarcó, el Capitán Tepfer abrió las órdenes. Debíamos hacer ruta hacia los arrecifes de Roccas y mantenernos ahí listos para transferir carbón y provisiones a un crucero alemán y para recibir nuevas órdenes de parte del comandante que íbamos a encontrar" (W. von Langsdorff; "Kaperkrieg im Atlantik", Verlag C. Bertelsmann, Gütersloh, 1938).

En cuanto a los vapores, por lo menos una parte de ellos, tenían también un papel que desempeñar: el de cruceros auxiliares destinados a reforzar la actividad desplegada contra el comercio marítimo británico por los buques de guerra estacionados en ultramar. Erróneamente —la experiencia lo probaría pronto— el Estado Mayor Alemán veía en el vapor armado un excelente corsario; su velocidad relativamente elevada le permitía alcanzar a cualquiera de los buques de carga que debían constituir sus presas y que al comienzo del siglo no hacían más de diez nudos. Esta misma velocidad les permitiría evadirse en caso de encontrarse con uno de los cruceros antiguos encargados de vigilar las grandes rutas marítimas.

En aplicación de la doctrina de Lord Fisher, según la cual todas las unidades modernas de la Armada Real debían estar concentradas en la flota metropolitana para oponerse a las empresas de la flota de alta mar alemana, los cruceros británicos que operaban en la flota de ultramar databan muchas veces de los primeros años del siglo, y sus máquinas fatigadas no les aseguraban más que una velocidad máxima que rara vez alcanzaba los 20 nudos y ésto durante un corto lapso.

Así fueron armados durante las primeras semanas de la guerra, cinco cruceros auxiliares que se convirtieron en otros tantos corsarios: "Kaiser Wilhelm Der Grosse", "Kronprinz Wilhelm", "Cap Trafalgar", "Prinz Eitel Friedrich" y "Cormoran", a los cuales seguiremos ahora en sus respectivas carreras.

El "Kaiser Wilhelm Der Grosse"

El primero en hacerse a la mar fue el "Kaiser Wilhelm Der Grosse". Este vapor de la compañía Norddeutscher Lloyd (1897, 14.349 toneladas, 22 nudos) que durante varios años había detentado la Cinta Azul en el Atlántico Norte, se encontraba a fines del mes de Julio de 1914 en el puerto de Bremenhaven. Ahí la requisaron y fue transformado en corsario.

Bajo la vigilancia de su nuevo comandante, el Capitán de Fragata Reymann, que había llegado a bordo a la cabeza de un complemento de efectivos destinado a aumentar su dotación a 24 oficiales y 560 suboficiales y marineros, se afanaron pintando el buque y haciendo desaparecer, bajo una capa uniforme de pintura negra, las superestructuras blancas y las chimeneas amarillas muy conocidas en la línea de Nueva York.

Al mismo tiempo se embarcó el armamento que iba a convertir al pacífico transatlántico en un guerrero de ocasión: 6 piezas de 105 mm. aprovisionadas con 400 tiros y dos piezas de tiro rápido de 37 mm. que disponían de 200 obuses. Veinticuatro horas bastaron para terminar con estos breves arreglos que estuvieron listos el 2 de Agosto.

El día 4, el "Kaiser Wilhelm Der Grosse" salió de Bremenhaven y remontó el Mar del Norte, bordeando las costas de Noruega. En seguida puso proa a Islandia y luego se dirigió al sur hacia las Canarias. La primera presa fue capturada el 7 de Agosto y resultó de muy poca importancia, pues se trataba del pequeño pesquero británico "Tubal Cain" que sólo desplazaba 227 tons. Luego de hundir el buque y embarcar su tripulación, el corsario continuó a las Canarias.

Cerca de estas islas el Comandante Reymann tuvo la suerte de interceptar, el 15 de Agosto, un mensaje del vapor británico "Galician" que venía de Africa del Sur. Este mensaje estaba destinado a averigüar si había corsarios alemanes operando en las recaladas de las Canarias. El "Kaiser Wilhelm Der Grosse", pretendiendo ser uno de los cruceros británicos encargados de vigilar este punto del Atlántico, por radio guió hacia él al "Galician", que luego fue prontamente abordado.

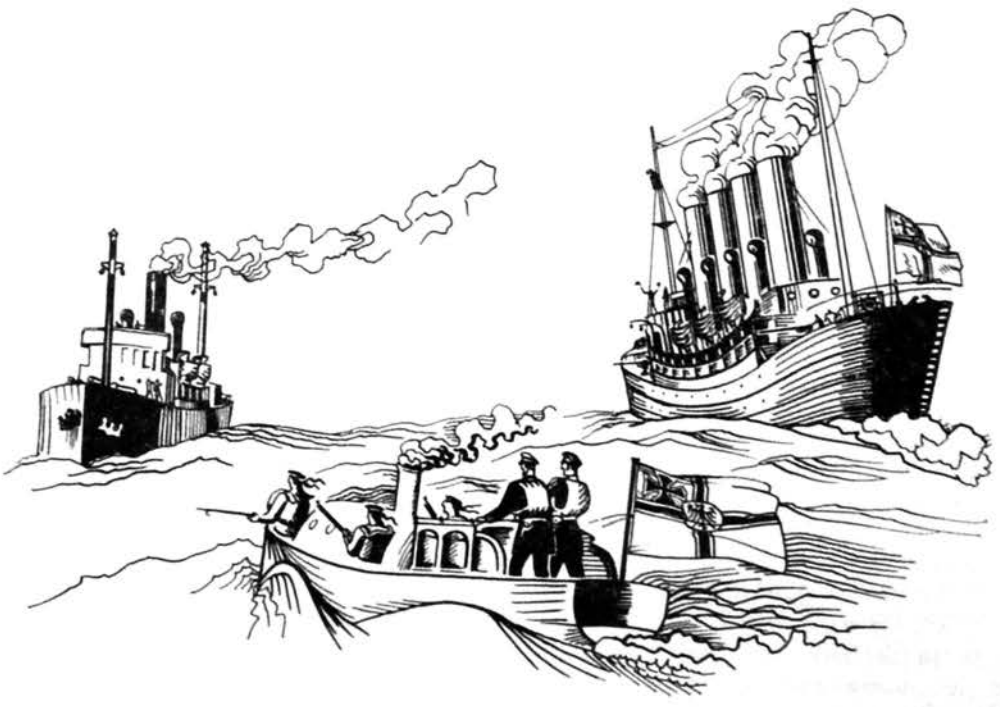
El comandante Reymann descubrió entonces uno de los inconvenientes de la guerra de corso: el alojamiento de los prisioneros. El "Galician" era un vapor y como tal transportaba unos 250 pasaros entre los cuales se contaban mujeres y niños.

