

A-CGN-1925
I-4

INGRESO

Carpeta n.º 2 (E) - EST - C983640
Trabajo n.º 1

~~315~~

E. NP. 135 AH. EGM.

9

Titulo La escuadra de von Spee.

Memoria presentada por el Teniente de navío Mateo Mille

Autor: TN. Mille

Año: 1925

La guerra europea fúe indudablemente la que mayores sorpresa produjo en todos sus aspectos, pero principalmente en la parte naval que fúe, en suma, la que decidió el resultado. Sin hablar del submarino y el avión que, en ella ocuparon un puesto ya definitivo en los componentes de todo Poder Naval bien organizado, fueron muchos los tipos de buques contruidos con un objetivo determinado destruidos o arrumbados al cesar la necesidad circunstancial para la que fueron concebidos; tal los monitores, buques -trampas contra los submarinos, verdaderos franco-tiradores de la guerra marítima, caza-submarinos, porta-aviones, buques -patruillas & & Las operaciones de "gran estilo" han faltado, en cambio, como tampoco ha habido grandes batallas en tierra tal y como se entendían en las guerras clásicas. La misma batalla de Jutlandia está ya plenamente

demostrado que fué un encuentro puramente casual, no deseado por ninguno de los beligerantes, los cuales ni aun procuraron conservar el contacto táctico al caer la tarde del 31 de Mayo de 1916; los encuentros aislados de 1º de Junio fueron simplemente pequeñas escaramuzas semejantes á las habidas después de Tsushima entre los buques dispersos de ambos contendientes, sin que en ninguno de los casos puedan alterar en nada el juicio emitido en las dos ocasiones.

La vacilación del Alto Mando Naval alemán en los primeros meses de la guerra hizo caer la acción naval en la misma somnolencia estática de que adoleció la lucha en tierra; en ambos casos se impuso la guerra de trincheras, la "guerra chica", no por ello menos cruel y sangrienta. La incorporación del submarino como elemento de combate, alcanzando un campo de acción extensísimo é insospechado pocos años antes contribuyó grandemente á la cautividad de los buques de superficie en sus bases, las cuales tampoco, se hallaban preparadas para defenderse del nuevo y poderoso enemigo. Escasas las minas aun en las Potencias mejor preparadas, desco-

nocidas las obstrucciones y redes que posteriormente la necesidad creara, el submarino pudo ser dueño de la mar y disfrutó una época de casi-invulnerabilidad que jamás podrá volver á poseer.

No es nuestro propósito intervenir con esta modesta Memoria en la candente discusión sostenida por los partidarios del buque de línea y los propugnadores del submarino como arma única; quédese ello para más sesudas opiniones y verdaderas autoridades en la materia. Nuestra edad y el objeto de esta Memoria nos obliga á resumir unos acaecimientos recientes sacando de ellos, modestamente, las más elementales consecuencias.

Nos sentimos atraídos por las andanzas del malogrado Almirante alemán Conde Von Spee á través del Pacífico. Su victoria de Coronel y su honroso final en la batalla de las islas Malvinas son los dos únicos combates al "estilo Clásico" que tuvieron lugar en la mar. Mucho se ha criticado al infortunado Almirante germánico su convencimiento de un fin desgraciado, aunque glorioso; se le ha comparado con Rodjensvensky y con nuestro Cervera; No es ello un elogio de su talento y de su pers-

picacia? ¿Es creíble que todos tres ignorasen la potencia del adversario? Von Spee solo muestra la convicción de su próximo fin en Valparaíso al despedirse de un su antiguo amigo, secretario de la Legación de su nación en Chile; reciente su victoria sobre la división de Cradock, rechaza el afectuoso "hasta la vista" de su compatriota y al entregarle su testamento para que lo haga llegar á los suyos le dice: " Porque tengo la absoluta convicción de que los ingleses van á hacer conmigo lo que yo acabo de hacer con sus barcos en Coronel" ¡Falta de espíritu! dicen sus detractores.....No, en modo alguno; falta de espíritu hubiese sido dejarse internar como pudo hacerlo allí mismo en vez de salir para intentar el regreso á Alemania, aún convencido de que era un imposible falta de medios de comunicación como se hallaba para preparar tal operación, nada fácil ciertamente.

Haremos a grandes rasgos un breve estudio histórico de la actuación de la escuadra alemana del Extremo Oriente desde los días que precedieron á la conflagración europea, procurando sacar algunas consecuencias que serán el final de esta Memoria.

La escuadra alemana de estación en Tsing Tao, llamada del "Este Asiático" y "también" escuadra de cruceros" en su país, se hallaba constituida en 1914 por los buques siguientes:

Cruceros acorazados "Scharnhorst" (insignia) mandado por el Capitán de navío Maerker y "Gneisenau" (C de N^o Schulz); ambos buques eran gemelos, construidos en 1908 y desplazaban 11600 toneladas; su armamento consistía en ocho cañones de 21 c/m, seis de 15, veinte de 88m/m y cuatro tubos lanzatorpedos situados bajo la f^odación. Su máxima velocidad alcanzaba veintitrés millas si bien el "Gneisenau", a causa de una mala v^olta en la costa de China en 1911, solo daba difícilmente las veinte. Su dotación la componían 785 hombres.

Crucero rápido "Leipzig" (Cde Fta Haun) de 1905, 3250 toneladas, diez de 105 m/m y diez de 88, dos tubos, veintitrés millas, 286 tripulantes.

Idem Idem "Emden", (C de Fta Von Müller), de 1908, 3600 tons, diez de los y ocho de 88 m/m, dos tubos, 24 millas, 321 hombres.

Idem Idem "Nürnberg". (C de nº Schonberg), de 1906, 3450 tons, diez de de 105 y ocho de 52 m/m, dos tubos 24 millas, 295 hombres.

Cuatro cañoneros, sin ningún valor militar ("Iltis", "Luchs", "Jaguar y "Tiger") que fueron desarmados al declararse la guerra y cuyas dotacion es reforzaron las de los cruceros ó contribuyeron á la defen sa de Kiao Tchao, tres cañoneros fluviales ("Tsing Tao", "Otter", y "Vaterland") internados en Cantón y Nankin y actualmente bajo bandera británica, dos destroyers antiguos ("S-90" y "Taku") y dos buques planeroa armados "Planet" y "Comet" completaban aquella escuadra á la cual se hallaba afecto asimismo el viejo crucero austriaco "Kaiserin Elisabeth" el cual fué desarmado y hundido, á los pocos días de conocerse la declaración de guerra, por su propia dotación.

Las tripulaciones de von Spee, tanto de Oficiales como de subalternos ~~ternos~~ y marinería eran cuidadosamente seleccionadas entre todas las de la Marina Imperial; el premio de una conducta ejemplar ó el final

de una brillante carrera era el destino á las estaciones lejanas y, especialmente á la escuadra de cruceros. Los mejores premios de tiro eran siempre otorgados á la citada división naval. Era pues dentro del alto grado de eficiencia á que había llegado la flota germánica en los primeros años del siglo, una escrupulosa selección. En cuanto al Almirante los ingleses, adversarios caballerescos, en aquella época al menos, dijeron de él: "El conde de Spee, aunque verdadero prusiano (1), como el Comandante del "Emden", era digno de servir bajo el pabellón inglés" Elogio realmente difícil de alcanzar, puesto en boca de los enemigos.

