

# El fin de la flota de alta mar

Tomado de "The End of the High Seas Fleet", p.57—63.  
Purnell's History of the World Wars.  
Warships of the I World War.

Ordenado traducir por  
Francisco GHISOLFO Araya  
Capitan de Navio  
Director de la Academia de Guerra Naval

¿El colmo de la infamia y la bajeza, o una acción noble frente a la derrota? La muerte de la Flota de Alta Mar alemana, ¿constituyó una bendición disfrazada para los aliados? PAUL KENNEDY.



A FLOTA Alemana ha atacado a su carcelero, pero todavía está en la cárcel", observaba un diario de Nueva York, inmediatamente después de la batalla de Jutlandia. A través de su posición geográfica, Gran Bretaña dominaba las salidas desde el Mar del Norte, y este hecho, junto con la superioridad de su Gran Flota, significaba que podía poner en práctica una política de "bloqueo amplio" y esperar hasta que la Flota de Alta Mar se atreviera a desafiar este dominio, lo cual seguramente no ocurriría, teniendo en cuenta la diferencia en el número de unidades y la cautela del Kaiser. Aunque no era una política muy estimulante, resultaba extremadamente efectiva.

Si bien indudablemente ésta era la estrategia correcta, el papel poco osado de la Marina Real atrajo muchas críticas en los últimos años e incluso en ese momento era difícil de justificar frente a los grandes esfuerzos que realizaba el Ejército en el frente occidental. Más aún, los prolongados períodos de inactividad provocaron una aguda frustración en la Gran Flota e incluso el mismo Beatty confesaba que estaba "hastiado de la guerra, hastiado de Scapa, aburrido de ver la misma maldita agonía de cielo gris, gris, gris, mar gris, buques grises". Sin embargo, la moral estaba alta en comparación a aquella de la Flota de Alta Mar, donde la situación era en verdad grave. Conscientes de la superioridad en cuanto a tamaño y cantidad de los buques de guerra británicos, las tripulaciones alemanas eran profundamente pesimistas

respecto al resultado de cualquier acción a gran escala. Confinados en sus estrechos departamentos a bordo de los buques, sujetos a una cruel disciplina sin muchos deportes o entretenimientos, con raciones alimenticias muy pobres y viendo que los mejores oficiales jóvenes eran transferidos a los submarinos, los marineros se volvían cada día más desconfiados y resentidos contra los líderes. "Qué lástima que no podamos dejar nuestras armas al menos por un día y permitir que los hindúes y los neozelandeses ataquen con furia las propiedades de los Junkers", escribía uno de ellos, el marinero Richard Stumpf en su diario.

Esta melancolía y esta frustración se hicieron más profundas aún debido a las noticias de que los aliados de Alemania estaban derrumbándose en todas partes y que el Gobierno había solicitado un armisticio el 4 de octubre de 1918. Dos semanas más tarde, con las bases en Ostende y Zeebrugge abandonadas y Scheer obligado a aceptar la exigencia de Wilson en el sentido de llamar de vuelta a todos los submarinos, parecía que al fin había terminado la guerra naval para Alemania. De hecho, Scheer y Hipper (Jefe del Estado Mayor del Almirantazgo y Comandante en Jefe de la Flota de Alta Mar, respectivamente a esa fecha) estaban planificando una salida final, que debía redimir la reputación de la Marina y quizás afectar a los términos del Armisticio. Este plan fue abandonado rápidamente después de los amotinamientos de VVilhelmshaven el 29 de octubre. El desafío alemán a la supremacía de la Marina Real había llegado a su fin, como nadie se hubiera atrevido a predecir incluso unos pocos meses antes, sin mucho bombo.

