

# LA GUERRA DE CORSO

## DE LOS CRUCEROS LIGEROS (1914 - 1915)

Por

Pedro SAPUNAR Peric

**A**ntes que estallara la I Guerra Mundial, el Estado Mayor de la Armada Imperial alemana tenía bien claro el hecho de la desfavorable posición geográfica de su país para los efectos de una guerra naval ofensiva contra Inglaterra, reina de los mares, en aquel entonces; la Flota de Alta Mar, de partida estaba acorralada. Por otra parte, tampoco escapaba a los miembros de este Estado Mayor Naval Imperial que el punto débil de Inglaterra, por su situación insular, era su necesidad absoluta del transporte marítimo para poder subsistir y, por lo tanto, le era de primordial importancia controlar las rutas marítimas de acceso y de salida de las islas británicas. Era pues cuestión de simple lógica, que uno de los objetivos fundamentales de la Marina de guerra alemana sería atacar la Marina mercante inglesa y en general, hostilizar su tráfico marítimo; y dado que aún el arma submarina no se había desarrollado técnicamente lo suficiente, la guerra de corso debería efectuarse ineludiblemente con unidades de superficie.

Al respecto, el Alto Mando alemán desarrolló —en un comienzo— dos soluciones: a) guerra de corso por medio de los cruceros que hubiera en el extranjero en el momento de iniciarse las hostilidades (más los cruceros que zarpando de Alemania pudieran eludir el bloqueo inglés y salir a mar abierto); b) guerra de corso por medio de grandes transatlánti-

cos artillados. Estas dos soluciones fallaron por dos defectos fundamentales: gran consumo de carbón y difícil o imposible enmascaramiento en el caso de los grandes transatlánticos).

En pocos meses de acción fue barrida esta primera generación de corsarios: cruceros ligeros y transatlánticos artillados. Hecho un estudio acucioso de los hechos, se vio claramente que las pérdidas propias no justificaban los resultados obtenidos (pérdidas del enemigo). De este estudio salió la solución correcta para la guerra de corso moderna con unidades de superficie: el buque mercante mediano, fácil de enmascarar, de bajo consumo de carbón, de buena velocidad (sin ser excesiva) y convenientemente armado.

Esta es la historia sucinta de los cruceros ligeros alemanes que hicieron la guerra de corso contra el tráfico mercante inglés (y constituyendo junto con los grandes transatlánticos armados, la primera generación de corsarios alemanes, como ya se dijo).

Tanto éstos, los cruceros ligeros, como los transatlánticos artillados que actuaron en este tipo de guerra, se pueden clasificar en dos grupos: corsarios que tuvieron éxito y corsarios que no lo tuvieron; no hubo término medio. De todas maneras, todos ellos tuvieron un fin común (los corsarios de la primera generación): ¡ninguno volvió a los puertos patrios, o fueron hundidos o internados!

Entremos en materia y zarpemos en el tiempo, con nuestra imaginación, tras la estela de los cruceros ligeros corsarios alemanes de 1914-1915.

## LOS CRUCEROS DE LA LEYENDA

### El Infatigable "Karlsruhe"

El crucero ligero "Karlsruhe" (cuyo nombre traducido al castellano significa algo tan extraño como: "El descanso de Carlos"), era una hermosa y bien proyectada nave de guerra de 4.820 toneladas de desplazamiento, tripulada por 373 hombres y artillada con doce cañones de 4.1 pulgadas. Sus dimensiones eran: 456 pies de eslora, 45 pies de manga y 17 pies de puntal.

Al estallar la Gran Guerra, con la declaración de guerra entre Alemania e Inglaterra el 4 de agosto de 1914, el crucero ligero "Karlsruhe" hacía ya dos meses que surcaba las aguas del Atlántico Norte; inmediatamente recibió instrucciones para reunirse con el transatlántico "Kronprinz Wilhem" que zarpaba de Nueva York, en un punto situado a 120 millas de la isla Wantling (350 millas al norte de la gran isla de Cuba). El rendez-vous se efectuó el 6 de agosto a las 7 de la mañana con relativa facilidad gracias al contacto radial que mantenían ambas naves desde el día anterior. La reunión tenía por finalidad artillar al "Kronprinz Wilhem" con dos piezas de 88 mm. que transportaba para tal efecto el crucero ligero, para así transformar al transatlántico en un crucero auxiliar, o dicho de otra manera, en un corsario. Una vez atracado el "Karlsruhe" al costado del "Kronprinz", las plumas del crucero ligero iniciaron el trabajo de pasar las dos piezas de artillería y su correspondiente amunicionamiento consistente en 300 obuses. La operación de equipamiento del nuevo crucero auxiliar se completó con el embarco de una partida de artilleros del "Karlsruhe" para operar los dos 88 mm.

Las instrucciones recibidas contemplaban el transbordo del teniente de navío Thierfelder al transatlántico como su comandante en su nuevo papel de crucero auxiliar. A las 11 de la mañana, cuando el teniente Thierfelder aún estaba a bordo del "Karlsruhe", asomó sorprendentemente por el sur, el crucero acoraza-

do inglés "Suffolk" de 9.800 toneladas y artillado con 14 cañones de 152 mm. El mencionado teniente pasó rápidamente a su nuevo comando y dio órdenes para que el flamante corsario se alejara a toda máquina, rumbo al noreste.

El crucero ligero "Karlsruhe", al mando del comandante Kolher, se alejó a gran velocidad de su poderoso enemigo, proa al norte, siendo perseguido infructuosamente. El "Suffolk" llevaba la insignia del contraalmirante Cradock.