Una tradición felizmente constante de los corsarios de superficie alemanes, tanto en la primera como en la segunda guerra mundial, fue evitar en lo posible exponer la vida de los no combatientes a los riesgos de un combate naval. ¿Qué ocurriría si más adelante el "Kaiser Wilhelm Der Grosse" tuviera que enfrentarse con alguno de los cruceros británicos que patrullaban el

Atlántico llevando a bordo mujeres y niños? Por otra parte, una razón mucho más prosaica indujo al Comandante Reymann a renunciar a embarcar tantos prisioneros: estas 250 personas iban a hacer disminuir rápidamente los aprovisionamientos del corsario. Por lo tanto, simplemente se autorizó al "Galician" continuar su viaje el 16. La decepción de la tripulación fue rápidamente olvidada.

Algunas horas más tarde, el buque de carga británico "Kaipara" (7.392 toneladas) cargado con más de 4.000 tons. de carga destinada a Gran Bretaña, fue capturado y hundido. Desgraciadamente la presa siguiente fue un vapor, el "Arlanza" de 15.000 tons., que se dirigía a Buenos Aires y también llevaba a bordo mujeres y niños, lo que le valió ser autorizado a continuar su viaje. La tercera presa de la jornada fue más interesante. Se trataba del buque de carga "Nyanga" (3.000 toneladas) que venía de Africa del Sur y fue hundido con su carga de productos coloniales. Hacía casi dos semanas que el corsario había salido de Bremenhaven y el Comandante Reymann estaba a punto de descubrir el mayor defecto de los vapores armados como corsarios: su excesivo consumo de carbón. Si bien el "Kaiser Wilhelm Der Grosse" era notable por sus performances en el dominio de la velocidad, también se destacaba por las exigencias de sus calderas que, a velocidad media, no consumían menos de 250 toneladas de carbón al día . . . Con sus bodegas casi vacías, después de haber alertado al centro de reabastecimientos de las Canarias, tomó la ruta del Río de Oro el 16 de Agosto.

En esta desolada bahía de la costa de Mauritania, el corsario fondeó ancla el 17 para esperar los reabastecimientos solicitados. El funcionario de la Administración española local encontró poco convincentes las razones de la escala del buque alemán en esas aguas habitualmente desiertas, cuando el Comandante Reymann declaró que se trataba de una avería de las máquinas que sería rápidamente reparada con los medios disponibles a bordo. De hecho, el buque tuvo que esperar hasta el 22 la llegada de los reabastecedores. Los primeros en llegar fueron los buques de carga alemanes "Duala" que venía de Las Palmas, y el "Arucas" proveniente de Tenerife. El embarque de carbón y de víveres empezó desde la llegada de los dos reabastecedores, a los que se unieron algunos días más tarde los buques de carga alemanes "Bethania"



y el buque de carga austríaco "Magdeburg" que traían de las Palmas 6.000 y 1.400 tons. de carbón, respectivamente.

El embarque de todo ese combustible iba a ser interrumpido el 26 por la inesperada llegada del crucero británico "Highflyer" (1902, 5.950 tons., 21 nudos, 11 piezas de 152 mm.) operando sin duda de acuerdo con informes que la larga jornada del corsario había dado tiempo de llegar a su sector de patrulla de las Canarias.

Sorprendido en su fondeadero, después de la pausa de mediodía, superado por el poderío de su adversario, estaba perdido. Por eso, ignorando las órdenes de rendirse que le dirigía el crucero británico mediante un proyector, y después de haber transbordado a sus 126 prisioneros a uno de los carboneros, el comandante Reymann dio la orden de hundimiento y evacuación de su buque, sobre el cual empezaron a multiplicarse rápidamente los tiros. Mientras el corsario se hundía, el Comandante, seguido de 9 oficiales y 62 suboficiales y marineros, llegó a la flotilla, donde fueron recogidos por los españoles. Otros 500 miembros de la tripulación se fugaban hacia el "Bethania" que puso proa al Oeste y fue capturado más tarde por el crucero acorazado "Essex" cerca de Jamaica. Los otros tres reabastecedores, entre ellos el "Arucas" que había embarcado los prisioneros, tuvieron la suerte de escaparse sin sufrir daños.

El "Kronprinz Wilhelm"

El segundo vapor alemán promovido al rango de crucero auxiliar fue el "Kronprinz Wilhelm", que, como el anterior, pertenecía a la compañía Norddeutscher Lloyd.

Había entrado en servicio en 1901, desplazaba 14.908 toneladas y hacía 23 nudos, velocidad que significaba un consumo de carbón tan elevado como el del "Kaiser Wilhelm Der Grosse". Las 4.420 toneladas contenidas en sus bodegas se agotaban después de once días de navegación a 18 nudos.

A la iniciación de las hostilidades, entre Alemania por una parte y Rusia y Francia por otra, el "Kronprinz Wilhelm" se encontraba en Nueva York, en compañía de otros siete grandes vapores alemanes. Aunque estos recibieron la orden de permanecer al abrigo de aguas neutrales, el "Kronprinz Wilhelm" fue informado por el agregado naval alemán de la Embajada de Washington que tenía que hacerse a la mar rumbo al sur.

La ruta seguida por el vapor, que el 4 se había enterado del estado de guerra con Gran Bretaña, lo llevó el 6 aproximadamente a 120 millas de la isla Wantling, o sea a 350 millas al norte de Cuba, donde a las 7 de la mañana se juntó con el crucero ligero "Karlsruhe" con el cual había estado en contacto por radio durante las últimas 24 horas.

El objeto de este encuentro en la mar era la transformación del vapor en crucero auxiliar. Tan pronto como los dos buques se encontraron, el crucero se atracó al vapor que con la ayuda de sus plumas de carga embarcó el armamento que le habían destinado consistente en dos piezas de 88 mm., que el crucero llevaba desde su partida de Alemania dos meses antes. Se embarcaron también 300 obuses y luego los artilleros escogidos entre los tripulantes del "Karlsruhe".

Permanecía a bordo todavía el comandante del nuevo crucero auxiliar, el Teniente de Navío Thierfelder, que también provenía de la tripulación del Comandante Kohler, cuando a las 11 apareció repentinamente, al sur, el crucero acorazado "Suffolk" (1903, 9.800 toneladas, 14 piezas de 152 mm., 23 nudos) llevando la insignia del contraalmirante Cradock. Thierfelder pasó rápidamente al crucero auxiliar que se alejó a gran velocidad, proa al noreste, mientras que el "Karlsruhe" huía hacia el norte, perseguido en vano por el "Suffolk".

Pasado el peligro, los días siguientes se emplearon a bordo del "Kronprinz Wilhelm" en dar ubicación a las dos piezas de 88 mm. que constituían el único armamento del corsario y que no le daban la menor oportunidad en caso de encontrarse con un buque británico, aunque se tratara de un simple crucero auxiliar, ya que éste llevaría por lo menos cañones de 120 mm.