Sin embargo, todavía faltaba un acontecimiento más humillante. A lo largo de todo octubre, los aliados habían estado discutiendo las exigencias que presentarían a las Potencias Centrales como condición para conceder un armisticio. Beatty y el Almirantazgo, naturalmente abatidos ante las remotas posibilidades de una gran batalla naval, presionaban por la rendición total de la Marina Alemana; sin embargo, Lloyd George, influenciado por el Ejército y por el gobierno francés y norteamericano, rechazó esta exigencia por temor a que incitara a Berlín a continuar la guerra a fin de obtener mejores términos. Finalmente, el Supremo Consejo de Guerra decidió que los buques enemigos debían

ser internados en un puerto neutral hasta que se establecieran los términos de la paz. Durante las negociaciones en torno al Armisticio con Alemania, realizadas entre el 8 y el 11 de noviembre, se acordó que esta fuerza debía incluir diez acorazados, seis cruceros de combate, ocho cruceros ligeros, 50 destructores y todos los submarinos. Aun cuando esta decisión dejó consternados a los almirantes británicos, fue más chocante aún para los propios alemanes; incluso los soldados revolucionarios en Wilhelmshaven se sintieron estremecidos por los términos. Sin embargo, a estas alturas la paz era esencial para Alemania y el Gobierno estaba decidido a aceptar las condiciones.

Los países neutrales, quizás comprensiblemente, se negaron a permitir que la Flota de Alta Mar se internara en sus puertos y así los aliados decidieron el 13 de noviembre que, en tanto que los submarinos se dirigirían a puertos ingleses, los buques de superficie debían internarse en Scapa Flow. Dos días más tarde, el crucero Königsberg trajo al contraalmirante Meurer a Firth of Forth, donde se elaboraron los detalles finales con Beatty y su estado mayor; los submarinos se rendirían ante Tyrwhitt en Harwich y la Flota de Alta Mar iría a Forth antes de navegar al norte hacia Scapa.

#### "DER TAG"

El 21 de noviembre de 1918 ocurrió Der Tag, como lo llamaron los alemanes. A pesar de las actividades de los marineros rebeldes y de la situación política incierta, aquellos buques que debían internarse se prepararon para el desplazamiento. Solamente se emplearía la tripulación mínima para hacer funcionar a estos buques, lo cual significaba unos 400 hombres en los buques capitales y el resto en forma proporcional. Sombriamente, el marinero Stumpf describía la escena en Wilhelmshaven unos pocos días antes, expresando los sentimientos de muchos otros: "En este momento el Friedrich der Grosse y el König Albert están en las esclusas y los otros buques están listos para seguirlos. Se están reuniendo en Schillig Roads para su difícil travesía final. Los submarinos también irán. Parece un funeral. No los veremos nunca más. Sosteniendo impasiblemente sus bolsos de viajes, los hombres que se quedarán en tierra permanecen en el muelle. A último minuto temieron por sus vidas y depusieron sus armas.

Yo también me siento demasiado hastiado como para permanecer aquí más tiempo. Ojalá no hubiera nacido alemán”.

Al otro lado del Mar del Norte, la más grande fuerza naval del mundo había zarpado desde Rosyth temprano en la mañana del día 21. Dos días antes, los submarinos habían comenzado a rendirse en Harwich sin obtener una gran recepción, pero ahora los británicos estaban decididos a montar un despliegue de poderío tan espectacular como fuera posible. Aparte de la gran Flota en sí, había destacamentos del Canal y de otras áreas: 90.000 hombres en 370 buques de guerra, enarbolando tantas enseñas blancas como fuera posible, como si fueran a entrar en acción. Los norteamericanos estaban representados por el 6° Escuadrón de Combate y los franceses habían enviado un crucero blindado y dos destructores. En una inmensa línea, habían navegado en una sola fila hacia la cita que tendría lugar a 40 millas al este de May Island, donde se dividieron en dos largas columnas, a unas seis millas de distancia, en espera de la flota alemana. El crucero ligero Cardiff y las flotillas de destructores avanzaron para tomar contacto y guiar a los buques alemanes. A las 09.30 horas se pudo avistar a los buques formando una sola línea. El almirante Von Reuter en el Friedrich der Grosse era seguido por los otros ocho acorazados, cinco cruceros de combate y los buques de guerra más pequeños. (Un destructor había sido hundido por una mina durante el desplazamiento; el acorazado König y un crucero ligero estaban en dique y arribaron más tarde; mientras que el crucero de combate Mackensen todavía estaba en los astilleros).