El 1º de Agosto el Almirante con los dos cruceros acorazados y el transporte "Titania" se hallaba en Ponapé (Carolinias) cuando fue advertido por su Gobierno de la tensión diplomática que reinaba en Europa; por T. S. H. supo la declaración de guerra de Austria á Serbia.

El "Dresden" se hallaba en Veracruz (amarrado en andana con nuestro "Carlos V" y el inglés "Suffolk" que arbolaba la insignia de Cradock)

(1). De origen y espíritu, pero nacido en Copenhague.

el "Nürnberg", en viaje de San Francisco á Tsing Tao, recibió la orden por T.S.H. de incorporarse á la escuadra en Ponapé y al "Emden" que cruzaba en el Mar Amarillo se le ordenó dirigirse á las Marianas donde se uniría al Almirante. En cuanto al ^{Leipzig} "~~Karlsruhe~~", que se encontraba en Mazatlán para recoger al Presidente Huertá, debía ser relevado por el "Karlsruhe" y regresar á Alemania; más adelante, veremos en qué condiciones se unió á su Jefe.

Von Spee mantenía comunicación por la estación de T.S.H. de Yap (Carolinias) hasta que el silencio de ella le dió á conocer su captura por el enemigo. Por ella supo, el 2 de Agosto, la declaración de guerra de Alemania á Rusia y, al día siguiente, el comienzo del estado de guerra entre Francia y Alemania. Este día arregló á la dotación del "Scharnhorst" que, hasta entonces, ignoraba los graves acontecimientos que se precipitaban en Europa.

Hasta aquí, aunque esperado no era llegado el verdadero peligro: La entrada de Inglaterra en la liza. La división de von Spee no tenía porque

temer q1 grupo de buques franceses estacionados en China y las colonias del Pacífico aún uniéndose á ellos los dos cruceros "Askold" y "Jemtchug" única fuerza que, á la sazón, sostenía Rusia en el Extremo Oriente, No interviniendo Inglaterra é insospechada la enemiga del Japón von Spee estaba lejos de encontrarse en una inferioridad absoluta; Inglaterra con la adición de la flota australiana y conociendo su alianza con el Japón significaba, al intervenir en la contienda, la pérdida inmediata de Tsing Tao y las colonias alemanas del Pacífico y , después, la destrucción inevitable de la escuadra de cruceros. El 6 de Agosto llegaba el "Nürnberg" y, horas antes, la fatal noticia de la ruptura con la Gran Bretaña. Y en la noche la escuadra, sin luces y en zafarrancho de combate, salía de Pondapé y empezaba su crucero, un crucero que había de terminar en aguas de las Malvinas.

Durante cinco días navegó al N.O. sin encontrar buque alguno, llegando el 11 Agosto á la isla Paygan (Marianas) punto de reunión dado al "Emden" y otros buques carboneros y auxiliares procedentes todos de Tsing Tao , entre ^{ellos} ~~ellos~~ el vapor correo del "Lloyd Norte alemán"

"Prinz Eitel Friedrich" armado en guerra. Con ellos quedaba asegurado el aprovisionamiento de la escuadra para tres meses.

Fué entonces cuando von Müller, el después célebre Comandante del "Emden" sometió á la superior aprobación el plan que había concebido y madurado juiciosamente para perturbar el comercio enemigo; según el notable Jefe era necesario retrasar lo más posible el choque con fuerzas enemigas, desde luego superiores á las propias, y atacar mientras tanto el comercio procurando que cada golpe de mano se llevase á gran distancia del anterior y con el menor intervalo de tiempo posible. Es decir exactamente lo que hizo después en su afortunada carrera hasta caer en las islas Cocos abrumado por la superioridad de la artillería del crucero australiano "Sidney" el 9 de Noviembre de 1914.

En la madrugada del 13 de Agosto la escuadra se puso en movimiento, en línea de fila, rumbo al E. Al mediodía el "Scharnhorst" izó la señal "Libertad de movimientos. Buena suerte", acompañada de la distintiva del "Emden" y este con el "Markomannia", su buque de aprovisionamiento, salió

de la línea y se perdió de vista hacia el Oeste. Dejémosle, pues sus hazañas son acaso lo más conocido de los comienzos de la gran guerra.

El 19 de Agosto llegada á las islas Marshall y carboneo al socaire de la isla Majuro; racionamiento estricto de víveres y agua. Las emisiones de T.S.H. le hacen conocer la entrada del Japón en el bando adverso y decide sabiamente ausentarse de las aguas asiáticas y alejarse siempre al E. La existencia de la escuadra de cruceros obligaba á distraer numerosas fuerzas aliadas y, por lo tanto, era necesario sostener esta "Fleet in being".

Gran alarma el 21 á causa de la emisió, muy próxima, de unas estaciones Marconi que se van alejando, al fin, poco á poco, luego se hace un silencio de tumba y von Spee se siente aislado del mundo; la estación de Yap ha dejado de contestar desde el 12. El 22 se decide á enviar á Honolulu al "Nürnberg" para refrescar vívers y, sobre todo, procurarse informes concretos indispensables para formar un plan. El crucero parte llevando

do el correo y el 25 sabe von Spee la confirmación de la hostilidad del Japón y conoce la neutralidad italiana. Durante la travesía el "Nurnberg" percibe señales de T.S.H. á corta distancia pero también esta vez le sorprende la fortuna y fondea en Puerto Perla sin novedad el 1º de Septiembre, tras cerciorarse prudentemente de que no hay en las islas buques aliados.

El "Nürnberg" solicita carbón y surge la primera dificultad, pues como quiera que en su viaje de San Francisco á Ponapé ha carbonado en el mismo puerto el 27 de Julio, el Almirante americano niega la autorización y tras muchos regateos se le permite tomar el carbón de los vapores "Settos" y "Pommern" de las compañías Kosmos y Lloyd Norte alemán que se hallan en el puerto y como el tiempo apremia, la colonia alemana "arrima" á la dura faena del carbón cantando himnos patrióticos. Al caer la tarde hecho el relleno y en posesión de los deseados informes, que le ha proporcionado el Cónsul el Comandante von Schonberg se hace á la mar y á las cuarenta y ocho horas oye claramente hablar al crucero de batalla japonés "Kongō" que dice al consul de su país en Honolulu que va en busca del alemán, el 6 de Septiembre se une á la escuadra en el punto fijado y entrega carne

legumbres y frutas frescas, regalo de la colonia alemana. Después parte a nuevo con otra comisión; se trata esta vez de dirigirse á la Fanning archipiélago situado al Sur de la Sandwich y cortar el cable que une Australia con el Canadá. Después de dar la vuelta á la isla en que amarra el cable para asegurarse de que no hay buque alguno, desembarca un piquete que vuela la estación y la caseta de amarre y remolca el chicote hasta una gran profundidad, donde es hundido. El oficial se apodera de armas y municiones, sellos, dinero y la bandera de la estación. Von Spee puede enterarse por la matriz y copia de los telegramas de la toma de Apia por las tropas de Nueva Zelanda y decide sorprender los buques que pueda haber fondeados en el puerto; cruza la línea el 9 y el 14 al amanecer se presenta ante Apia; Primera decepción! El puerto estaba vacío; aquel mismo día la división Patey se apoderaba de Toma en el archipiélago de Salomón. Desistiendo del bombardeo por ahorrar municiones prosigue al E. ya que la pérdida de las colonias le quita toda probabilidad de hacer algo útil. Operará contra las colonias francesas siempre dirigiéndose á la América del Sur. Los carboneros iban vaciándose sin que ninguna presa viniese a serlo.