El 17 de Agosto, el corsario penetró en la zona de las Azores y se preparó para efectuar la guerra de corso. Primero necesitaba llenar sus carboneras que habían quedado vacías con los 11 días de navegación precedentes. Esto se hizo entre el 18 y 21, gracias a las 2.500 toneladas de carbón llevadas por el buque de carga alemán "Walhalla" venido de Las Palmas. Ahora que tenía bastante combustible para navegar unos 12 días a mediana velocidad, continuó proa al Sur y el 27 se encontró con el velero danés —entonces neutral— "Elizabeth" que fue autorizado a continuar su ruta. Igualmente fue respetado el velero ruso "Pittan" que navegaba con lastre y cuya tripulación el Comandante Thierfelder habría tenido que embarcar y alimentar si lo hubiera hundido.

El 3 de Septiembre, sin haber efectuado las capturas que le habrían proporcionado carbón necesario para las calderas de su buque, el Comandante Thierfelder de nuevo tuvo que recurrir a un reabastecedor alemán. Esta vez se trataba del "Asunción" que se reunió con el crucero auxiliar a 200 millas al Este del Cabo San Roque. Al día siguiente, la suerte fue por fin favorable para el corsario que capturó el buque de carga británico "Indian Prince" (2.846 toneladas) a 210 millas al Este de Pernambuco. El vapor fue despojado de su carbón y de todo lo que podía ser útil a la dotación alemana, operación que duró hasta el 9 en la mañana, día en que la primera presa del "Kronprinz Wilhelm" fue hundida con ayuda de cargas explosivas, a 200 millas al norte de la Isla Trinidad.

Dos días más tarde, el corsario fue alcanzado por los reabastecedores "Ebernburg", "Pontos" y "Prussia" a 150 millas de Trinidad. Era tal la cantidad de carbón y de víveres frescos aportada por los tres buques que su transferencia a bordo del corsario duró hasta el 19, fecha en que los reabastecedores se pusieron en ruta hacia puertos neutrales llevando la dotación del "Indian Prince", mientras el "Kronprinz Wilhelm" permanecía en las proximidades de Trinidad hasta fines del mes de Septiembre.

En vista que los días pasaban sin encontrar nuevas presas, puso proa al sur y el 7 de Octubre tomó literalmente al abordaje, a 300 millas al este de Montevideo, al buque de carga británico "La Correntina" que transportaba una carga de carne a Gran Bretaña. En lugar de seguir explorando metódicamente esta región que se anunciaba favorable, apartándose de su terreno de caza, el Comandante Thierfelder se dedicó, como lo hiciera varias veces, a vaciar completamente su presa, lo que demoró hasta el 14. El 20 de Octubre, el reabastecedor "Sierra Córdoba" le llevó un abundante cargamento de carbón y víveres, embarcando en cambio a los 22 tripulantes de "La Correntina".

El Comandante Thierfelder decidió cambiar de zona de operaciones y maniobró para colocarse en la ruta que conducía a la costa sudamericana frecuentada en esa época por numerosos veleros. Uno de ellos, el francés "Unión", cargado con 3.100 toneladas de carbón, fue capturado por el corsario el 28 de Octubre. La transferencia de este carbón duró hasta el 19 de Noviembre cuando el velero, conteniendo aún 800 toneladas del precioso combustible, pero desequilibrado por una descarga carente de método, zozobró.

El corsario volvió a la ruta de los veleros de la que se había apartado para vaciar al "Unión", y el 21 capturó un segundo velero francés, el "Anne de Bretagne", cargado de madera con destino a Melbourne. Debido a la naturaleza de esta carga el comandante Thierfelder lo hundió sin perder tiempo. Su desaparición fue seguida de un nuevo cambio de sector de caza del corsario. El comandante decidió volver a operar en la ruta de cabo San Roque, islas del Cabo Verde, y el 4 de diciembre, a 460 millas al norte de Pernambuco, efectuó su quinta presa, el carbonero británico "Bellevue", que llevaba 5.400 toneladas de carbón a Montevideo.

Simultáneamente fue abordado e inmediatamente hundido, porque navegaba con lastre, el buque de carga francés "Mont Angel". En cuanto al "Bellevue", siguiendo la tradición a bordo del "Kronprinz Wilhelm", fue apartado de la ruta en la cual había sido capturado y enteramente vaciado hasta el 20 de Diciembre, día en que una carga explosiva puso término a su carrera, luego que su dotación fuera confiada al reabastecedor "Otavi" que se había reunido con el corsario el 4, y que la desembarcó en Las Palmas.

A partir del 28 de Diciembre, el "Kronprinz Wilhelm" operó a lo largo de la ruta Fernando Noronha - Rocas San Pablo. Este nuevo cambio de sector produjo inmediatamente una presa: la del carbonero "Hemisphere" (3.486 toneladas) que fue vaciado hasta el 30 de Diciembre y hundido el 7 de Enero de 1915 a 550 millas al este de las Rocas de San Pablo, después de trasladar su tripulación al reabastecedor "Holger", proveniente de Pernambuco.

El siguiente objetivo del comandante Thierfelder fue la ruta comercial de Las Palmas - Buenos Aires. El 10 de enero fue capturado ahí, a 300 millas al norte de las Rocas de San Pablo, el buque de carga británico "Potaro" (4.413 toneladas) que se dirigía con lastre hacia Montevideo y que fue provisoriamente conservado. Dos presas se hicieron el 14 cuando el corsario se apoderó, a 230 millas al norte de las Rocas de San Pablo, del buque de carga "Highland Brae" (7.643 toneladas) y del pequeño velero canadiense "Wilfred M" (251 tons.). Mientras que este último fue hundido inmediatamente de un espolonazo, el "Highland Brae" fue vaciado sistemáticamente hasta el 30 de Enero y luego hundido, a 100 millas del sur de Trinidad, al mismo tiempo que el "Potaro".

Hecho esto, el corsario, acompañado por el "Holger", volvió a operar en la ruta de los veleros que había abandonado desde fines del mes de Noviembre.

El 3 de Marzo, a 930 millas de Río de Janeiro, hundió al velero noruego "Semantha" que transportaba una carga de harina hacia Gran Bretaña. Ninguna presa fue efectuada hasta el 12, cuando el "Holger", después de haber tomado a bordo los prisioneros del corsario, se separó del "Kronprinz Wilhelm" y puso proa al sur hacia Buenos Aires, donde llegó el 17, siendo internado el 18 de Febrero de 1915.

Este acto iba a marcar un vuelco en la historia de los corsarios alemanes que operaban en el Atlántico.