Silenciosa, casi temerosamente, el Cardiff guió a la flota alemana a lo largo de la línea formada por las dos columnas de Beatty, que rápidamente invirtieron su rumbo y escoltaron a sus enemigos hacia Forth. Temiendo un ataque desesperado a última hora, todos los buques británicos estaban en posición de combate, pero, a medida que pasaban los minutos y no ocurría nada desfavorable, disminuyó la tensión. Sin embargo, no hubo aplausos ni júbilo hasta que este vasto conjunto de buques de guerra quedó anclado. Los buques de Reuter y sus escoltas se detuvieron en Inchkeith, mientras que la Gran Flota prosiguió a su fondeadero de costumbre más arriba sobre Forth Bridge. A estas alturas, Forth estaba lleno de botes pe-

queños, repletos de periodistas y espectadores y la atmósfera estaba mucho más relajada. El mismo Beatty fue vitoreado repetidamente por las tripulaciones de la Gran Flota y anunció su intención de celebrar un servicio de acción de gracias a bordo del Queen Elizabeth “por la victoria que Dios Todopoderoso ha concedido a las fuerzas armadas de su Majestad”.

A pesar de todo esto, persistió un aire artificial y forzado a bordo de los buques a lo largo de ese día histórico. El hecho de que no hubiese ocurrido ninguna gran batalla al estilo de Trafalgar, ninguna oportunidad de repetir la batalla de Jutlandia, se debía, como todos lo comprendían, a la inmensa superioridad de la Marina Real; el hecho de que la Marina del Kaiser no se hubiese atrevido a desafiar el control de Gran Bretaña en el Mar del Norte constituía un reconocimiento de la derrota; el hecho de que la flota alemana se hubiese rendido voluntariamente en lugar de buscar una última batalla significaba, en cierta forma, una victoria incluso mayor que la de Trafalgar. Sin embargo, de parte de los británicos existía un sentimiento de algo inconcluso mezclado con repugnancia e incredulidad frente al hecho de que los alemanes hubiesen decidido no combatir. Beatty expresó algo de esto cuando dijo: “Era un espectáculo penoso, en realidad debería decir que era un espectáculo horrible, ver a estos grandes buques... entrar, guiados por un crucero ligero británico, con sus antiguos antagonistas, los cruceros de combate, observándolos”. De parte de los alemanes no había más que amargura y vergüenza ante la ignominiosa rendición. Ludwig Freiwald, un marinero del acorazado Ñas-sau, escribió: “Fue el hecho más vergonzoso de toda la historia naval”.

Al día siguiente, los buques internados fueron revisados para buscar municiones, antes de ser trasladados hacia Scapa Flow en grupos más pequeños durante la semana siguiente. Luego, los destructores fueron fondeados en pares frente a Floy, mientras que los buques más grandes fondearon alrededor de la pequeña isla de Cava. Cuando los buques de guerra, atrasados debido a las reparaciones, se unieron finalmente a la fuerza, ésta consistía en 11 acorazados, cinco cruceros de batalla, ocho cruceros ligeros y 50 destructores, habiéndose añadido también a la lista el buque insignia de la flota, el Badén, en diciembre, en lugar del crucero de batalla Mackensen que no estaba terminado, pa-

ra completar así el número de buques capitales especificados en las condiciones del armisticio. Se retiró todo el equipo inalámbrico que había a bordo de los buques internados y se inutilizaron los cañones mediante la confiscación de los cierres. Los alemanes tampoco podían escapar en forma sorpresiva, porque se permitía muy poco combustible a bordo de los buques. Una vez que se tomaron estas precauciones, los británicos permitieron una reducción paulatina en la tripulación de los buques, de modo que sólo quedaron suficientes hombres para el cuidado y la mantención; el resto fue enviado de vuelta a Alemania.