ner las existencias y los víveres empezaban á ser una preocupación; era necesario cortar una de las grandes vias comerciales oceánicas. El servicio de los agentes alemanes en la costa de Chile estaba bien organizado y era urgente, por último, entrar en comunicación radiotelégrafica con e "Dresden" y el "Leipzig" para ordenar su incorporación al resto de la e cuadra.

El 21 de
~~El 21 de~~ Septiembre, después de ocho días de navegación, la división se presentó ante Bora Bora; el cabo de gendarmería, autoridad máxima de la isla, tomando por amigos los buques alemanes se traladó abordo y fué recibido cortesmente y en su idioma y organiza el avituallamiento que es pagado religiosamente en buenas libras esterlinas oro. Slo en el momento de salir vé los nombres ocultos bajo la pintura y sospecha, pero los alemanes han sabido interrogarle y saben lo que necesitan con respecto a Papeete, hacia donde se dirigen; la estupefacción del pobre hombre llega á su límite cuando los ahemanes al salir izan, solemnemente, el pabellón alemán.

El 22, al amanecer, los cruceros llegan á Papeete; pero aquí el Teniente de navío Destremau, Comandante del cañonero de estación "Zelée" (680 toneladas, 13 millas, dos de 10 c/m y cuatro de 65m /m, 99 hombres, construído en 1898) advertido por el Comandante del "Montcalm" de la ruptura de hostilidades y la posibilidad del paso de los buques de von Spee ha organizado juiciosamente la defensa con los escasos ^{medios} de que puede disponer; los cañones del "Zelée" han sido dispuestos en tierra, armados los hombres útiles que se incorporarán á los sesenta de la Infantería colonial que forman la guarnición de la isla y un "Cargoboat" alemán el "Wal küre" apresado por el "Zelée" y que contiene 1500 toneladas de carbón será hundido en la boca del puerto para obstruir el paso en cuanto se crea inminente la entrada de los barcos germánicos.

Estos parecen llegar decididos a forzar la entrada cuando, a escasa distancia, reciben una salva de 65 m/m; los cruceros avanzan sin que Destremau ordene disparar los cañones de 10 c/m que solo tienen 35 proyectiles por pieza. Llega un momento en que lo considera indispensable y vuela las balizas de la entrada del canal, manda abrir los "kingstons" del "Ze-

lèe" y e;l "Walküre" é incendia el depósito de carbón. Pero von Spee no embiste la entrada por creerla minada y dsefilando de vuelta y vuelta comienza el bombardeo con las piezas de 21 c/m; tras de lanzar 150 proyectiles (tiros que e^hcará de menos las Malvinas más tarde) ocasionando grandes daños en la población, valorados en tres millones de francos, los cruceros alemanes se retiran sin haber conseguido su objeto es decir apoderarse de las seis mil toneladas de carbón que había en el puerto y rescatar el "Walküre".

El "Nurnberg" conforme á las órdenes recibidas llegó á las islas Marquesas el 24 Septiembre y después de registrar la isla según su costumbre fondeó en la bahía Ana María donde debía esperar á la escuadra A causa de la bandera ennegrecida por el humo, nuevo "quid pro quo"; el cabo va también abordo y como intenta hacer armas al darse cuenta de su error es hecho prisionero; los alemanes se apoderan de diez mil francos de la caja del Gobierno.

El 25 de Septiembre la escuadra se reúne ; la única casa co

mercial de la isla es alemana y el Almirante decide tomar de ella cuanto sea aprovechable ; el "Gneisenau" es enviado á registrar la isla Hiva y recoge tambien material ~~de~~ otra casa alemana y doce mil francos del Gobierno francés.

Rellenos de carbón y habiendo despachado dos carboneros vacíos con la orden de procurar llegar á un puerto neutral, el 2 de Octubre la escuadra se hace á la mar nuevamente, siempre con rumbo al E. El "Dresden" y el "Leipzig" que han entrado en comunicación por T.S.H. reciben la orden de dirigirse á la isla de Pascua, donde toda la escuadra se verá, al fin, reunida.

La división de von Spee salió el 2 de Octubre de la bahía de Ana María y en la noche del 5 al 6 supo el Almirante que una división inglesa compuesta del crucero acorazado "Good Hope" (14100 tons , 23 millas de 23 c/my dieciseis de 15) el pretegido "Monmouth" de la clase "Con dado" (9800, 24, dieciseis de 15, dos tubos, 537 tripulantes), "Glasgow" (4800 tons, 26 millas, dos de 15 y diez de 10 dos tubos y 376 hombres)

y el auxiliar "Otranto" trasatlántico armado en guerra, de la Peninsular & Oriental había pasado por Punta Arenas del Atlántico hacia el Pacífico y que tres buques de guerra japoneses se encontraban en la costa occidental de América; la circunstancia de no conocer exactamente la posición del "Dresden" hacía temer por su suerte.

La ansiedad del Almirante y las dotaciones de los barcos fué grande hasta el 12 de Octubre que se fondeó en la isla de Pascua donde se incorporaron el "Leipzig" y el "Dresden" sin novedad.

El primero de estos cruceros estaba en Mazatlán, como hemos dicho, cuando recibió el 2 de Agosto la orden de movilización. El buque estaba en el puerto mejicano desde el 27 de Julio en unión de otros varios americanos, japoneses é ingleses con ocasión de los disturbios ocurridos en el antiguo Imperio de Moctezuma que pasaba, á la sazón, por una de sus frecuentes revoluciones políticas. El 31 de Julio llegaba el carbonero inglés "Cetriana", fletado por el Gobierno alemán, llevando 900 toneladas de combustible para el "Leipzig". Descargado el "Cetriana" y tras de destruir su estación de T.S.H. lo envía á un puerto lejano y el 5 sale á la mar el

"Leipzig" para hacer guerra de corso.

Dirigiéndose á San Francisco el Comandante Haupt pretende entrar en relación por T.S.H. con los agentes de América y , ante todo recoger un buque alemán o capturar uno enemigo que le sirva de carbonero y para ello se establece en crucero ante la costa de San Francisco á treinta millas de distancia de ella.