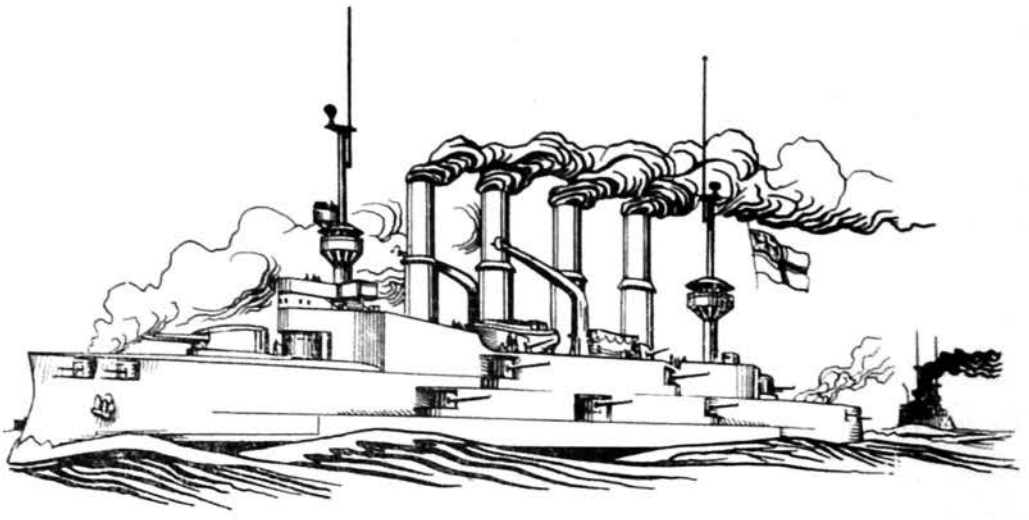
En efecto, hasta esa fecha, los comandantes de los buques de carga que servían de reabastecedores habían podido actuar a su voluntad, zarpando de los puertos neutrales de América del Sur cargados con carbón y víveres, sin ser inquietados en absoluto y volviendo con la misma impunidad para desembarcar las tripulaciones de los buques capturados y recibir nuevas cargas.

El único freno a su actividad era la amenaza de ser interceptados por alguna unidad de la Armada Real, que durante los siete primeros meses de la guerra había tenido bastante trabajo con las contramedidas adoptadas ante el peligro de ver la escuadra de cruceros desembarcar en el Atlántico Sur después de la batalla de Coronel, y con la rebusca del "Karlsruhe", "Kaiser Wilhelm Der Grosse", "Cap. Trafalgar" y "Prinz Eitel Friedrich".

Pero las tareas encomendadas a algunas de las unidades disponibles en el Atlántico Sur habían ido aliviandose poco a poco. El "Kaiser Wilhelm Der Grosse" había sido destruido el 26 de Agosto de 1914, seguido el 14 de Septiembre por el "Cap. Trafalgar". El "Karlsruhe" no se había hecho presente desde el 26 de Octubre, día de la captura del "Vandyck" y pronto iban a abandonar su búsqueda. En cuanto a la temible amenaza que constituía la escuadra de cruceros, había desaparecido el 8 de Diciembre de 1914. Por lo tanto, en Febrero de 1915, no quedaba más que decidir la suerte del "Kronprinz Wilhelm" y del "Prinz Eitel Friedrich". Como todos los corsarios, éstos dependían estrictamente de los combustibles necesarios para sus calderas.

Alemania y sus aliados ya no parecían tan seguros de lograr la victoria en Europa en un futuro próximo. La presión diplomática de los Gobiernos británico y francés se hizo sentir en los países de América del Sur en forma cada vez más acentuada, lo que los obligó poco a poco a respetar más aún las reglas de neutralidad efectiva. Debido a esto se produjo la internación del "Holger" y resultó casi imposible para los buques alemanes de reabastecimiento seguir utilizando los puertos uruguayos, argentinos y brasileños. La suerte del "Kronprinz Wilhelm" estaba ligada por lo tanto a sus presas futuras y al carbón que pudieran proporcionarle.

El 22 de Febrero, el corsario tuvo la buena suerte de capturar al carbonero británico "Chasehill" (4.853 toneladas) que transportaba 2.860 toneladas del precioso combustible. La captura efectuada el día anterior, aunque importante,



...el crucero "Highflyer", que operaba de acuerdo a informaciones...

fue mucho menos útil, ya que se trataba del vapor francés "Gaudeloupe" que había zarpado de Río Janeiro hacia Bordeaux. Luego que el buque francés fue vaciado de lo que podía servir al corsario, fue hundido en la mañana del 9 de marzo, mientras que el "Chasehill", despojado de su carga, transportaba a Pernambuco a la tripulación y los pasajeros franceses entre los cuales se contaban mujeres y niños. Una nueva presa, el buque de carga británico "Tamar", que transportaba café y no el carbón deseado, se realizó el 24 de Marzo a 500 millas al Este de Pernambuco. A pesar de la captura de un carbonero británico, el "Kronprinz Wilhelm" iba a tener dentro de poco una urgente necesidad de este combustible que esperaba recibir del "Macedonia", buque de carga alemán que había partido el 15 de Marzo de Las Palmas, pues la neutralidad española, teñida de germanófila, era entonces bastante flexible.

Siguiendo las instrucciones que el centro de reabastecimientos alemán local le había dado al partir de Las Palmas, el comandante del "Macedonia" debía navegar, a partir del 9 de Abril, al Sudoeste de las Rocas de San Pablo.

Ahora bien, cuando el buque de carga se dirigía hacia el punto de reunión fue interceptado y capturado, el 28 de Marzo, por el crucero ligero "Gloucester" que operaba con informaciones. La presa hecha la víspera por el "Kronprinz Wilhelm" no compensaba la pérdida del "Macedonia". Se trataba en efecto del buque británico de carga "Coleby" (3.824 toneladas) que no transportaba carbón, sino 5.500 toneladas de harina y que fue hundido inmediatamente a cañonazos, igual que el "Tamar", tres días antes.

La situación del "Kronprinz Wilhelm" era ahora deseperada con sus pañoles de carbón y de víveres casi vacíos, una tripulación que no se había desembarcado desde hacía ocho meses y que por la falta de alimentos frescos empezaba a sufrir privaciones; máquinas con averías cada vez más frecuentes, el casco con numerosos desperfectos producidos por los reabastecimientos en la mar. Se imponía la solución de una internación en un puerto neutral. El Comandante Thierfelder decidió alcanzar a Newport News (Virginia) donde el corsario fondeó en la mañana del 11 de Abril, luego de un crucero de 250 días en el curso de los cuales había recorrido 37.666 millas y destruido 14 buques que totalizaban 55.000 toneladas.

A la entrada del puerto americano, el "Kronprinz Wilhelm" había evitado diestramente al crucero acorazado "Essex" que vigilaba una eventual salida del "Prinz Eitel Friedrich" fondeado en Newport News desde hacía cuatro días. El comandante Thierfelder difícilmente parecía resuelto a la internación. Tan pronto como el buque fondeó en el puerto solicitó un derecho de escala de veintiún días a fin de acondicionar al corsario. Las autoridades americanas sólo le concedieron tiempo para una pequeña y rápida carena

del 19 al 22 de Abril y en circunstancias que no había vuelto a hacerse a la mar después de este plazo, el 25 de Abril de 1915 lo internaron. Embargado por la Armada de Estados Unidos el 6 de Abril de 1917, cuando este país entró en guerra, el corsario convertido en transporte de tropas y rebautizado "Von Steuben", navegó todavía durante algunos años bajo pabellón americano, antes de ser desguazado en 1923.