En un comienzo, la flota alemana fue custodiada por la Fuerza de Cruceros de batalla, pero en mayo de 1919 estas funciones fueron asumidas por el Primer Escuadrón de Combate del vicealmirante Fremantle; para ayudarlo, se apostaron barcos rastreadores y de pesca a la deriva cerca de los lugares de anclaje, con instrucciones de informar inmediatamente si los alemanes intentaban echar a pique los buques internados. La situación de estos buques con respecto al derecho internacional era bastante especial. Cuando fracasó la intención original de internar los buques en un puerto neutral, era demasiado tarde para que los británicos cambiaran las condiciones del armisticio. Bajo éstas, indudablemente constituiría una violación colocar guardias armados a bordo de cada buque, debido a que la flota de Reuter no se había rendido legalmente. Por lo tanto, siempre existía el peligro de que los alemanes trataran de hundir su flota, aunque esto también constituiría una violación del armisticio, ya que el artículo XXXI estipulaba: "No se permitirá... la destrucción de buques". Sin embargo, aunque las autoridades de Scapa Flow habían trazado planes de emergencia—y algunos de éstos incluían la captura de los buques internados antes de que se firmara un tratado de paz—, el Almirantazgo estaba demasiado preocupado con las negociaciones en París como para prestar atención a estas sugerencias.

#### EL PROBLEMA DE LA DISTRIBUCION

En tanto que el orgullo de la Flota Alemana se enmohecía igual que sus anclas en Scapa, los políticos y almirantes aliados discutían respecto a qué hacer con los buques de

guerra. Ya era bastante difícil encontrar una solución para los submarinos, 176 de los cuales navegaron o fueron remolcados hasta la Bahía de Harwich. En tanto que el almirantazgo británico y el norteamericano, que en cierta forma habían considerado a estos buques "incivilizados", presionaban por su destrucción y la prohibición absoluta de los submarinos en todos los países, se oponían a esto Francia e Italia, los cuales, por ser potencias más débiles, podían apreciar su utilidad. Hacia marzo de 1919 se había decidido que los submarinos se dividirían entre los aliados y luego serían hundidos o desguazados, mientras que aquellos que estaban siendo construidos en Alemania serían destruidos bajo supervisión, ya que no se le permitiría tener esas armas en el futuro. Aún así, la distribución exacta de los buques capturados todavía se discutía después de firmado el Tratado de Versailles. En diciembre de 1919 se decidió que se permitiría a los franceses conservar diez submarinos y el resto sería desguazado en el plazo de un año.

Era igualmente difícil para los aliados decidir respecto al futuro de la flota de superficie alemana, en Scapa y en los puertos de origen (esta última incluía ocho acorazados grandes, seis preacorazados, 14 cruceros ligeros, 54 destructores y 62 torpederas). Una vez más, resultó más fácil ocuparse de la parte de los alemanes primero y decretar que la derrotada Marina del enemigo quedaría restringida a 15.000 miembros y a seis preacorazados, seis cruceros ligeros 12 destructores y 12 torpederas. Sin embargo, ¿qué pasaría con el resto de los buques, los cuales constituían la segunda Marina más grande del mundo? Los norteamericanos querían que todos fueran hundidos, particularmente si la alternativa era distribuirlos a los aliados basándose en las pérdidas sufridas en la guerra, lo cual significaría que ellos obtendrían muy pocos, mientras que los británicos se llevarían la mejor parte. Si bien los británicos compartían la preferencia de los norteamericanos, estaban dispuestos a abogar por la repartición de los buques de la Flota de Alta Mar entre las potencias aliadas, si los norteamericanos continuaban con sus vastos programas de construcción de buques de guerra. Los franceses e italianos estaban, como siempre, ansiosos de incrementar sus propias fuerzas navales con buques capturados. Afortunadamente para los británicos, y quizás para todos aquellos comprometidos, la decisión les fue arrancada de las manos.