El "Karlsruhe" era un buque moderno para su época (había sido lanzado al agua en 1912) y además muy eficiente en su tipo; ello pesó en las decisiones del Alto Mando naval alemán que lo destinó a incursionar contra las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo en el Océano Atlántico, complementando así los planes de guerra de corso que deberían efectuar otros cruceros ligeros y cruceros auxiliares alemanes.

Recién cumplida su misión de equipar al "Kronprinz Wilhem", que terminó con la imprevista y "emocionante" aparición del crucero-acorazado "Suffolk", el "Karlsruhe" tuvo al día siguiente un nuevo encuentro. Esta vez el inoportuno fue el crucero inglés "Bristol". El corsario, en cumplimiento de las instrucciones recibidas, rompió el contacto con el crucero ligero enemigo apenas pudo, esforzando sus máquinas al máximo.

El 13 de agosto el corsario era visto en las afueras de La Guayra por ojos demasiado indiscreto que comunicaron el avistamiento al Almirantazgo inglés.

El "Karlsruhe", que alcanzaría la fama de ser el mejor corsario alemán en los dos primeros años de la Gran Guerra (sólo superado por el "Emden") inició sus correrías el 18 de agosto de 1914, al capturar al mercante "Bowes Castle" de bandera inglesa. Pocos días después, el 31 de agosto, caía su segunda víctima, el mercante "Strathroy", al que seguiría el "Maple Branch" el 3 de septiembre.

Los siguientes días de septiembre darían cinco presas más para el corsario: el "Highland Hope", el "Indrani", el "María", el "Cornish City" y el "Río Iquassu", que cerró la serie el 22 de septiembre. El mes siguiente, octubre, significaría para la corta vida del corsario, su época de oro; pues entre el 5 y el 28

de octubre conseguiría 11 capturas, que sumadas a las anteriores darían un total de 19 presas, con un valor estimado en un millón y medio de libras esterlinas de la época.

La lista completa de las 11 capturas del mes de octubre es la siguiente: "Farn", "Nieta de Larrinaya", "Lyrno Wan", "Cervantes", "Pruth", "Condor", "Glan-ton", "Harstdale", "Van Dyck", "Unión" y "Anne de Bretagne".

Luego, el silencio.

El 25 de noviembre de 1914, el Almirantazgo británico comunicaba que el "Karlsruhe" se había hundido en las Indias Occidentales, en las afueras de Granada (a 200 millas de Trinidad), al parecer por una explosión interna. Así tocaba a su fin, la corta pero muy brillante carrera de este crucero ligero, en misión de hostigamiento a las vitales líneas de abastecimiento y comunicaciones del Imperio Británico.

### El legendario "Emden"

No sólo por el hecho de ser el crucero ligero "Emden" el corsario alemán que más éxito tuvo durante la I Guerra Mundial (22 capturas con un valor de 2 millones de libras esterlinas de la época), sino además, porque su breve y espectacular vida estuvo más llena de acción, suspenso y audacia que ningún otro raider, es que nos extenderemos bastante más en la narración de su historia que en la de cualquier otro incursionista alemán de aquellos lejanos años.

El "Emden" tenía 3.650 toneladas de desplazamiento, botado al agua en mayo de 1908. Sus máquinas de 13.500 CV le daban una velocidad de 24 nudos. Estaba armado con diez cañones de 105 mm. y dos tubos torpederos. Pertenecía a la escuadra de cruceros del almirante von Spee, destacada en el Lejano Oriente.

Tenía su base en Tsingtao, y allí fue donde su comandante, capitán Karl von Müller, recibió la orden de prepararse para zarpar a alta mar, junto al carbonero "Elsbeth", al hacerse inminente el estallido de las hostilidades. El objeto de esta orden era desarrollar una misión de exploración para estar al tanto de los movimientos de la escuadra anglo-francesa que se concentraba en Hong Kong,

Weihai-wei y Vladivostok lista a operar contra la escuadra de cruceros alemana. Así fue como la noticia de la iniciación de la Gran Guerra encontró al "Emden" en patrulla con el carbonero "Elsbeth" rumbo a la isla de Quelpart.

El 3 de agosto de 1914, el "Emden" viraba hacia el norte con la intención de hostilizar la derrota de los mercantes que hacían la ruta de Nagasaki-Vladivostok, operación que se cumpliría exitosamente al capturar al día siguiente al vapor ruso "Riassan" (o "Rjason", según otras fuentes históricas) a la salida del estrecho de Tsushima, ya en el Mar del Japón. Este buque, que conseguía el poco envidiable record de ser el primero capturado por la Marina alemana en la Gran Guerra, era un transporte auxiliar de la Marina de guerra rusa relativamente nuevo, ligeramento artillado. Llevaba un puñado de pasajeros y poca carga. Dado que había alcanzado radiar a la flota francesa que estaba cerca de Vladivostok, antes de su captura, se ordenó a la tripulación de presa que lo gobernara directa y rápidamente a la base naval de Tsingtao (a donde llegaría pocos días después) para evitar su posible liberación. En Tsingtao, este transporte ruso de 3.433 toneladas y 15 nudos de velocidad fue transformado en crucero auxiliar (y posteriormente corsario) de la escuadra de cruceros alemanes, artillándolo con los cañones del viejo y pequeño crucero "Cormorán", del cual tomó su tripulación y su nombre, pues el nuevo y flamante crucero auxiliar fue bautizado "Cormorán".