El "Cap Trafalgar"

El tercer vapor alemán que operó en el Atlántico fue el "Cap Trafalgar". Se trataba de un buque nuevo, entrado en servicio en 1913, con un desplazamiento de 18.710 toneladas y una velocidad de 18 nudos, que pertenecía a la compañía Hambourg-Sudamerika. Aunque a comienzos del mes de Agosto de 1914 el "Cap Trafalgar" estaba en Buenos Aires, la historia de su comandante y de una parte de su tripulación de tiempo de guerra empezó en la ribera africana del Atlántico.

La colonia alemana del sudoeste africano poseía en 1914 un buque apostado, el pequeño cañonero "Eber". Este buque, de poco valor militar (1903, 977 toneladas, 13 nudos, 2 piezas de 105 mm. y 6 de 37 mm.) formaba parte de los que en caso de guerra no debían emprender operaciones contra el enemigo, sino equipar a un gran vapor rápido como crucero auxiliar, transfiriéndole armamento y dotación. Las instrucciones para tiempo de guerra del Capitán de Corbeta Wirth, comandante del "Eber", le ordenaban dirigirse a la costa sudamericana en la cercanía de los accesos a Bahía y encontrarse ahí con el vapor al que equiparía de corsario, antes de tomar su mando.

Cuando los signos anunciadores de la guerra empezaron a acumularse a fines del mes de Julio, el "Eber" se encontraba en plena carena en el Cabo, donde recibió un telegrama de Berlín que le ordenaba dirigirse lo más pronto posible a la bahía de Lüderitz, en el Sudoeste africano alemán. Mientras que su buque ponía rumbo hacia esta destinación, el Comandante Wirth transmitió por radio al buque alemán "Steiermark" que se encontraba en Lüderitz la orden de cargar el máximo de carbón y de víveres. Entrando en dicha bahía en la noche del 1º al 2 de Agosto, el "Eber" encontró al buque de carga y recibió la orden de movilización general. Luego que el buque de carga terminó de embarcar su carbón y sus víveres, zarpó en compañía del "Eber", el 3 de Agosto, proa al Oeste, en dirección a la isla Trinidad, donde llegaron el 19. El único acontecimiento que rompió la monotonía de la travesía fue el abordaje de un velero inglés, que el comandante Wirth no capturó pues a causa del mal funcionamiento de la radio del "Eber" ignoraba si Alemania se encontraba efectivamente en guerra contra Gran Bretaña. Esta noticia le fue confirmada por los comandantes de los buques de carga encontrados en el fondeadero de Trinidad, el "Baden", "Santa Isabel" y "Sevilla" que esperaban para reabastecer al futuro corsario. Por su parte, el "Cap Trafalgar" que había salido de Buenos Aires el 17 de Agosto en la tarde, hizo escala en Montevideo donde había embarcado 1.600 toneladas de carbón y zarpado el 23 con destino a Las Palmas, por lo menos según declaración de su comandante, pero destinado en realidad a Trinidad, donde se juntó con el "Eber". La transformación del vapor en corsario quedó terminada el 1º de Septiembre. El 4, izando el pabellón de la marina mercante imperial, el "Eber" fondeó en Bahía, desprovisto de todo armamento y tripulado por una dotación reducida, bajo las órdenes del Teniente de Navío Wimpel. Internado por las autoridades brasileñas, el 14 de Septiembre de 1914, el "Eber" dio que hablar el 26 de Octubre de 1917, día de la declaración de guerra de Brasil a Alemania, cuando los pocos marinos que permanecieron a bordo lo hicieron saltar para evitar que su buque fuera tomado por la Armada del Brasil.

La transformación del "Cap Trafalgar" en crucero auxiliar consistió en la transferencia del armamento de la cañonera (una pieza de 105 mm. fue instalada a babor a proa y la otra a estribor a popa). La modificación de la silueta del vapor se logró mediante la supresión de la tercera chimenea, que por lo demás era postiza y sólo servía para la ventilación, y mediante la aplicación de una capa de pintura obscura sobre las superestructuras. En cuanto a su dotación de origen,

fue reforzada por la del "Eber", quedando compuesta por 14 oficiales y 305 suboficiales y marineros.

Hemos visto que con motivo de la escala en Montevideo, el "Cap Trafalgar" no había embarcado más de 1.600 toneladas de carbón. En sus bodegas había capacidad para un total de 5.100 toneladas, lo que le daría una autonomía de 7.100 millas a 15 nudos. Antes de entrar en operaciones era preciso, por lo tanto, llenar las bodegas del corsario. Parece que esto duró mucho, tal vez a causa de la fuerte marejada que castigó el fondeadero de Trinidad. El 4 de Agosto el comandante Wirth hizo suspender la faena de carbón y puso proa al norte a fin de ir a terminarla a los arrecifes de Roccas donde esperaba encontrar una mar más favorable. Tuvo que renunciar a su proyecto, pues el 9, cuando se encontraba todavía navegando, un mensaje informó al comandante Wirth que los carboneros que esperaban en los arrecifes de Roccas estaban reservados para el "Karlsruhe". Era preciso ir a fondear nuevamente a Trinidad para terminar ahí el embarque de carbón. El 13, el "Cap Trafalgar" fondeó ancla ante la isla donde se encontraba ya el buque de carga alemán "Eleonore Woermann" y el carbonero americano "Berwind". La faena de carbón empezó en la madrugada del 14. El "Berwind" se atracó al vapor, mientras que el "Eleonore Woermann" permanecía de centinela frente a la isla. Repentinamente a las 11 horas apareció en el horizonte el crucero auxiliar británico "Carmania", que también era un vapor transformado (1903, 19.524 toneladas, 16 nudos, 8 piezas de 120 mm.) comandado por el Capitán de Corbeta Grant. Mientras sus reabastecedores se apresuraban en alejarse hacia alta mar, el "Cap Trafalgar" dejaba su fondeadero a las 11,30 proa al Sudeste, perseguido por el "Carmania". A mediodía ambas partes abrieron fuego, luego que el "Cap Trafalgar" se enfrentara con el "Carmania" izando sus colores; 7.500 metros separaban en ese momento a los adversarios. Los destrozos materiales y las pérdidas de vidas humanas se acumularon en los dos buques, pero el "Carmania" tenía la ventaja de contar con un armamento superior. A las 13.30 el "Cap Trafalgar" zozobró a estribor, saludado por las aclamaciones de la dotación británica vencedora, arrastrando consigo el cuerpo del Comandante Wirth, de 2 oficiales y de 12 suboficiales y marineros.

Aunque el "Carmania" flotaba todavía, también había sufrido mucho, pues fue alcanzado por 79 obuses de 105 mm. que habían muerto a 9 hombres de la dotación y herido a otros 26. Sacando provecho de la escasa velocidad que tenía ahora el crucero auxiliar británico, el "Eleonore Woermann" volvió a recoger a los sobrevivientes del "Cap Trafalgar" y los desembarcó más tarde en Buenos Aires.