El 17, fallidas sus esperanzas, entra en San Francisco , rellena de carbón y sale antes de transcurridas las veinticuatro horas. Al salir aborda un vapor inglés y con un leve retraso se ve en la mar y se dirige al O á toda fuerza pero en cuanto se aleja, reduce la velocidad á siete millas y arrumba al S. El 27 fondea en la bahía de las Ballenas donde, al día siguiente, se le reúne el vapor alemán "Mazatlán" que es enviado a Guaymas con la orden de enviar á su vez la goleta á motor "Leonor" á la bahía Concepción , con 500 toneladas de carbón y el vapor "María " con dos mil á las islas del Socorro. El 30 de Agosto el "Leipzig" sale de la bahía de las Ballenas y fondea el 3 de Septiembre en la bahía de la Concepción

donde permanece hasta el 6; el 7 fondea en Guaymas donde toma 930 toneladas de carbón; el Gobierno mejicano autoriza el carboneo y prohíbe á; los cónsules aliados que telegrafíen la estancia del crucero alemán hasta después de haber salido esta á la mar. El "María" sale con él y navega, de día á cinco millas por la popa y de noche á; una por la proa con objeto de que el crucero pueda torpedear á quién lo, detenga para ejercitar el derecho de visita. El 11 hunde, á cañonazos, el petrolero "Elsinore" después de enviar al "María" su tripulación. El 15 atraca al "Maria" al socaire de la isla Allbemarle y carbonea; el 20 encuentra al carbonero "Amasis" en la bahía Freshwater (isla Chataham) que trae carbón, agua, víveres é informes sobre la posibilidad de repostarse nuevamente en la costa occidental de América del Sur. El 25 captura y hundimiento del vapor inglés "Bankfields" á la entrada del golfo de Guayaquil; el 28 llegada a la isla Lobos de afuera y son enviadas á Guayaquil las dotaciones de los vapores hundidos; el "Leipzig" sigue á la isla de Pescadores donde llega el día 1º. Ante El Callao viene a bordo un agente alemán que trae órdenes terminantes del Almirante von Spee y la noticia del paso por Punta A

renas de la División Cradock; jalona con carboneros su derrota hasta la isla de Pascua, organiza el "servicio de información" valiéndose de las estaciones de T.S.H. de los vapores surtos en los puertos peruanos y chilenos y el 3 entra en comunicación con el "Dresden"; el 6 oye distintamente hablar al "Dresden" con el "Scharnhorst" y el 9 se le unen en la mar el "Karnak" y el "Amasis". El mismo día entra en comunicación con su Almirante y el 14 fondea en la bahía Cook (Isla de Pascua) junto á la escuadra de cruceros y en unión de sus carboneros.

El "Dresden", gemelo del "Emden" estabre en Veracruz al mando del C de Fta Lüdecke por análogos motivos que el "Leipzig" estacionaba en Mazatlán. Una mañana el "Dresden" salió de imprevisto y el 24 de Julio e traba en Kingston (Jamaica). El "Dresden" debía regresar á Alemania en Julio después de ser relevado por el "Karlsruhe", el cual llega el 25; el "Dresden tiene conocimiento del ultimatum de Austria á Serbia y sale par Santo Tomás base de aprovisionamiento de los cruceros alemanes en el mar Caribey donde posee grandes establecimientos la "Hamburgo America". Llegó

gado el 30 hace el relleno de carbón y el 31 emprende el regreso á Alemania. Solo que horas después recibe aviso de la posible guerra con Inglaterra , Rusia y Francia y, con él, la orden de desistir del regreso y empezar la guerra de corso con arreglo á las instrucciones tenidas desde hace tiempo; en vista de ello se dirige á costa del Brasil. El 8 carbona en la bahía de Jericoara, entre Pará y Pernambuco, atracado al "Corrientes" llamado por el crucero y salido de San Luis de Maranhao donde estaba refugiado. Reibe además víveres y personal de la reserva y el 10 sale de nuevo con el "Corrientes" al que envía el 14 a Pernambuco; en la noche del 12 fondea en el islote Rocas, donde ya le espera el "Baden" y al que llegan en la mañana del 13 el "Persia" y el "Prussia" que traen nuevos aprovisionamientos de todo género. Salido el 14 con el "Baden" y el "Prussia" en cuenta desiertas las derrotas normales de los vapores y comprende que estos han sido desviados de su ruta normal y va en busca de ellos. El 15 encuentra y echa á pique el vapor "Hyades" de la Houston Line; el 16 el "Siamese Prince" es reconocido y dejado en libertad por pertenecer el cargamento a neutrales; es enviado con el "Prussia" , que ha recogido la

tripulación del "Hyades", á Rio de Janeiro. Su llegada moviliza los cruceros ingleses. El "Dresden" encuentra el 19 al "Sternmark" y al "Santa Lucía" y fondea en la isla Trinidad donde llega el 20 el cañoneo Eber", gemelo del famoso "Panther" con objeto de esperar al "Cap Trafalgar" llamado de Buenos Aires y que se armará en guerra con las piezas del cañonero; el 20 llegan también el "Pontos" y el "Santa Isabel" el que acompañará en lo sucesivo al crucero. Relleno de carbón del 18 al 22 y salida este día, hacia el S, en conserva con el "Baden" y el "Santa Isabel".

Dejando en libertad de movimientos al "Santa Isabel", poco andador el "Dresden" y el "Baden" buscan la derrota comercial; el 16 captura y hundimiento del carbonero inglés "Holmwood" y envió a Rio de Janeiro al "Katherine Park" con cargamento de propiedad norteamericana; el 31 detención y carboneo en la bahía de la isla Cayetano (45° de lat S) y continúa el crucero, siempre en compañía de los dos vapores, el 1º Septiembre.

El 3 llega á la bahía Orange donde permanece hasta el 16 recorriendo máquinas y limpiando calderas; el 16 continúa con rumbo al S. para

pasar al Pacífico y por el camino se le escapa habilmente el paquebote "Ortega" de la Pacific Steametiéndose audazmente entre los canales sin balizar del estrecho de Nelson. Una vez en el Pacífico arrumba al N. par ir en busca de su Almirante. Nuevo carboneo el 21 y el 22 envía el "Baden" á Port Low. El 24 pasa ante Valdivia y el 26 frente a Coronel; el 27 regresa el "Santa Isabel", que se había enviado en busca de informes y ha estado en Coronel, y se entera el "Dresden" de que la escuadra de cruceros es esperada hacia fines de Octubre y el "Leipzig" que está en las Galápagos deberá entrar en Valparaíso. De orden del Almirantazgo el "Dresden" y el "Leipzig" deben operar de acuerdo hasta su union al grueso de la escuadra; diez mil toneladas de carbón están preparadas para la escuadra y desde la persecución del "Ortega" ha cesado el tráfico aliado en las costas de América del Sur. El "Dresden" continua hacia el N. tratando de comunicar con el "Leipzig" cosa que no logra y envía el "Santa Isabel" á Valparaíso para carbonear. Desceinde hacia el S. pero enterado de la presencia de la división Craddockse dirige á la isla de Mas A Fuera donde fondea el 2 de Octubre y hace su relleno de carbón. Por la noche

entra en comunicación por T.S.H. con el "Leipzig" y el 4 sale con dirección á la isla de Pascua; desde el 5 entra en contacto radiotelégrafico con el Almirante y , por fin, en la noche del 11 al 12 tras de reconocer los fondeaderos de la isla de Pascua se incorpora al resto de la escuadra que había llegado horas antes.