Inmediatamente, en la misma noche del 6, el "Emden" zarpaba con orden de unirse a la escuadra de cruceros en las islas Pagan (islas Marianas) con el mercante armado (crucero auxiliar) "Prinz Eitel Friedrich" de 8.797 toneladas de desplazamiento y 15 nudos de velocidad, el que luego haría una carrera bastante brillante como corsario, y el transporte "Markomania" en el papel de carbonero. El "Prinz Eitel Friedrich" y el "Markomania" iban disfrazados como mercantes ingleses y por ello, cuando el grupo fue avistado por un transatlántico japonés, éste radió el paso del "Emden" con dos mercantes ingleses capturados.

Al "Markomannia" se le ordenó separarse del convoy por su menor velocidad, ya que así las dos naves restantes podrían intentar hacer alguna presa. Nada se logró, salvo la pérdida de todo contacto con el "Markomannia".

El 12 de agosto las dos naves se reunían con el grueso de la escuadra de cruceros en la isla Pagan; pocas horas después llegaba el perdido "Markomannia".

Dos días más tarde, a bordo de la nave almirante, se efectuaba un importante Consejo de Guerra donde se decidían las futuras operaciones de la escuadra de cruceros y del "Emden" en particular, el que fue destinado a la guerra de corso en el Océano Indico, a pedido expreso de su capitán, quien esperaba obtener ventajosos resultados militares y políticos.

Así fue como el "Emden" zarpó de Pagan al recibir órdenes por banderas de destacarse de la flota allí reunida. Lo seguía en su estela el "Markomannia". Ambos rumboaron hacia las islas Palaos donde debían carbonear de un buque que allí les esperaba; sin embargo, el carbonero no llegó, y en cambio arribó renqueando (allí a Angaur) el "Princess Alice", al cual sólo se le descargó un poco del muy preciado y escaso carbón y luego, en vista del mal estado de sus máquinas, se le ordenó dirigirse directamente a Manila, para evitar ser apresado, lo que consiguió satisfactoriamente. Una racha de mala suerte comenzó a desarrollarse para el "Emden"; ésta se inició al intentar comunicarse por radio con la escuadra de cruceros alemanes sin lograr establecer contacto, siendo ello bastante importante, pues se trataba de informar sobre los movimientos de la flota japonesa.

A fines de agosto el "Emden" arrumbó hacia el paso de las Molucas (islas Célebes) donde exploró intensamente las costas vecinas durante varios días sin ningún resultado; finalmente recaló en la isla de Timor esperando un rendez-vous con el carbonero "Tallensfeld", el cual falló igual que el anterior citado en Angaur. En vista de ello y de la aflicción en que estaban se carbonó de las reservas que aún tenía el "Markomannia". Continuó el "Emden" adelante, bordeando islas, hasta llegar a la isla Flores, donde debía reunirse con otro carbonero, que

tampoco llegó; en cambio apareció el acorazado holandés "Tromp" (que resultó ser el causante de la "ausencia" del carbonero alemán), quien advirtió cortésmente con sus gruesos cañones al crucero ligero, que podía permanecer en esas aguas sólo por 24 bien contadas horas, en virtud de la neutralidad de Holanda.

A continuación rumbeó el "Emden" en procura del Océano Indico, no sin antes haberse agregado una falsa cuarta chimenea para despistar a las unidades inglesas que recorrían la zona. Nuevamente tuvo que recurrir el "Emden" a las bodegas del "Markomannia" para abastecerse del escaso y preciado carbón. Esto se hizo en la isla Simalur, donde tuvieron de vecino, sin saberlo, al otro lado de la isla, al poderoso crucero-acorazado inglés "Hampshire", el cual afortunadamente para los germanos, no se enteró de la visita. Finalmente, llegó el insistente acorazado holandés que obligó a poner punto final al carboneo y zarpar hacia alta mar.

La racha de mala suerte se completó al no avistar ni un solo buque, hasta las cercanías de Colombo.

Por fin cambió la suerte para el "Emden", quien cobró su segunda presa con el mercante griego "Pontoporos", que traía además un bello presente: 6.500 toneladas de carbón indio, el cual naturalmente no llegó a Bombay, su destino, pues la nave fue apresada por ser considerado su cargamento contrabando de guerra. El "Pontoporos" fue marinereado por una tripulación de presa y con la colaboración de su capitán, quien pasó al servicio alemán por "retribución".

La serie continuó con el mercante "Indus" que también enfilaba proa a Bombay (desde Calcuta). Llevaba pertrechos para las tropas del Imperio Británico en combate en los campos de Europa, y parte de ellos fueron "cambiados de ubicación" antes que las 3.400 toneladas del transporte fueran enviadas al fondo del mar.

Al "Indus" lo seguiría el mismo día el "Lovant" de 6.000 toneladas, utilizado para el transporte de tropas hindúes, quien correría la misma suerte que el anterior. Gracias a un hábil y disimulado interrogatorio a las tripulaciones de los buques apresados se pudo obtener datos que permitieron capturar a corto plazo al

mercante inglés "Kalinga" de 4.600 toneladas. Esta nave se salvó de ser eliminada por llevar principalmente carga norteamericana; no obstante, el capitán Karl von Müller decidió sacarle provecho y ello consistió en transbordar al "Kalinga" los tripulantes de los buques capturados, a quienes debería dejar en tierra firme.