Los largos meses en Scapa no habían sido felices para el almirante Von Reuter y sus tripulaciones. Estas últimas estaban de mal humor y amargadas, particularmente a bordo de los buques capitales. Estaban aisladas de sus hogares debido a la falta de comunicación por radio y a la deficiencia del servicio postal. La comida, aunque suficiente, era bastante mala, y los marineros a menudo entregaban sus condecoraciones y binoculares a los marineros británicos a cambio de chocolates y cigarrillos. Al mismo tiempo había exceso de alcohol en los buques alemanes, lo cual provocaba muchos casos de ebriedad. Las tripulaciones internadas no podían bajar a tierra, de modo que tenían muy poca recreación o distracción de la monotonía absoluta de sus vidas. Añadido a esto estaba el hecho de que muchos de los hombres habían sido influenciados por los motines navales y ya no se sometían a la disciplina; en todo caso, la mayoría de los oficiales se hallaban demasiado desmoralizados como para poner en vigor los reglamentos normales. Como resultado, no se hacía aseo en los buques y pronto se volvieron sucios y malolientes, provocando un mayor deterioro en la moral. Con motivo del aniversario de la batalla de Jutlandia, el 31 de mayo, se izaron banderas rojas así como también el pabellón imperial en muchos buques. Reuter tropezó con tantos problemas con la tripulación del Friedrich der Grosse que se le permitió transferir su insignia al crucero ligero Emden. Sin embargo, para sus aprehensores británicos el almirante era amable y razonable y siempre extremadamente eficiente en llevar a cabo las instrucciones. Bajo estas circunstancias, la perspectiva de que los alemanes tomaran una acción decisiva y hundieran sus buques parecía cada vez menos probable.

A juzgar por los acontecimientos, los británicos subestimaron enormemente a Reuter y sus oficiales. Tan pronto como se supo, a través de informes de la prensa, que las discusiones en París se referían solamente al problema de que los buques alemanes fueran hundidos o retenidos por los aliados y que no había ninguna posibilidad de que fueran devueltos a su patria, se iniciaron planes para hundir a la flota internada. Tal como escribió Reuter posteriormente: "Era inaudito rendir buques indefensos ante el enemigo". Bajo estas circunstancias sus superiores esperaban que hundiera los buques, aunque es

muy dudoso que se hayan enviado instrucciones específicas respecto a esto desde Wilhelmshaven. Después del hecho, Reuter asumió toda la responsabilidad y la iniciativa y no existe razón para refutar esto.

Irónicamente, el izamiento de la bandera roja por los marineros rebeldes el 31 de mayo le dio a Reuter la posibilidad de avanzar en sus planes, ya que sugirió que debía reducirse en un 40o/o el número de la tripulación para prevenir futuros problemas. Aunque anteriormente el almirante había insistido en que las cantidades existentes eran necesarias para cuidar adecuadamente a sus buques de guerra, los británicos accedieron a esta petición, comprendiendo demasiado tarde que Reuter había decidido que ya no necesitaba mantener sus buques en buenas condiciones operativas. El 17 de junio, seguro de que la flota alemana sería capturada tan pronto como expirara el armisticio el mediodía del 21, ordenó efectuar preparativos en todos los buques para el hundimiento, el cual comenzaría unas dos horas antes del fin del plazo. Como a Reuter le estaba permitido el privilegio de comunicarse con los buques que estaban bajo su mando y la acción sugerida por él tuvo buena acogida entre todos los oficiales, hubo pocas dificultades de coordinación y cooperación.

¿Qué pasaba con los británicos mientras tanto? El 16 de junio, Fremantle presentó al almirante Madden, el nuevo Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico (como se llamaba ahora la Gran Flota), un plan para capturar los buques en la medianoche del 21. En todo caso esta acción habría sido demasiado tardía, pero intervinieron otros factores para cambiar los planes británicos. Fremantle estaba ansioso de llevar al mar a su primer Escuadrón de Combate para practicar un ejercicio táctico a gran escala y los pronósticos meteorológicos parecían buenos para el 21 de junio. El único inconveniente era la incertidumbre política respecto al término del armisticio. Sin embargo, en la tarde del día 20 supo que dicha fecha había sido postergada dos días por el Consejo de los Cuatro en París y, por lo tanto, no tuvo ningún escrúpulo respecto a postergar la acción planificada hasta la tarde del 23 y llevar sus buques a la mar a la mañana siguiente. Aunque todavía hay algunas dudas respecto a si Fremantle informó a Reuter sobre la extensión del armisticio, esto no altera

la responsabilidad del almirante alemán en el asunto, ya que planeaba violarlo de todos modos.