Toda la escuadra procedió a la faena del carbón muy molesta por la mar tendida, huyendo de la cual hubieron de cambiar los buques de fondeadero varias veces; tres carboneros vacíos fueron enviados á Valparaíso y el 18 de Octubre , los cinco cruceros, seguidos por un verdadero convoy de buques auxiliares, se hicieron á la mar. En la noche del 21 al 22 supo los nombres y situación de los buques de Cradock y otros aliados enviados contra von Spee pero que por la lejanía de estos últimos no representaban un peligro inminente y el Almirante ~~Craddock~~ von Spee decidió atacar á Cradock antes de que se le incorporasen otros buques, alguno de los cuales como el crucero de batalla "Australia", que estaba en aguas de la América central, hubiese sido un factor decisivo.

El 26 llegada á Mas a Fuera y nuevo carboneo; el 27 llega á su vez el "Prinz Eitel Friedrich" armado en guerra el cual ignoraba la presencia de la escuadra de cruceros, á la que creía en el Atlántico y que ha sido descubierta la noche anterior por las emisiones de T.S.H. El Almirante, ante un tan gran consumidor de carbón, le concede libertad de movimientos y le ordena hacer guerra de corso, enviándolo primero á Valparaíso para carbonear y llevar instrucciones á los agentes alemanes.

En la noche del 31 de Octubre al 1º de Noviembre la escuadra de cruceros , con su convoy de vapores se hallaba tanto avante con Valparaíso, á unas sesenta millas de distancia. Por T.S.H. supo von Spee que el "Glasgow" había carboneado la Víspera en Coronel y se puso rumbo al S á 15 millas de velocidad. A las tres de la tarde y mientras el "Nürnberg" reconocía un velero, uno de los carboneros de la escuadra el "Titania" que había sido armado con un cañón de 52 avisó la captura, por el realizada de dos vapores cargados de carbón. á las 16-15 cuando el "Nürnberg" se alejaba para reconocer otro buque y estaba ya casi bajo el horizonte

el serviola del "Scharnhorst" señaló dos barcos de máquina por la amura de estribor Ninguna emoción hasta comprobar que uno de los buques tenía cuatro chimeneas y el otro tres ; y poco después se avistaba otro tercer buque que resultó el "Otranto".

El viento soplaba duro del S. con frecuentes chubascos que desfogaban en agua y viento y la mar era gruesa; el Almirante alemán dió la orden de rectificar los puestos de la formación, pues á más del "Nürnberg" que se había perdido de vista el "Dresden" se hallaba á más de treinta millas á retaguardia con el convoy de vapores. Tratando de interponerse entre el adversario y la costa para cortarle la retirada y obligarle á combatir, se izó el engalanado de topes y se tocó zafarrancho de combate. Los ingleses por su parte no intentaron ni un momento rehuir el combate é intentaron comunicar al "Canopus", que navegaba doscientas millas más a S. en demando de la escuadra, lo que ocurría pero las estaciones alemanas hicieron ininteligible la señal. Los rumbos fueron sensiblemente paralelos al principio, después los alemanes cayeron á E para acortar distancias; la insignia. se adelantó algo mientras el "Dresden" navegaba a to

da fuerza para ocupar su puesto; el "Nürnberg" se había perdido de vista

A las 18 horas la distancia entre ambas líneas era de 14000 metr y el Almirante alemán izó la señal de "Combate á Er". Interpuesto entre l la costa y la división inglesa, von Spee no solo cortaba la retirada de los ingleses hacia un puerto chileno sino que se colocaba en inmejorable; ^{iones} de visibilidad para el combate, destacándose netamente las siluetas de los cruceros enemigos sobre el cielo rojizo que alumbraban los últimos rayos del sol poniente mientras sus propios buques quedaban envueltos en las sombras de la noche; á causa de la mar gruesa los cruceros acorazados no podían hacer uso de los cañones bajos y los ligeros se movían enormemente á causa de la mar gruesa.

Las principales notibias de fuente inglesa son las contenidas en el parte del Comandante del "Glasgow" y en cuanto á las alemanas nos referi remos al parte oficial dado por el Almirante von Spee y enviado desde Valparaíso, procurandó entre amboes rehacer un relato sucinto de la bata lla. Debemos advertir que las horas expresadas en el documento inglés tie nen un adelanto de 26 minutos sobre las expresadas en el alemán..

"A las 16-17 (según el parte alemán) avistamos por el SSO dos buques, y á las 16-25 un tercero, á distancia de unas quince millas. Los dos primeros fueron identificados como el "Glasgow" y el "Monmouth" y el más lejano el "Otranto". El enemigo metió hacia el S y nosotros lo seguimos manteniéndolo abierto cuatro cuartas por la amura de Er. Por las condiciones de viento y mar, mi preocupación era no quedar á sotavento y el rumbo ordenado me interponía también entre la costa y el adversario. A las 16-35 me apercibí de que los buques enemigos iban más hacia el O. de lo que en un principio había estimado y caímos hasta quedar al SSO.

El "Scharnhorst" daba las revoluciones correspondientes á las 22 millas, pero el "Gneisanau" y el "Leipzig" se quedaban atrás. Se procuró interferir lo más posible las señales de T.S.H. del enemigo.

No es fácilmente explicable, sino solamente por el alto espíritu de las fuerzas de Cradock espíritu infundido por las ideas del Almirante que deseaba ante todo batirse, el porque no retrocedió hacia el S rehuendo temporalmente el combate, hasta reunirse con el "Canopus"; es cierto que este acorazado, ya muy anticuado en aquella época, era un estorbo en la navegación de la escuadra pero no lo es menos

que aquella plataforma flotante contenía cuatro cañones de 305 m/m capaces de hacer grandes averías en los buques alemanes. Su escasa velocidad no hubiese sido un gran inconveniente, puesto que solo en el momento del combate hubiese estado con el resto de los buques británicos, y quizás hubiese evitado ó paliado al menos un tan completo desastre com el de Coronel. Y aun aceptando el combate en el acto, parece lógico, ya que la ventaja debida al viento y a la mar no le era posible tenerla, haber amollado en popa. El primer cuarto de hora, á partir del momento en el cual fueron avistados los ingleses el "Scharnhorst" siguió al SSO, estimando como S el rumbo del "Glasgow", pero después enmendó hasta el WSW ó sea casi paralelamente a la línea inglesa y a; ese rumbo continuó durante una hora; "desde las 17-35 (Dice von Spee) hice rumbo al S W y después al S, disminuyendo la velocidad de la insignia para estrechar distancias".