Tres días más tarde, el "Emden" repetía su dosis de dos capturas en el mismo día. Efectivamente, el 13 de septiembre fue fatal para el "Killin" y el "Diplomat". El primero era un carbonero inglés que sirvió de blanco a la artillería del "Emden" una vez que fue abandonado por su tripulación, yéndose a pique con su cargamento de 6.000 toneladas de carbón. Igual destino tuvo el "Diplomat", mercante inglés con un cargamento de té, que se fue al fondo del mar junto a las 7.600 toneladas de la nave portadora.

A continuación fueron avistados e interceptados dos buques que resultaron ser italianos, siendo por ello respetados (dada la situación diplomática del momento). Al día siguiente fue capturado el mercante inglés "Trabcock", de 4.000 toneladas, cuya tripulación fue pasada al "Kalinga", que después de esto quedó en libertad con su cargamento de malhumoradas tripulaciones para desembarcarlas en algún punto de la costa. El comandante del "Emden" recibió los agradecimientos del capitán del "Kalinga" por el tratamiento recibido durante los días que estuvieron "en su compañía". El "Trabcock" terminó su carrera sobre los mares por efectos de cargas explosivas generosamente repartidas en sus fondos y mamparos.

A las pocas horas de este hundimiento fue avistado un mercante que resultó ser el "Clan Mathewson" de 4.800 toneladas, británico, el cual trató de no ser la octava presa del "Emden" apurando sus máquinas al máximo, lo que no le sirvió de gran cosa, pues, finalmente fue capturado y hundido.

Sobrepasado el éxito en esta zona, el capitán Karl von Müller decidió no forzar a la diosa fortuna y por lo tanto ordenó enfilar hacia otro sector del Océano Indico, especialmente después de haber sabido por informaciones obtenidas de las tripulaciones de sus últimos "con-

tactos" que aquellas aguas iban pronto a ser malsanas para el "Emden" por el dispositivo de caza que estaban montando los ingleses, irritados por la extrema osadía germana.

Así fue como el "Emden" después de carbonear en las afueras del Golfo de Martaban se encaminó al cruce de las derrotas Calcuta-Singapur y Rangún-Madrás. Un barco noruego avistado en la zona informó a von Müller sobre los movimientos y malas intenciones de los cruceros-acorazados franceses "Dupleix" y "Montcalm", decidiéndolo a dejar el lugar y dirigirse al litoral de Madrás, desplazamiento que tuvo que efectuarse con grandes precauciones para no toparse, además, con un crucero-acorazado inglés que patrullaba la zona, el conocido "Hampshire" en su ya habitual papel policial. Llegó pues el crucero corsario a la despreocupada ciudad de Madrás en la noche del 22 de septiembre; sus habitantes se sentían tan lejos de la guerra que no habían tomado medidas defensivas de ninguna especie: obscurecimiento de las luces del puerto, etc. Usando ampliamente estas facilidades, von Müller eligió tranquilamente el blanco más interesante y colocó su nave cómodamente a unos pocos millares de metros de los estanques de petróleo del recinto portuario, los que fueron destruidos fácilmente. Esto determinó, de paso, que uno que otro proyectil cayera en la ciudad propiamente tal, ayudando a fomentar el pánico propagado por toda la región, producido por los incendios y el tronar de la artillería del "Emden" y provocando la paralización del movimiento marítimo.

Von Müller abandonó las aguas de Madrás para continuar hacia Pondichery, Cudalore y Punta Galle, donde planeaba establecer su nuevo coto de caza cerca de cabo Comorin, el que inauguró en los últimos días de septiembre con el "King Lud", que sería el primero de la serie de seis presas conseguidas allí. El "King Lud" de 3.600 toneladas era un mercante inglés en lastre, que había zarpado de Suez con la intención de llegar a Calcuta; pero ella no fue suficiente; su destino fue el fondo del mar por los efectos de la artillería del crucero alemán.

Cruzó luego el raider al sur de Colombo, donde interceptó un mercante norue-

go que fue dejado en libertad. Al "King Lud" siguió su connacional "Tymerik" de 3.500 toneladas con cargamento de azúcar, que fue hundido luego que su capitán intentó resistir, desesperado de su mala suerte, al haber sido capturado a escasas millas de su puerto de llegada.

Al día siguiente fue capturado otro británico, el "Gryfevale" de 4.500 toneladas, el cual no fue hundido sino destinado para alojar las tripulaciones capturadas. El día 27 de septiembre fue iniciado con la detención del "Buresk" de pabellón inglés, completamente cargado con 6.600 toneladas de buen carbón, las que necesitaba en forma apremiante el corsario alemán.

Las dos siguientes presas fueron también a costa de la Marina mercante inglesa: el "Foyle" y el "Clan Grant" de 4.150 y 4.000 toneladas respectivamente. A estos siguieron la draga inglesa "Parabel", cuyo viaje a Tasmania fue detenido por los cañones del "Emden"; el mercante "Ben Mohr" de 4.800 toneladas con destino al Japón; el "Troilus", de 7.600 toneladas con cargamento de caucho y minerales para Inglaterra; el "Exford" de 4.500 toneladas con varios miles de toneladas de carbón; uno de 5.200 toneladas, de nombre "Chilkana" y el inglés "St. Egbert" con carga norteamericana. Todos ellos fueron hundidos excepto el "St. Egbert" que fue enviado a la costa más próxima con las tripulaciones de las últimas presas.

Durante este último período de acción del corsario, fue hundido el fiel "Markomannia", al ser sorprendido por el crucero inglés "Yarmouth", cerca de las costas de Sumatra, el 15 de octubre.