### ¿LEAL O DESHONROSO?

Después que zarpó el Primer Escuadrón de Combate, los únicos buques de guerra británicos que quedaban en el enorme fondeadero eran varios destructores y barcos rastreadores. A las 11.20 horas, Reuter dio la funesta orden de hundir los buques, habiéndose preparado para esto mediante una señal anterior a las 10.00 horas. Inmediatamente, se abrieron las válvulas de admisión y las puertas herméticas, mientras se prepararon los botes pequeños para la evacuación. Hacia el atardecer, el Friedrich der Grosse y muchos otros ya estaban comenzando a escorarse y todos los buques de guerra alemanes habían desplegado el pabellón imperial. Solamente en este momento comprendieron los británicos que algo malo estaba ocurriendo, y a las 12.20 se envió urgentemente el mensaje "Acorazado alemán se hunde" a Fremantle, que en ese momento se encontraba en Pentland Firth, a unas ocho millas de distancia. El ejercicio de la flota fue cancelado inmediatamente, pero los buques del 1er Escuadrón de Combate<sup>^</sup> que regresaron a las 14.30 horas, llegaron demasiado tarde como para hacer otra cosa que observar lo que estaba ocurriendo. Incluso si hubiesen estado ahí, es difícil imaginar cómo ellos o cualquier otro podría haber impedido que se hundieran los buques una vez abiertas las válvulas. Ciertamente, los buques y lanchas británicas pequeñas que ya estaban en Scapa Flow eran impotentes, a pesar de que dispararon contra la flota alemana en un esfuerzo por obligar a las tripulaciones que se retiraban a regresar y salvar a los buques que se estaban escorando. El comandante del acorazado Markgraf y otros nueve murieron en el tiroteo, lo cual incrementaba el cuadro de confusión absoluta que reinaba, con docenas de buques hundiéndose en toda la amplia bahía.

Los cinco cruceros de batalla se hundieron, igual que 10 de los 11 acorazados; solamente el Badén, recién terminado, no se hundió y se varó en aguas poco profundas. La mitad de los ocho cruceros ligeros se hundieron, mientras que la otra mitad se varó. De los 50 destructores, cuatro se inundaron parcialmente, 14 separaron y los restantes 32 se hundieron.

La operación de hundimiento de Reuter había sido casi totalmente exitosa. Como lo señala el profesor Marder: "A las 5 P.M. todo había terminado: 400.000 toneladas de metal y maquinarias por un valor de 70 millones de libras habían sido enviadas al fondo de Flow".

La reacción británica inmediata fue de absoluto fastidio e indignación. Fremantle ordenó que los 1.800 oficiales y personal alemanes fueran tratados como prisioneros de guerra, ya que habían violado el armisticio; antes de que se llevaran a Reuter, el almirante británico insistió en reprenderlo públicamente por agregar "uno más a la serie de abusos de confianza y honor de los cuales había sido culpable Alemania en esta guerra". El Almirantazgo consideró (y abandonó) la idea de juzgar a Reuter en una Corte Marcial y solicitó que en compensación se expropiaran más buques a Alemania a pesar de que el Gobierno en Berlín declaró que él no había ordenado el hundimiento y no sabía nada de él. Por otra parte, el almirante Scheer se regocijó abiertamente de que "el estigma de la rendición hubiera sido borrado del escudo de armas de la Flota Alemana", y el acto fue tan alabado por la prensa alemana como fue criticado por los diarios británicos.