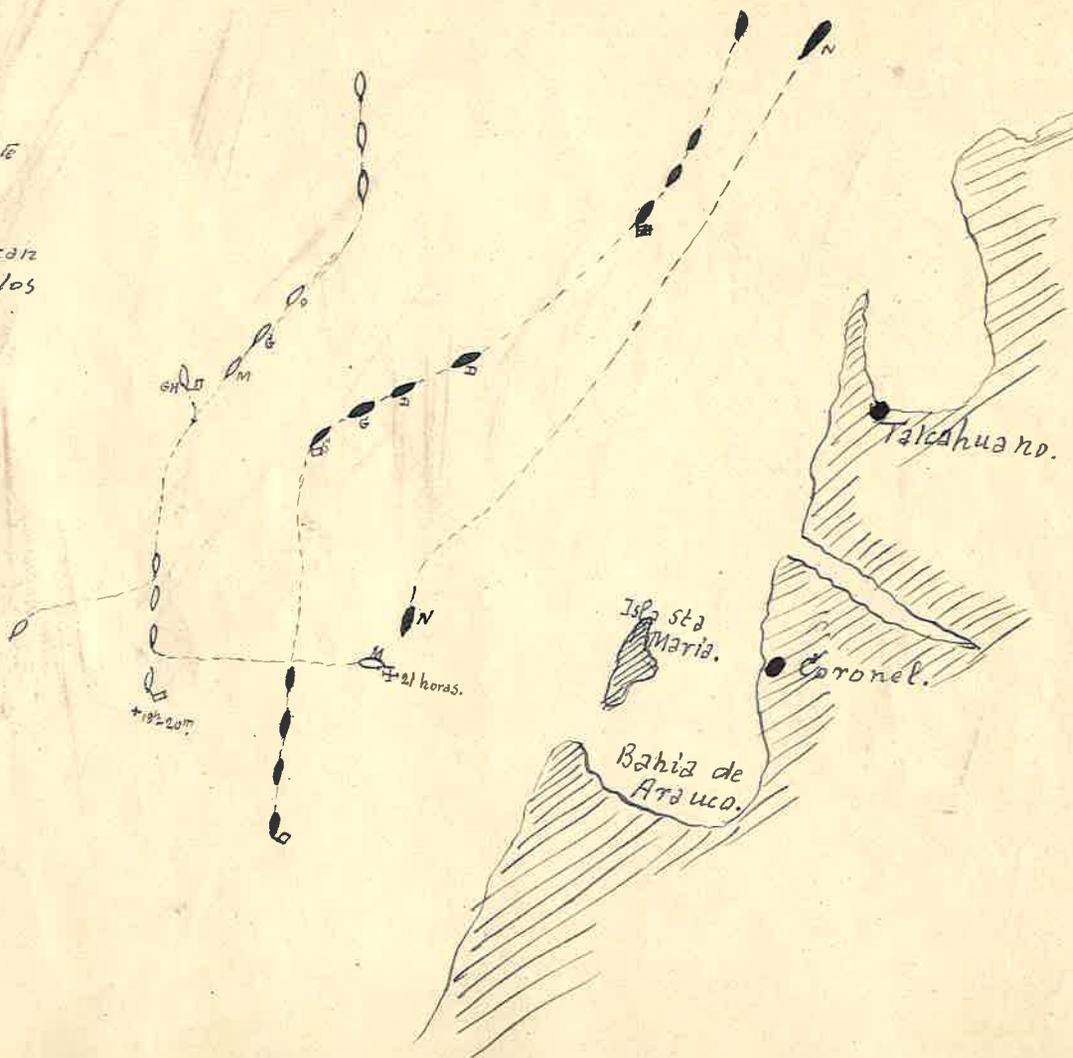
A las 17-20 había sido avistado el "Scharnhorst" que se colocó en cabeza á las 17-30 El parte del "Glasgow" dice que fué visto el "Good Hope" á las 17 (16-34, hora alemana) y que se tardaron unos 45 minutos en quedar formada la línea de fila en el siguiente orden: "Good Hope"

-31-"Monmouth", "Glasgow" y "Otranto". La distancia entre ambos adversarios la estima en 12 millas.

A causa de los rumbos que llevaban las dos Escuadras la Alemana habua ganado hacia el Sur, asegurándose así una posición ventajosa para el tiro. A las 18-07 las dos líneas (El Dresden estaba todavía a una milla por la popa y el "Nürnberg" estaba fuera del horizonte) se encontraban a una distancia de unos 13.500mtr con rumbo al Sur (parte de Von Spee). Estos datos permiten deducir que la derrota seguida por el "Glasgow" para reunirse al "Good Hope" era proxiamente el rumbo de la línea de fila Inglesa .

Es necesario hacer presente que, cuando se vió al enemigo, los buques alemanes se encontraban un pco al Sur de la línea Inglesa. En tales condiciones para que el Almirante Cradock pudiese evitar la convergencia con el enemigo a fin de ganar el barlovento hubiese sido necesario 1º Poseer una gran ventaja en velocidad 2º poder rebatirse sobre el "Glasgow" de modo que este buque hubiese seguido a rumbo . Pero por el contrario la línea de fila era tan larga que hacia necesario

Esquema del combate
de
Coronel.
Las iniciales indican
los nombres de los
buques.



que el "Glasgow" se incorporase al "Good Hope"; pero por las condiciones relativas de posición en que se encontraban las fuerzas navales al avistarse

y por el modo como maniobraron los cruceros ingleses, al tomar la formación de combate, no les era posible ganarle barlovento al enemigo; y por lo tanto, hacia las 18, cuando el adversario llegaba a las proximidades de la distancia de tiro no le quedaba al Almirante Cradock más que elegir entre arrumbar al Sur evitando el acercarse al enemigo ó bien dirigirse al Norte hasta la noche para no combatir en condiciones demasiado desventajosas. El Almirante inglés, sin embargo obedeciendo á un impulso natural de afrontar al enemigo eligió la solución que era, sin duda alguna, la peor. Según el parte del "Glasgow" poco después de las 18 se ordenó "velocidad 17 millas" y el Almirante PORTISH comunicó al "CANOPUS": "Voy a atacar inmediatamente al enemigo". Este estaba entonces a unos 13500 mts y mantuvo esta distancia mientras procuraba perturbar las comunicaciones radiotelegráficas. En aquel momento teníamos el sol a la espalda, pero en cuanto este desapareció bajo el horizonte, quedamos en malísimas con-

ciones de visibilidad .A las 18 -55 (o sea a las 18-29 segun el parte alemán)el sol se puso y desde/entonces el enemigo veia bien nuestros buques que se proyectaba sobre la parte del horizonte donde había más luz mientras nosotros veíamos difícilmente al enemigo (parte del Comandante del "Glasgow".)

Cuando el "Scharnhorst" moderaba para que se reuniesen los tres buques, los ingleses no procuraban aprovecharse de esta situación de ningún modo ni aumentar la velocidad por encima de las 17 millas ; "el enemigo - segun Von Spee - fue lo bastante complaciente para no estorbar la reunión de mis barcos".

Los dos adversarios tenían sus rumbos con una ligera convergencia

A las 18 -25 -segun el parte del Almirante alemán la distancia era de 12400 mts .Caí una cuarta hacia el adversario y a las 18-34 rompi el fuego; la distancia era de 10400 mts".