El 27 de octubre el "Emden" obtenía su última presa mercante al capturar al buque japonés "Kamasaka Maru", que sería su víctima Nº 20; cerraría luego la lista con dos buques de guerra que serían destruidos, los cuales darían el gran total de 22 buques capturados (o hundidos).

Luego de esta intensa actividad el "Emden" enfiló proa hacia las islas Nicobar, del Golfo de Bengala, donde carbonó 500 toneladas para en seguida tomar la embocadura del Estrecho de Malaca para arribar al puerto de Pulo-Pe-

nang en cuya bahía entró con olímpica calma a poca máquina, como si aquellas aguas fueran las de una base naval alemana. Esta audacia abismante, unida a la sobrehumana tranquilidad y plena seguridad mostrada en la maniobra de entrada, además del enmascaramiento obtenido con la colocación de una muy falsa cuarta chimenea, despistó totalmente las patrullas que vigilaban la boca del puerto, quienes lo dejaron pasar sin siquiera pedirle identificarse.

Así von Müller guió su nave al interior de la poza donde avistó al crucero ruso "Yemtchug" contra quien lanzó un ataque con torpedos desde 350 metros de distancia. Se hicieron dos lanzamientos, que lógicamente dieron en el blanco, por la muy corta trayectoria que debían desarrollar. El segundo impacto partió en dos al crucero ruso, que se fue a pique en minutos. No obstante la sorpresa y la rapidez del hundimiento, los marinos rusos demostraron su temple disparando sus piezas hasta el último instante sobre el corsario. El "Emden", luego del ataque, giró en 180° y enfiló hacia el canal de salida; allí se topó con el buque mercante inglés "Glauturret", el que fue interceptado. Se envió a bordo un grupo de demolición, pero, cuando estaban en plena faena de colocación de las cargas explosivas, hubo que abandonar la nave rápidamente al avistarse desde el "Emden", que se aproximaba un buque de guerra de gran tamaño.

La nave resultó ser más pequeña de lo que los vigías habían estimado, pues se trataba de un simple contratorpedero, el francés "Mousquet", quien se lanzó valientemente al ataque contra su demasiado grande rival al cual lanzó un torpedo que no dio en el blanco. El fuego de artillería francés no resultó efectivo, en cambio, el "Emden", una vez regulado su tiro, desató un vendaval de fuego sobre su oponente desmantelándolo totalmente, viéndose su tripulación obligada a abandonarlo ante la inminencia del hundimiento. Al fragor del combate llegó el gemelo del "Mousquet", el "Fronde", que observando la rapidez con que el "Emden" daba cuenta del "Mousquet", optó por ponerse a muy prudente distancia y desde allí comenzó a radiar pidiendo auxilio, tratando a la vez de no

perder contacto visual con el "Emden". Sin embargo, el raider, gracias a su mayor andar pudo evadírse fácilmente.

El exceso de actividad y éxitos del crucero alemán en la región oriental del Océano Indico suponía la natural reacción del enemigo y por ello el capitán von Müller decidió abandonar estas aguas y dirigirse hacia la isla Socotora, que además de estar alejada de su última zona de correrías, tenía el atractivo de ser el punto de recalada de las embarcaciones que hacían la ruta Mar Rojo-India y Mar Rojo-Costa Oriental africana. Como complemento a este plan, von Müller proyectó pasar por las islas Cocos para cortar el cable de la India y Zanzíbar a Australia y destruir la estación de radio existente en el lugar.

El raider alemán arribó a la isla Dirección el 9 de noviembre de 1914, día que sería el último de su brillante carrera, y procedió a desembarcar inmediatamente un destacamento de 3 oficiales y 40 hombres que efectuaría la destrucción de la estación de radio. El comandante del "Emden" decidió aprovechar el buen tiempo reinante y llamó por radio al "Buresk", dejado varias decenas de millas atrás, para que se le reuniera para carbonear. La emisión radial del "Emden" le sería fatal y significaría el comienzo del fin. Efectivamente, la estación de radio de la isla captó la llamada y solicitó identificarse a la nave que estaba transmitiendo y en vista que el incursionista no lo hizo, dio inmediatamente el alerta por medio del radiograma "Foreign ship in harbour" (buque extraño en la bahía).

A las nueve de la mañana fue visto un humo al norte, en los mismos instantes en que el destacamento de demolición volaba la estación de radio isleña. Instantes después, el corsario captaba la llamada de ese buque a la volada estación de radio. Este aumentó la presión en sus calderas y partió recto y velozmente hacia el sur. Resultó ser australiano y no el "Buresk" que se esperaba; finalmente fue identificado como el crucero "Sidney", australiano de 5.400 toneladas de desplazamiento, 8 cañones de 150 mm., 2 tubos torpederos y 25,5 nudos de velocidad máxima, es decir, superior al raider alemán en armamento, velocidad y protección.

Sin esperar el reembarco del destacamento que operaba en la isla, el comandante von Müller dio orden de zarpar con la mayor rapidez posible. A casi 10.000 metros de distancia se inició el combate cuando eran las 9.45 hrs. El "Emden" logró regular muy pronto su tiro llevando al comienzo la mejor parte del duelo artillero, para luego ir desmejorando paulatinamente. A su vez, los artilleros del "Sidney" fueron centrando sus tiros y ya a los tres cuartos de hora de iniciado el combate se fueron imponiendo decididamente sobre sus adversarios, ayudados además por la mayor potencia de fuego de sus cañones; así fue como un proyectil inglés perforó la cubierta acorazada y dio en el compartimiento de los tubos lanzatorpedos, el que se inundó. Luego fueron alcanzadas una a una, todas las chimeneas del crucero ligero alemán, y el palo de proa, que cayó. La pérdida de las chimeneas significó la falta total de tiraje de las calderas, o sea, la pérdida de velocidad, hasta llegar a sólo uno o dos nudos.