Sin embargo, poco tiempo después cambió la disposición de ánimo de los círculos británicos oficiales. Después de todo, en cualquier caso siempre habían querido hundir la flota alemana y el problema de su redistribución estaba dando origen a discusiones tediosas e irritantes con los franceses y los italianos. Hacia junio de 1919 se había apagado bastante la rivalidad naval anglo—norteamericana y el Almirantazgo consideró que ya no necesitaba emplear la amenaza de apoderarse de grandes cantidades de acorazados alemanes para la Marina Real. Por lo tanto, debido a estas razones, el Primer Lord del Mar, Wemyss, informó privadamente a su ayudante: "Considero el hundimiento de la flota alemana como una verdadera bendición. Arregla de una vez por todas el espinudo problema de distribuir estos buques y nos libra de una enorme cantidad de dificultades". De hecho, el hundimiento era tan fortuito para los británicos, que algunos miembros del Gobierno francés y del italiano creían que tal vez éstos habían hecho la vista gorda; la ausencia de todo el 1er Escuadrón de Combate esa misma mañana parecía demasiada coincidencia como para

ser accidental. Sin embargo, la correspondencia oficial y privada de las autoridades pertinentes en Londres y Scapa Flow no revela ningún testimonio de esta afirmación. El Almirantazgo refutó rápidamente las sugerencias norteamericanas y francesas en el sentido de que tendría que haberse apostado un guardia armado a bordo de los buques alemanes, señalando que precisamente la insistencia de estos dos Gobiernos para que la flota alemana fuera internada en lugar de rendirse, era lo que había hecho imposible esta precaución.

En un esfuerzo por llegar a un término medio entre la determinación de los norteamericanos de hundir el resto de la flota alemana, excepto aquellos que le eran permitidos en el acuerdo de Versalles, y el deseo franco—italiano de obtener algunos buques buenos (o por lo menos la chatarra), las grandes potencias finalmente acordaron, el 9 de diciembre de 1919, que los buques de superficie alemanes sobrevivientes debían distribuirse de acuerdo a las pérdidas sufridas en la guerra. Sin embargo, luego debían ser desguazados en un plazo de cinco años, excepto algunos cruceros y destructores ligeros que Francia e Italia podrían incorporar a sus propias Marinas. Mediante esta decisión, Gran Bretaña obtuvo un 70 % del total alemán, pero con una condición: los buques hundidos en Scapa Flow quedarían incluidos en su parte. Esta proposición, presentada por Lloyd George en un esfuerzo por impedir un desacuerdo insuperable, resultó aceptable para todos. De los buques más grandes que quedaron de la flota de Reuter, solamente los cruceros ligeros Emden y Frankfurt pasaron a manos de otras Marinas; el resto se convirtió en propiedad del Almirantazgo británico, junto con una serie de buques de guerra antiguos que estaban en Alemania. El único acorazado que no se hundió en Scapa, el Baden, fue sometido a una serie de

pruebas y hundido posteriormente en 1921. En cuanto a los numerosos buques hundidos en el fondo de ese enorme y tenebroso fondeadero una firma de salvamento privada obtuvo el contrato para reflotarlos para chatarra, trabajo que todavía estaba siendo realizado al inicio de la Segunda Guerra Mundial. Siete buques de guerra (tres acorazados y cuatro cruceros ligeros) se encontraban a demasiada profundidad como para ser reflotados. Todavía permanecen ahí, como un monumento oculto y casi olvidado al dramático fin de la Flota Alemana de Alta Mar.

#### BIBLIOGRAFIA ADICIONAL

- Bennett, G., "Naval Battles of the First World War" (Batsford 1968).
- Freiwald, Ludwig, "Last Days of the German Fleet" (Constable 1933).
- Gladisch, Almirante Walther, "Der Krieg in der Nordsee." Vol. 7 (Official German Naval History; Berl n: E.S. MittlerundSohn 1965).
- Horn, Daniel (ed.), "War, Mutiny and Revolution in the German Navy: The World War I Diary of Seaman Richard Stumpf" (Brunswick, New Jersey, Rutgers University Press 1967).
- Marder, A.J. "From the Dreadnought to Scapa Flow", Vol. 5: "Victory and Aftermath" (London: Oxford University Press 1970).
- Newbolt, Sir Henry, "Naval Operations", Vol. 5 (Official British Naval History; Longmans 1931).
- Reuter, Vicealmirante Ludwig von, "Scapa Flow": "The Account of the Greatest Scuttling of All Time" (London: Hurst and Blackett 1940).
- Schubert, Paul, and Gibson, Langhorne, "Death of a Fleet" 1917-1919 (Hutchinson 1933).