Acompañado por el crucero ligero "Bristol", que lo había alcanzado durante la noche, el "Carmania" logró llegar a la base secreta británica de las rocas de Albrolhos entre Trinidad y la costa de Brasil, de donde volvió a partir, brevemente reparado, el 17 de Septiembre en dirección a Gibraltar.

El "Prinz Eitel Friedrich"

Los vapores alemanes que operaron en el Atlántico no fueron los únicos que desempeñaron el papel de corsarios en el curso de los primeros meses de la guerra. Dos vapores fueron equipados también con este fin en Tsing-Tao al comienzo de las hostilidades: el "Prinz Eitel Friedrich" y el "Cormoran", cuyas aventuras trataremos ahora de narrar.

El "Prinz Eitel Friedrich", perteneciente a la compañía Norddeutscher Lloyd y que entró en servicio en 1904, era un buque mucho más modesto que los vapores armados que operaron en el Atlántico. En efecto, sólo desplazaba 8.797 toneladas y no hacía más de 15 nudos, lo que lo convirtió, una vez transformado en crucero auxiliar, en una unidad mucho más discreta que el "Kaiser Wilhelm Der Grosse", el "Kronprinz Wilhelm" y el "Cap Trafalgar" (las 6.000 toneladas de carbón que podía embarcar le permitían recorrer 10.000 millas a 14 nudos).

A la declaración de guerra se encontraba en Tsing-Tao, de vuelta de un crucero que las amenazas de un conflicto inminente habían hecho interrumpir en Shanghai. Desde su llegada a la base alemana de Shan Tung, el 2 de Agosto, empezaron los trabajos para transformarlo en crucero auxiliar. Se utilizó para este

fin a las pequeñas cañoneras "Luchs" y "Tiger" (1900, 894 toneladas, 13 nudos) que cedieron al nuevo buque dotación y armamento. Así fue como el "Prinz Eitel Friedrich" se encontró armado con 4 piezas de 105 mm., 6 de 88 mm. y 12 de 37 mm. En cuanto a su dotación, colocada bajo órdenes del comandante del "Luchs", el capitán de corbeta Thierichens, se componía ahora de 25 oficiales y 377 suboficiales y marineros.

La primera misión de guerra del corsario consistió en proteger buques mercantes. Hemos visto que el 3 de Agosto el Capitán de Fragata von Müller, comandante del "Emden", había recibido la orden del Almirante von Spee de formar en Tsing-Tao un convoy de reabastecimientos a la disposición de la escuadra de cruceros y de encaminarla hasta Pagan, en las Marianas, donde el Almirante deseaba hacer carbón los días 11 y 12 de Agosto. Escoltados por el "Prinz Eitel Friedrich" los 7 buques de carga del convoy llegaron el 11 a Pagan. El 13 de Agosto, el crucero auxiliar zarpó en compañía de la escuadra con destino a Enevetck, en las Marshall, donde permaneció desde el 19 al 22 de Agosto. Siempre en compañía de la escuadra, el "Prinz Eitel Friedrich" llegó a Majuro donde fondeó del 27 al 30 de Agosto y se reunió con un congénere, el crucero auxiliar "Cormoran" que había salido de Tsing-Tao con dos reabastecedores complementarios. El 30 de Agosto, el "Prinz Eitel Friedrich" se separó de la escuadra de cruceros, cuando acompañado por el "Cormoran" y el reabastecedor "Mark", fue enviado por el Almirante von Spee con la orden de efectuar guerra de corso en las aguas australianas. Esta misión fue un fracaso, como lo explica el comandante Thierichens:

"En primer lugar queríamos dirigirnos a las costas australianas para efectuar guerra de corso. Para ello era preciso contar con carbón del cual, por así decirlo, estábamos casi totalmente desprovistos. Hicimos ruta en esa dirección con la esperanza de encontrar buques que pudieran reabastecernos. La esperanza fue vana. Además, nos enteramos que todos los pasos hacia Australia estaban obstruidos por los ingleses y los japoneses. Por lo tanto renunciamos a nuestro plan, con la idea de buscar en las colonias alemanas". (W. v. Lansdorff, "Kaperkrieg im Atlantik). Después de haberse separado del "Cormoran", el "Prinz Eitel Friedrich" empezó de isla en isla la búsqueda del precioso combustible. Lo encontró en Malakal: "Y en tierra encontramos, como preparado para nosotros, un montón de carbón de 2.000 toneladas aproximadamente. Lo más gracioso era que este carbón había sido llevado desde Japón antes que empezara la guerra. El vapor alemán que lo había traido hasta acá había salido de Japón con anterioridad a la declaración de guerra y no sabía absolutamente nada al respecto. No se contaba con barcazas, pero había bastante gente disponible. Los grandes botes de rescate fueron botados al agua, se izaron sábanas a guisa de velas para

llegar a la orilla; los botes llenos fueron remolcados hasta el buque con la ayuda de una guindaleza y luego retornaban vacíos a la orilla con ayuda de las velas improvisadas. En 7 días todo el carbón fue embarcado y pudimos continuar nuestra ruta".

En efecto se trataba de llegar a Alerichaven en Nueva Guinea, donde debía esperar al "Cormoran". Cuando el Prinz Eitel Friedrich" fondeó en ese lugar el 28 de Septiembre, fue para enterarse por un misionero alemán que las tropas australianas habían desembarcado el 26 en Friedrich-Wilhelmshaven y ocupaban la ciudad a 6 millas de distancia, apoyadas por la escuadra australiana del Almirante Patey.