Con esto el "Emden" selló su suerte ante su enemigo, pues quedó prácticamente imposibilitado para maniobrar. No obstante, la tripulación alemana no flaqueó y siguió combatiendo tenazmente sin desmayar, escribiendo una página de heroísmo para la historia de su Marina de Guerra.

El "Emden", en un desesperado esfuerzo por cambiar la suerte del encuentro, hizo un lanzamiento de torpedos, pero éstos fueron esquivados por el "Sidney". El comandante Glossop, del crucero británico (australiano) había ordenado aumentar la velocidad para conseguir una mayor distancia entre ambas naves y así imponer su artillería de mayor alcance sin mayor riesgo para su nave.

De tal manera, el crucero australiano comenzó a demoler literalmente al crucero alemán, el que sólo podía responder con un tiro irregular al tener sus montacargas fuera de combate. Vista la desesperada situación en que estaba, el comandante von Müller decidió embarrancar el "Emden" en la isla Keeling del Norte. El "Sidney" trató de evitar esta maniobra y arrasó la banda de babor del corsario con su fuego de artillería y finalmente se atravesó en su derrota, pero Karl von Müller mantuvo obstinadamen-

te el rumbo obligando al australiano a dejarle el paso libre. Eran las 11.15 hrs. cuando el "Emden" tocó con su quilla la costa de la isla Keeling del Norte. Minutos después el "Sidney" paraba el fuego.

Liquidado el crucero alemán, el comandante Glossop dirigió el "Sidney" hacia el "Buresk". El capitán del "Buresk", viendo la imposibilidad de resistir o de huir, optó por abrir sus válvulas, y con ello el buque se fue rápidamente a pique. La nave australiana recogió los sobrevivientes del transporte recién hundido y luego se dirigió hacia el "Emden", el cual tenía flameando en su palo mayor la bandera imperial alemana. El comandante Glossop ordenó preguntar por medio del código internacional: "¿Se rinden?". La respuesta llegó por morse: "¿Qué señal? No tenemos libros de señales". El "Sidney" insistió por morse: "¿Se rinden?", y luego: "¿Ha recibido Ud. mi señal?". No hubo respuesta para ninguna de las dos preguntas. A lo anterior se agregó el comentario de los oficiales alemanes del "Buresk", prisioneros a bordo del "Sidney", de que el comandante von Müller, a quien conocían mucho, no se rendiría jamás. En vista de esto, el capitán Glossop ordenó abrir el fuego sobre el "Emden" (desde una distancia de unos 4.000 metros) que fue suspendido al cabo de 5 minutos cuando se izaron banderas blancas en los restos encallados del "Emden". Eran las 16.35 horas.

El "Sidney" se alejó para recoger dos botes del "Buresk" aún no tomados y para saber noticias de la isla Dirección. Esto último sólo lo pudo hacer al día siguiente en la mañana.

Mientras tanto, los tripulantes que aún se hallaban a bordo del "Emden" habían intentado un sistema de salvamento de los heridos para enviarlos a tierra. Se procuró establecer contacto con la isla por medio de nadadores, pero debido al estado del mar no se tuvo éxito ese día. El 10 de noviembre, a las 13.00 hrs. se recortó sobre el horizonte la silueta del "Sidney", el cual, una vez llegado a las cercanías del naufragio, envió dos botes a tierra para tratar la capitulación de los marinos alemanes. Esta se acordó con la condición explícita que los germanos no

intentarían ningún acto hostil durante su permanencia a bordo del crucero australiano.

Firmado el acuerdo, se procedió al embarque de los marinos que habían alcanzado la isla así como de los que aún se mantenían a bordo del "Emden"; la mayoría de los últimos eran heridos que no habían podido ser trasladados a la isla. La maniobra de embarque se vio muy dificultada por la resaca reinante, igual a la del día anterior.

El comandante von Müller fue el último en abandonar el "Emden", luego de haber intentado varias veces incendiar las cercanías de los pañoles para así destruir su nave, sin lograr éxito en su empresa. El comandante del "Sidney" envió su propia lancha a recogerlo, no obstante el pedido de von Müller de no recibir trato especial.

El destacamento de desembarco que había volado la estación de radio, como recordaremos, había quedado abandonado en la isla Dirección, y como este hecho sólo llegó a conocimiento de los ingleses muy tarde, fueron ignorados el tiempo suficiente como para que pudieran embarcarse sin ser molestados en la goleta "Ayesha" de 70 toneladas, que se encontraba allí en pésimo estado; y luego de un viaje lleno de innumerables peripecias y aventuras de toda índole, desembarcaron en las costas del Mar Rojo y se internaron en la península arábiga, que atravesaron luchando constantemente contra los beduinos, hasta finalmente hacer contacto con las fuerzas germanoturcas en lucha con los ingleses en el Medio Oriente.

El "Sidney" llevó a sus prisioneros a Colombo, puerto al cual llegaron en convoy con el "Empress of Rusia" (donde se había transbordado la mayor parte de los heridos); de allí fueron enviados a Port Said y en ese puerto pasados al crucero "Hampshire" con órdenes de conducirlos a Inglaterra. Sin embargo, nuevas instrucciones significaron que quedarán en la isla de Malta hasta el fin de la guerra. Un año después de finalizadas las hostilidades eran liberados y devueltos a Alemania. A fines de ese año se hallaban todos los sobrevivientes del legendario "Emden" en su patria.