De los buques alemanes estaban en línea por el orden siguiente:
el

"Scharnhorst", "Gneisenau", "Leipzig", "Dresden" puesto que el "Nürnberg" no había participado, como luego veremos, más que en el fin de la acción

El "Scharnhorst" tiraba contra el "Good Hope", el "Gneisenau" contra el "Monmouth" y el "Leipzig" contra el "Glasgow" y el "Dresden" contra el "Otranto" pero este último salió enseguida de la línea y se perdió de vista

Los ingleses respondieron al fuego después de 5 minutos, disparando cada uno sobre el buque que ocupaba el puesto correspondiente en la línea enemiga. "A las 19-03 (según el parte del "Glasgow") el enemigo abrió el fuego a 12 yardas y por los golpes de mar el tiro resultaba muy difícil particularmente para los cañones bajos del "Good Hope" y del "Monmouth"

El enemigo reguló rápidamente el tiro y a la 3ª salva estallaron incendios en ambos cruceros, a proa.

El "Scharnhorst" y el "Gneisenau" por su posición y por la colocación de su artillería estaban en condiciones de hacer un tiro efficacísimo. La observación del tiro (dice el parte de Von Spee) era muy difícil a causa de las olas que rompían en la proa y en el puente de mando. Pero todos

los cañones de los dos cruceros acorazados podían tirar y tiraban bien; a las 18-39 pudimos darnos cuenta de que el "Good Hope" había sido alcanzado; entonces ordené de nuevo la línea de fila (como la orden de meter una cuarta ~~fué~~ ^{plaza} ~~ordenada~~ para hacerla ~~an~~ un tiempo los buques alemanes estuvieron hasta las 18-39 en línea de marcación); solamente en aquel momento abrieron el fuego los ingleses en condiciones que les creaba dificultades superiores a las nuestras. Sus dos cruceros acorazados sufrían grandemente por nuestros fuegos.

Los buques ingleses metieron para ~~acortar~~ distancias; en el "Good Hope" hubo una gran explosión cuyas llamas superaron la altura de la chimenea.

En el "Monmouth" voló la torre de proa (dos cañones de 152); el combate continuó y el claro de luna ponía a los ingleses en buenas condiciones de visibilidad. Pero ya la situación del "Monmouth" y del "Good Hope" era desesperada, su fuego era cada vez más lento la torre de proa del "Good Hope" (con un cañón de 23) estaba probablemente en las mismas condiciones

que las del "Monmouth". No les quedaba a los ingleses más recurso que intentar un ataque con torpedos, pero como no era posible medir las distancias si no por el resplandor de los incendios los dos cruceros acorazados alemanes metieron hacia fuera, alejándose, a las 19-26. El combate había durado 55 minutos.

A las 19 -23 se vio sobre el "Good Hope" una gran explosión y después no se volvió a ver el barco; debe suponerse que a tal hora ocurrió su pérdida.

El "Monmouth" se inundaba por la proa y metió para ponerse popa a la mar. Los cruceros ligeros alemanes fueron enviados para atacar con torpedos; esta orden fue transmitida radiotelegráficamente también al "Nürnberg" que no había llegado a tiempo para participar en el combate; este crucero llegó a las 20 -58 y encontró al "Monmouth" muy escorado y lo cañoneó a poca distancia, sin que respondiese el inglés, que pocos minutos después dio la voltereta.

El "Glasgow" que apenas había recibido averías, siéndole imposible

el prestarle ayuda al "Monmouth" se alejó, llegando a las Malvinas.

Los cruceros alemanes recibieron daños de mínima importancia y tuvieron en total dos heridos. El "SCHARNHORST" tuvo dos impactos y el "Neisenau" cuñero; una granada de 152 atravesó la coraza del "Scharnhorst" llegando a un pañol, pero no explotó.

El combate de Coronel, que es de muy poca importancia, si se considera el nº de buques que intervinieron es altamente notable como ejemplo de la influencia que los elementos naturales pueden ejercer sobre la situación táctica. Aun no siendo lógica, evidentemente la conducta del Almirante Craddock, es sin embargo una prueba del alto espíritu ofensivo de la Marina Inglesa; es, en suma, la personificación de la frase legendaria británica de "ir a coger el toro por los cuernos". En la carta de "Von Spee" de dos de Noviembre decía el Almirante Alemán: "La Victoria Alemana es poca cosa en conjunto y menos aun contando con el enorme número de buques ingleses"; pero, en realidad, la libertad de acción que adquirían por algún tiempo los cruceros alemanes creaba una situación estratégica

muy perjudicial para la Gran Bretaña y, sobre todo, vulneraba el dogma de su omnipotencia sobre la mar.

De todos modos el error que Cradock pagó con su vida constituía un delito leve en comparación con el que cometería él, que huyendo de la acción táctica, evitase el que esta resolviese el problema.

Después del combate de Coronel la emoción fue muy grande en la Gran Bretaña. El ataque de Von Spee a las Malvinas que comentamos modestamente al final de esta memoria dió lugar al combate contra las fuerzas superiores del Almirante inglés Sturdee, recientemente fallecido, con el resultado desastroso que era de esperar para los cruceros alemanes. El notable exceso de velocidad de los cruceros de batalla ingleses y la enorme distancia a que abrieron los fuegos fueron la sentencia de muerte para la fuerza naval alemana.

la fuerza naval alemana que fue destruida a excepción del "Dresden" que escapó, temporalmente, a un desastroso final .

Ere lógico pensar que tras la batalla de Coronel la Gran Bretaña enviaría una fuerte Escuadra de cruceros contra Von Spee; si este hubiese tenido en cuenta la posibilidad de que contra el se enviaran cruceros de batalla es evidente que hubiese evitado el encuentro de las ~~Med~~vinas. que era el punto de apoyo que los ingleses poseían en la comunicación entre los dos océanos . La genialidad de Lord Fisher mantenida con el mayor secreto y la rapidez con que fue efectuada consiguió plenamente su objeto . El Ilustre Almirante, tan justamente llorado por Inglaterra llevó a cabo su obra con una perfección estratégica que libró a su Nación de la mas honda preocupación que pudo tener en los primeros meses de la guerra .

*El 5 de Noviembre (Dellicoe (The grand fleet) El "Invincible" y el "Inflexible" salieron de Cromarty para Devonport, para recibir ordenes del Almirante azgo antes de salir en busca de la Escuadra de Von Spee en el

Atlántico Sur. Aunque tales ordenes fuesen de una evidente necesidad y los resultados que de ellas se derivasen de una gran importancia para el país es necesario hacer notar que, de momento, se debilitaba grandemente la "Gran Flota".