El comandante Thierichens se apresuró entonces a abandonar esos parajes peligrosos y decidió dirigirse a la costa occidental de América, hacia la cual sabía que se dirigía también el Almirante von Spee. El "Prinz Eitel Friedrich" volvió a ocupar su puesto en la escuadra de cruceros el 27 de Octubre en Más Afuera y el 30 recibió la orden del Almirante von Spee de escoltar hasta Valparaíso a los reabastecedores "York" y "Gottingen". Fue cuando cumplía esta misión que el crucero auxiliar estuvo a punto de hacer su primera presa. Persiguió hasta las aguas territoriales chilenas al buque de carga británico "Colusa" (5.732 toneladas) que sólo se salvó gracias a la llegada providencial de un destructor chileno que recordó al "Prinz Eitel Friedrich" las leyes internacionales. Fue pues un corsario frustrado el que luego de una corta escala de 24 horas en Valparaíso, se reunió el 8 de Noviembre en Más Afuera con los vencedores de Coronel que se preparaban para la travesía del Cabo de Hornos. Pero no debía acompañar la escuadra de cruceros. En efecto, el Almirante von Spee decidió mantenerlo en el Pacífico hasta comienzos del mes de Diciembre, a fin de hacer ruido ahí con su estación de radio para tratar de ocultar al Almirantazgo Británico el paso hacia el Atlántico del resto de la escuadra. El 5 de Diciembre el "Prinz Eitel Friedrich" inició finalmente su carrera de corsario capturando y hundiendo a 70 millas al sur de Valparaíso al buque de carga inglés "Charcas" (5.067 toneladas) cargado de nitrato. El crucero auxiliar se encontraba todavía frente a la costa chilena cuando el 10, la intercepción del tráfico radial británico le hizo saber la noticia de la derrota de las Falklands. Imaginando con justa razón que, por el hecho de la desaparición del "Dresden", las regiones del Cabo de Hornos y del Estrecho de Magallanes debían esar estrechamente vigiladas por la Armada Real, el comandante Thierichens estimó más prudente permanecer en el Pacífico y decidió acercarse a la zona muy poco frecuentada de la Isla de Pascua que un solo buque unía anualmente con el continente. Fue cuando se dirigía a este territorio chileno aislado que, el 11 de Diciembre, el corsario operó su segunda captura, el velero francés "Jean" cargado con 3.500 toneladas de carbón. Con el velero a remolque el "Prinz Eitel Friedrich" continuó hacia isla de Pascua donde el comandante Thierichens había decidido vaciar su presa. Otra captura fue realizada el 12. Esta vez se trataba del velero británico "Kildalton" (1.784 toneladas) que fue inmediatamente hundido, a 870 millas al sudoeste de Valparaíso.

Habiéndose soltado el remolque del "Jean" para ir a reconocer los parajes de la Isla de Pascua, el corsario fondeó el 23 en la bahía de Cook e instaló un puesto de vigilancia en el Rano Roi, la cumbre más elevada de la isla. Al criador inglés local que ignoraba el estado de guerra entre Alemania y su propio país, el comandante Thierichens compró una gran cantidad de ovejas y vacunos y esperó la llegada del "Jean", que una vez vaciado fue hundido a cañonazos el 31 de Diciembre de 1914.

El 6 de Enero de 1915, el corsario desembarcó las dotaciones del "Jean" y del "Kildalton" y zarpó en dirección del Cabo de Hornos a fin de desembocar en el Atlántico Sur. Para evitar en lo posible los malos encuentros, el crucero auxiliar pasó muy lejos del Cabo de Hornos, en el límite de los hielos de la Antártida, reanudando su carrera de corsario el 26 de Enero cuando a 1.300 millas al este de la costa de Uruguay, capturó y hundió al velero ruso "Isabel Browne" cargado con salitre. Siguieron el 21 el francés "Pierre Loti" y el "Williams P. Fry", los dos veleros, el segundo americano, pero con carga inglesa. El 28 le tocó nue-

vamente el turno a un velero francés, el "Jacobsen". La siguiente captura se haría esperar hasta el 12 de Febrero. Esta vez se trató de un velero británico, el "Invercoe" (1.421 toneladas) cargado de trigo y que fue hundido a 890 millas al este de Río de Janeiro.

Las 3.500 toneladas de carbón del "Jean" ya estaban casi totalmente agotadas y la captura de un carbonero o de un vapor que dispusiera de carbón se hacía urgente. También el comandante Thierichens decidió explorar los parajes de las Rocas San Pablo. Una captura fue hecha el 18 de Febrero a 400 millas al Este de Pernambuco, el buque de carga británico "Mary Ada Short" (3.605 toneladas) pero transportaba maíz y no el carbón esperado... El día siguiente se destacó por una presa, imponente pero inoportuna, teniendo en cuenta las bocas suplementarias que habría que alimentar por parte del corsario. Tratábase del vapor francés "Florida", transportando 150 pasajeros, muchos de ellos mujeres y niños. Sin embargo, la captura del vapor fue bien acogida por el comandante del corsario, en la medida que introducía un poco de lujo momentáneo en la existencia bastante espartana que se llevaba a bordo del "Prinz E. Friedrich". "Hasta entonces nuestras comidas habían sido muy poco variadas: ternera y guisantes secos, frejoles y tocino. Gracias al feliz encuentro del "Florida", pudimos nuevamente aportar cambios al menú. Las buenas conservas, champaña, toneladas de cerveza y cigarrillos pasaron a nuestro buque... Otra delicia fue no frotarnos más el cuerpo con jabón blando, sino poder utilizar verdadero jabón francés de olor (...). Al día siguiente todo el buque olía como una perfumería de primera clase", apuntó más tarde el comandante. Pero esto no podía hacer olvidar a Thierichens su preocupación más importante: el carbón. El 20, a 490 millas al noreste de Pernambuco, fue hundido el buque de carga británico "Willerby" que navegaba con lastre. La esperanza de encontrar carbón se había frustrado una vez más... Y por lo tanto parecía ineludible la internación en un país neutral, sobre todo que la organización alemana de reabastecimientos instalada en los puertos sudamericanos estaba entonces desmantelada. Además, las máquinas del buque daban cada vez más preocupaciones al oficial mecánico mientras que a pesar de la momentánea ayuda aportada por la captura de la "Florida", los víveres comenzaron a hacerse escasos a bordo. Por lo tanto el Comandante Thierichens decidió dirigirse a Newport News, a 3.000 millas de distancia. El corsario fondeó ahí el 11 de Marzo y logró carenarse hasta el 14, mientras que los cruceros británicos alertados se apresuraban en ir a bloquearlo, temiendo el Almirantazgo que el crucero se reabasteciera y volviera a la mar. De hecho, el 8 de Abril de 1915, el comandante Thierichens aceptó la internación de su buque y terminaba por tanto el crucero con la destrucción de 11 buques con un total de 33.153 toneladas.

Pero el "Prinz Eitel Friedrich" debía volver a navegar: embargado el 6 de Abril de 1917 por la Armada de Estados Unidos, fue empleado como transporte de tropas bajo el nombre de "Kalb". En 1921, fue cedido a la compañía "United American Line" que lo utilizó hasta 1924 después de haberlo rebautizado "Mount Clay". Llevando este último nombre debía ser desguazado en 1927.

El "Cormoran"

En numerosas oportunidades, durante el examen del periplo del "Prinz Eitel Friedrich", hemos hecho alusión al "Cormoran".