## LOS CRUCEROS LIGEROS

### El "Konigsberg"

Era esta nave un exponente típico de la generación de cruceros ligeros desarrollados a comienzos de siglo por la Marina imperial alemana; todos ellos de características muy semejantes. El "Konigsberg" (o "Monte Real") en este caso particular, tenía como características principales un desplazamiento de 3.350 toneladas y su armamento mayor consistía en diez piezas de 4.1 pulgadas.

Le correspondió operar, según los planes del Estado Mayor naval alemán, en aguas del Océano Indico.

Su breve y poco fructífera historia comienza el 6 de agosto de 1914, cuando en las afueras de Socotora captura y hunde su primer y único mercante, el vapor inglés "City of Winchester". Después de infructuosas búsquedas de nuevas presas, dirige su proa al sur y el 20 de septiembre al entrar a la bahía de Zanzíbar descubre, anclado en ella, al crucero ligero inglés "Pegasus" de 2.315 toneladas y 8 cañones de 4 pulgadas. Pese a la violenta y valiente resistencia de la tripulación inglesa (que no quiso rendirse), el "Konigsberg" destruyó fácilmente a su enemigo, pues, además de la desventajosa situación del "Pegasus", se agregaba el mayor alcance de la artillería del crucero alemán.

Después del combate, inició nuevamente el "Konigsberg" su vagabundeo por las azules extensiones del Océano Indico en pos de caza, no logrando ningún éxito a pesar del empeño puesto por toda su tripulación; finalmente, a fines de octubre es avistado por el crucero inglés "Chatham" de 5.400 toneladas y con ello repentinamente se invirtió el papel del "Konigsberg", de cazador a presa. El crucero alemán comenzó así la última etapa de su existencia transformado en un desesperado fugitivo, quien, después de muchas maniobras evasivas, buscó refugio en Rufigi River (en el Africa Oriental); allí fue finalmente acorralado por una poderosa fuerza naval británica compuesta por los cruceros "Chatham" (5.400 tons.) y "Weymouth" (5.250 tons.) y por el acorazado predreadnought "Goliath" de 12.950 toneladas de des-

plazamiento. De nada sirvió la brava actuación de los marinos alemanes ante el diluvio de fuego que cayó sobre el corsario, que lo arrasó transformándolo en un montón informe de hierros retorcidos. Al no poder aproximarse mayormente, la fuerza enemiga optó por retirarse dando por inutilizado y destruido al crucero ligero germano. Sin embargo, ante el no abandono de los restos del buque por su tripulación, las autoridades navales inglesas decidieron el envío de monitores, los que en julio de 1915 (medio año después!) volatilizaron literalmente a "aquel montón informe de hierros retorcidos".

El "Pegasus" había sido vengado.

### El "Leipzig"

El segundo buque del grupo de cruceros ligeros alemanes destinados al corso y cuya actuación fue muy deslucida, fue el "Leipzig", de características semejantes al "Konigsberg", con un desplazamiento de 3.200 toneladas y diez cañones de 4.1 pulgadas. Sus dimensiones eran: 341 pies de eslora, 43¼ pies de manga y 16½ pies de puntal.

Al iniciarse la I Guerra Mundial estaba en gira por las costas occidentales de Estados Unidos. Pocos días después capturaba su primera presa, el mercante "Elsinor", el 15 de septiembre de 1914; quince días más tarde, capturaba y hundía a su segunda presa, el mercante "Bankfields". Luego inició la travesía del Océano Pacífico sin obtener éxito alguno; así, pasado medio mes, avistaba nuestra Isla de Pascua, donde, cumpliendo instrucciones recibidas por radio, se reunía con la flota de cruceros del almirante von Spee, junto con los paquebotes "Amasis", "Karnak" y "Arubis".

El 26 de octubre, el "Leipzig", incorporado a la escuadra de cruceros del Lejano Oriente, fondeaba en las islas Juan Fernández para abastecerse de agua y dar un breve descanso a sus hombres. Luego, se izaron las anclas y las proas arrumbaron al sur; el 1º de noviembre los encuentra en las cercanías de Coronel. Al atardecer los navíos de von Spee entran en combate con las unidades de Cradock; la superioridad en armamento

y posición hace inobjetable la victoria alemana.

Tres días después de Coronel, el "Leipzig" capturaba su tercera y última presa, el mercante "Vine Branch". La escuadra alemana continúa rumbo al sur y finalmente desemboca al Atlántico; allí los espera el desquite inglés de Coronel y la muerte.

El 8 de diciembre, los cañones germanos disparaban infructuosamente contra las naves inglesas; la superioridad en armamento y velocidad eran ahora británicos. Así cayeron uno a uno (salvo el "Dresden"), sin arriar la bandera. La suerte del "Leipzig" en esta batalla de las Malvinas fue decretada por los proyectiles de 6 pulgadas del "Glasgow" que lo remataron inexorablemente.

### El "Dresden"

Completa el trío de los cruceros ligeros alemanes modernos (en su época) que no lograron fama ni éxito sobre los mares en la guerra de corso durante la I Guerra Mundial, el crucero "Dresden", gemelo del "Emden", de 3.544 toneladas de desplazamiento y armado con diez cañones de 4.1 pulgadas y 2 TLT. Fue botado al agua en 1907. Tenía 364 pies de eslora y una manga de 44¼ pies.