Recordamos pues brevemente que el vapor ruso "Riasan" de 3.433 toneladas, con 15 nudos de velocidad y construido en Alemania en 1909, había sido capturado por el "Emden" el 4 de Agosto de 1914 en el Estrecho de Corea y llevado a Tsing-Tao. Allá se había tomado la decisión de transformarlo en crucero auxiliar utilizando para este fin el armamento y dotación del pequeño crucero "Cormoran". Este buque, de poco valor militar (1893, 1.612 toneladas, dos tubos lanzatorpedos de 350 mm.) habitualmente estacionado en el Pacífico Sur acababa de llegar a Tsing-Tao para una revisión general, poco antes que empezaran las hostilidades. En cuatro días el "Riasan", rebautizado "Cormoran", recibió las ocho piezas de 105 mm. del pequeño crucero (se renunció a los tubos lanzatorpedos), la totalidad de su dota-

embarcó 2.000 toneladas de carbón, lo que le daba una autonomía de 10.000 millas a 14 nudos. El 10 de Agosto de 1914, el nuevo crucero auxiliar, mandado ahora por el capitán de Corbeta Zuckschwerdt, que hasta entonces había sido comandante del primer "Cormoran", zarpó de Tsing-Tao. La misión que le habían confiado consistía en escoltar hasta Majuro a dos reabastecedores para la escuadra de cruceros: el "Ahlers" y "Gottingen", a los que se unió en el fondeadero de Pagan después de haber sorteado sin daños un tifón el 16 de agosto. Navegando agrupadas, las tres unidades llegaron a Majuro, donde fondearon cerca del resto de la escuadra de cruceros. Enviado el 30 de Agosto por el Almirante von Spee, en compañía del "Prinz Eitel Friedrich", a efectuar guerra de corso en aguas australianas, el "Cormoran", tal como este último, conoció el difícil problema del reabastecimiento de carbón. Hemos visto que los dos buques se habían separado para tratar de llenar su bodegas en las diferentes islas que todavía constituían el imperio colonial alemán en el Pacífico Sur. Si bien el "Prinz Eitel Friedrich" lo logró sin grandes penas, no ocurrió lo mismo con el "Cormoran" que el 23 de Septiembre se presentó desabastecido en el punto de reunión que le había indicado el "Prinz Eitel Friedrich" en Alerishaven, Nueva Guinea. Ahí fue donde en la mañana del 24, el Comandante Zuckschwerdt fue advertido, por el puesto de acecho instalado sobre la ribera, encima de un árbol de 50 metros, que cuatro buques de guerra cruzaban ante el puerto de Friedrich-Wilhelmshaven distante solamente seis millas...

Dos de estos buques fueron identificados como el crucero de batalla australiano "Australia" (1911, 21.000 toneladas, 26 nudos, 8 piezas de 305 mm.) y el crucero acorazado francés "Montcalm" (1900, 9.500 toneladas 21 nudos, dos piezas de 194 mm. y 8 de 164 mm.). El papel de estos buques era apoyar el desembarco del cuerpo expedicionario autraliano utilizado en ocupar una tras otra, las diferentes posesiones alemanas del Pacífico Sur. A últimas horas de la tarde los cuatro buques volvieron a alta mar y a comienzos del día siguiente, el comandante Zuckschwerdt, cuyo buque había escapado milagrosamente de los vigilantes australianos y franceses, supo por un funcionario alemán local la noticia de que 250 soldados australianos habían establecido una guarnición en Friedrich-Wilhelmshaven, luego que el Gobernador alemán de Nueva Guinea se había rendido sin combatir al Comandante australiano. Al "Cormoran" no le quedaba más que salir lo más rápido y discretamente posible de su fondeadero antes que las fuerzas navales enemigas fueran a visitar Alerishaven. El crucero auxiliar zarpó el 26 en una noche sin luna, en dirección de Yap (Carolinas) mientras que su radio transmitía un mensaje al "Prinz Eitel Friedrich", que éste jamás recibió, anunciando la ocupación de Friedrich Wilhelmshaven por tropas australianas. Mientras el "Cormoran" se dirigía hacia Yap, una mala noticia le fue comunicada por la estación radial de la Isla: el buque de carga "Elsmhorn", que debía llevarle de Manila 7.000 toneladas de carbón, acaba de ser obligado por un crucero británico a devolverse a ese puerto... Habiendo llegado a Yap el "Cormoran" embarcó el resto de la dotación del buque hidrógrafo "Planet", desarmado ahí en Julio de 1914 (el "Konisberg" había recibido la primera parte en agosto cuando se encontró en la mar con el vapor postal "Ziethen"), y decidió efectuar un raid contra Wilhelmshaven destinado a destruir la pequeña guarnición dejada por los australianos. Luego de zarpar el 30 de Septiembre de Yap, el "Cormoran" no pudo enviar a tierra su compañía de desembarco, pues el tráfico radial le reveló la presencia de unidades australianas demasiado cercanas. Habiendo puesto proa hacia Yap nuevamente, llegó a la vista de la isla el 9 de Octubre, con tiempo lluvioso, lo que le permitió evitar que el acorazado japonés "Satsuma" (1906, 19.700 tns. 19 nudos, 4 piezas de 305 mm. y 12 de 254 mm.) que estaba ocupado en desembarcar tropas en la isla, lo avistara... Una vez más el "Cormoran" no tuvo otro recurso que alejarse lo más rápidamente posible. Pero como la escasa cantidad de carbón que le quedaba le impedía ir muy lejos, el comandante Zuckschwedt decidió ocultar su buque en el atolón de Lamutrek en las Carolinas occidentales. Durante 2 meses la dotación vivió allí en difíciles condiciones: "las últimas raciones alimenticias se habían agotado y desde hacía largo

tiempo se comían nueces de coco: una seca como alimento y una fresca como bebida, por cabeza; además de eso, lo que quedaba de arroz con leche de coco, ya sea como arroz con leche o leche con arroz" (W. v. Langsdorff. Kaperkrieg im Atlantik". Verlag Bertelsmann 1938, Gütersloh). El comandante no renunciaba sin embargo a seguir con la guerra de corso y, en primer lugar, a encontrar carbón: 3 oficiales del "Cormoran" fueron enviados en una embarcación a vela hasta la isla de Guam a 380 millas, para tratar de hacer venir un carbonero. Después de alcanzar esta isla, territorio americano, luego de una dura navegación de 15 días, fueron inmediatamente internados. El 12 de Diciembre, unos indígenas provenientes de Trunk hicieron saber al Comandante que los japoneses instalaban ahí una base naval, lo que hacía prever una próxima incursión en el atolón de Lamutrek. Por ese motivo y con el fin de tratar de obtener las 1.500 toneladas de carbón que le permitirían alcanzar a Dar-es Salam, la base alemana más próxima, que se encontraba a 6.000 millas de distancia, el "Cormoran" zarpó ese mismo día, llegando el 13 de Diciembre a Guam. En vista de que las autoridades americanas le ofrecieran solamente 100 toneladas de carbón y unos pocos víveres, el Comandante Zuckschwerdt se vio obligado a renunciar a su proyecto y a aceptar que su buque fuera internado el 14. Esto se materializó mediante el desembarco de las culatas de sus cañones de 105 mm. y de sus municiones. El comandante logró conservar, sin embargo, unas cargas de demolición que fueron ocultadas en el fondo de la bodega principal de carbón: cuando el 7 de Abril de 1917 en la mañana, el Gobernador de Guam quiso apoderarse del "Cormoran", estas cargas fueron activadas y su explosión hizo hundir al crucero auxiliar alemán, cuyo casco jamás fue reflotado.

(Continuará)