Al estallar las hostilidades comienza a operar en el mar Caribe para luego dirigirse al Atlántico Sur y en seguida continuar al Pacífico, que cruza para reunirse con la flota de cruceros de von Spee. He aquí su bitácora:

#### 16 de agosto de 1914

Primera captura del "Dresden", el mercante "Hyades".

#### 26 de agosto de 1914

Segunda y última captura, el "Holmwood".

#### 12 de octubre de 1914

El "Dresden" se reúne con la escuadra de von Spee en la isla de Pascua, seguido por el "Baden" (que había partido de Trinidad) con 6.000 toneladas de carbón para las necesidades de la escuadra alemana en el Pacífico.

#### 26 de octubre

El "Dresden" con el resto de la escuadra de von Spee fondea en las islas Juan Fernández.

Llega así el 1º de noviembre con el combate de Coronel y la victoria de la escuadra alemana y luego, un mes después, el combate de las islas Falkland donde la escuadra del almirante Sturdee aniquila a la de von Spee; una sola nave se salva de la hecatombe, el crucero ligero "Dresden". Gracias a su buen andar y a haber sufrido daños menores solamente durante el encuentro y favorecido por el mal tiempo, que disminuyó mucho la visibilidad, pudo el "Dresden" lograr su momentánea salvación poniendo proa al suroeste, para luego zambullirse en el dédalo de canales australes chilenos, donde fue infructuosamente buscado por las unidades de guerra británicas.

El 11 de diciembre el "Dresden" fondeaba en Punta Arenas; dos días después zarpaba para perderse nuevamente en el laberinto de islas y canales magallánicos.

Durante su solitario "crucero", el "Dresden" permaneció por un tiempo en un canal profundo, inexplorado y escondido, entre las islas Innes y la Tierra de Guillermo. Ahora se le conoce por caleta Dresden y no está lejos del Cabo de Hornos.

Después de un largo vagabundear por los canales, arribó el "Dresden" finalmente a las islas Juan Fernández; allí, el 14 de marzo de 1915, fue sorprendido y acorralado por el crucero ligero "Glasgow" (4.800 tons.) y el crucero acorazado "Kent" (9.800 tons.). Ante la total superioridad de sus adversarios, el comandante del "Dresden" ordenó abrir las válvulas para hundir su nave.

Así desaparecía de la superficie de las aguas, el último de los cruceros ligeros corsarios de la escuadra de von Spee.

#### El viejo crucero "Geier"

Si bien por su antigüedad no pertenece al trío de cruceros ligeros cuyas historias hemos relatado en este capítulo ("Konigsberg", "Leipzig" y "Dresden"), por su nulo éxito como corsario forma parte con ellos del grupo de "cru-

ceros ligeros que la diosa Fortuna no protegió".

El crucero ligero "Geier" había sido destinado al servicio naval en el Lejano Oriente mucho antes de 1914, siendo su base el puerto de Tsingtao. Era, para el año 1914, una nave vieja (lanzado al agua en 1894); tenía un desplazamiento de 1.597 toneladas y estaba artillado con ocho cañones de 4.1 pulgadas. En sus mejores tiempos daba 16,2 nudos de velocidad máxima. He aquí su corta historia de operaciones:

El 5 de agosto de 1914 inicia sus actividades bélicas de guerra de corso deteniendo un buque mercante en los estrechos de Macassar, que resulta ser el vapor holandés "Houtman", que es dejado en libertad dada la neutralidad de Holanda.

El 24 de agosto el "Geier" carbonea en el mar de Banda con otros buques alemanes para luego proceder a dispersarse.

El 4 de septiembre el "Geier" consigue su única presa como corsario, que resulta ser el mercante "Southport", capturado en Kusai (islas Carolinas).

El 17 de octubre el comandante del "Geier" decide hacer rumbo a Honolulu (islas Hawai) para efectuar reparaciones debido a numerosas dificultades en sus máquinas.

El 7 de noviembre de 1914 el "Geier" y el vapor "Locksun" son internados en Honolulu, terminando así su breve y fracasada vida.

Con esto finaliza el relato de las correrías de aquel puñado de cruceros ligeros corsarios alemanes que en los lejanos días de 1914 actuaron en misión de hostigamiento contra las líneas de comunicaciones marítimas del Imperio Británico y sus aliados. Es de notar el hecho que casi todos ellos terminaron su actuación bélica en los primeros días de noviembre de 1914 (el 4 el "Karlsruhe", el 7 el "Geier", el 9 el "Emden" y el 10 el "Konigsberg"); las excepciones fueron el "Leipzig" que duró hasta la batalla de las Falklands —8 de diciembre— y el "Dresden" que huyendo de la batalla recién citada sobrevivió (escondiéndose en los canales australes) hasta el 14 de marzo de 1915, fecha en que se hundió en las islas Juan Fernández.

Los nombres de los cruceros "Emden", "Karlsruhe", "Konigsberg", "Dresden" y "Leipzig" siguieron viviendo en la tradición naval alemana en nuevos cruceros que fueron lanzados al agua durante el transcurso de la Gran Guerra (excepto el "Leipzig", que no alcanzó a ser terminado y fue desguazado).

### Bibliografía:

Brassey's Naval Annual (varios ejemplares).

Enciclopedia General del Mar.

"Cabo de Hornos" de Félix Riesemberg.

Warships of World War I — Cruisers british and german.