En la mañana del 8 de Diciembre de 1.914 se encontraba en Port Stanley los siguientes buques ingleses ("Invencible" "Inflexible" (cruceros de batalla construidos en 1.907 de 17.250 toneledas, 25 millas, 8 cañones de 30 y 14 de 10 ; Cruceros acorazados "Carnarvón" de 1.903, 11000 toneledas, 23 millas 4 de 19 y 6 de 15; cruceros "Cornwall" y "Kent" de 1.902, 9950 toneledas 23 millas 14 de 15 y 8 de $7\frac{1}{2}$; cruceros ligeros "Bristol" y Glasgow" de 4900 toneledas, construidos en 1909, con dos cañones de 15 y 10 de 10. A excepción del Glasgow que habia llegado a las

Malvinas despues de haber tomadoparte en la batalla de Coronel, habian llegado en la mañana del 7 de Diciembre y debian salir al mar de nuevo en la tarde del 8 con objeto de buscar a la Escuadra de Von Spee. Por ello los buques estaban listos para dos horas y haciendo el relleno de carbón. El "KENT" estaba listo para salir inmediatamente, por ser buque de guardia. También estaba en el fondeadero el crucero Auxiliar "Macedonia" y el "Predreaenought" "Canopus" que constituian la defensa local del puerto y para ello estaba fondeado de manera que por la poca elevación de la costa pudiese tirar desde el fondeadero á la mar. El fondeadero estaba protegido por un campo minado.

Las condiciones de visibilidad eran muy buenas la mar en calma y soplaban ventolinillas del N O.

A las 8 el Semaforo avistó dos buques de guerra viniendo del sur y los buques ingleses activaron los fuegos; a las 8-20 el semaforo avistó otros humos, también por el S. A las 8-45 el "KENT" levó, saliendo del

puerto y manteniéndose de vuelta y vuelta ante la boca .

Los dos buques avistados por el semáforo primeramente eran el crucero acorazado "Gneisenau " y el ligero "Nürnberg"; a las 9-20 llegaron a 9900 m del "Canopus" que abrió el fuego por encima de la costa bajay los dos cruceros alemanes metieron a estribor para ponerse fuera de tiro y des pues de algunos minutos arrumbaron de nuevo al N como si quisiesen empeñar combate con el "Kent".

A causa de la costa baja era n perfectamente visibles desde el "Invincible" del cual estaban a unos 1500 mts; "debe tenerse cuenta (dice el parte del Almirante Sturdee) que los dos cruceros alemanes se dieron cuenta entonces de la presencia de nuestros cruceros de batalla, porque a toda fuerza se alejaron , yendo a reunirse , con los otros buques de la Escuadra".

A las 9-40 levó el "Glasgow" yendo a reunirse con el "Kent" como explorador . A las 9-45 los buques ingleses salieron del puerto por este

orden: "Carnarvón", "Invencible", "Inflexible", y "Cornvall", quedando en el fondeadero el "Bristol" y el "Macedonia" además del "Canopus". En aquel momento desde los buques ingleses se veía los palos y chimeneas de los cruceros alemanes mientras los cascos quedaban bajo ~~las distancias.~~ el horizonte.

Como el "Gneisenau" y el "Nürnberg" estaban a las 9-20 a 5 millas de la costa y antes de la salida de los buques ingleses habían tenido ~~ti~~ tiempo de alejarse durante una media hora si el "Gneise nau" (que era el menos andador hubiese podido desarrollar sus 22 millas de máxima velocidad a las 9-50 hubiesen estado a unas 16 millas. Es probable, sin embargo, que la suciedad de los cascos y el estado de las calderas de los buques alemanes diesen lugar a una velocidad bastante menor de la que debieran dar en condiciones de absoluta eficiencia. De todos modos como los cruceros de batalla ingleses podían disparar eficazmente desde 8 millas bastaba que con su superior ~~velocidad~~ ^{de la} redujese la distancia del adversario a la ~~mitad~~ ^{de la} que había en el momento en el cual salieron del puerto y, por consiguiente, el éxito no era dudoso.

A las 10-20 el Almirante Sturdee ordenó, por señales, ~~de~~ "lanzarse sobre la Escuadra alemana *a la máxima velocidad*" ; los cruceros de batalla adelantaron al "Carnarvón" y alcanzaron al "Kent"; a las 11-15 el "Invencible" redujo la velocidad a 20 millas para que los otros buques estrechasen distancias mandando al "Inflexible" se mantuviese abierto por la aleta de estribor con objeto *de* dejar libre el tiro en caza. Al "Glasgow" le fue ordenado que se mantuviese *a* dos millas por la popa del "Inflexible" . A las 11-15 la distancia era notablemente disminuida ; se veían perfectamente los palos, las chimeneas y la *parte* alta de los cascos de los buques.

Pero como consecuencia de la reducción de velocidad del "Invencible" hecha con objeto de que los cruceros acorazados pudiesen llegar a distancia de tiro, la distancia al adversario no se aminoraba; por ello el Almirante Sturdee decidió , a las 12-20 , atacar solamente con los dos cruceros de batalla *a* los que ordenó ponerse a la máxima velocidad

Desde este momento el combate entra en su periodo logico de resolución.

Los buques alemanes navegaban en la línea de demarcación; con rumbo al S E , el "Scharnhorst" iba en cabeza y a babor de la formación; el buque de más á estribor era el "Leipzig" que se quedaba un poco atrás. A las 12-47 el "Invincible" dió orden , por señales, de abrir el fuego al llegar a distancia de tiro. A las 12-55 el "Inflexible" rompió el fuego sobre el "Leipzig" y poco despues el "Invincible" empezó a tirar tambien sobre él , pero el tiro no fue eficaz.

Un fuego bastante nutrido-dice el parte del Almirante Sturdee- fué abierto desde distancia que oscilaban de 14800 a 13500 mts sobre el "Leipzig"; a las 13 -20, habiéndole caído muy cerca un proyectil el "Leipzig" metió á un tiempo con el "Dresden" y el "Nürnberg" y todos tres huyeron hacia el S O ; contra ellos fueron enviados inmediatamente el "Kent" el "Cornwall" y el "Glasgow", con arreglo a mis instrucciones.

Mientras tanto los cruceros de batalla habían disminuído la distancia que los separaba del "Scharnost" y del "Gneisenau" contra los cuales abrieron el fuego a 12200 mts. Los dos cruceros acorazados alemanes no pudiendo evitar el combate a causa de su velocidad inferior tomaron el partido de combatir valientemente buscando el sector de máxima ofensa; para ello los dos ^{buques} ~~buques~~ metieron a babor para conservar al adversario un poco a popa del través quedando en línea de fila y a las 13-30 contestaron al fuego; también los buques ingleses metieron a babor quedando en línea de fila con el "Invencible" en cabeza.

Pero la distancia siendo demasiado grande, impedía que los cañones alemanes alcanzasen a distancia; ^{tal} ~~como~~ el Almirante inglés procuró aumentar la distancia y había las 14 alcanzó los 14800 mts. No pudiendo responder eficazmente al fuego a las 14-10 los buques alemanes metieron a un tiempo a estribor, procurando huir y no habiendo seguido el movimiento rotamente los ingleses las distancias aumentaron, consiguiendo los alemanes ponerse fuera de tiro.

Nueva persecución por parte de los ingleses; a las 14-45 los cruceros de batalla llegaron a distancia eficiente para romper nuevamente el fuego y entonces los alemanes, como antes, metieron a babor volviendo a la línea de fila a las 14-53 y respondiendo al tiro a las 14-55, Esta fue la fase decisiva.

A las 15-36 - según el parte del Almirante Sturdee - el "Scharnhorst" metió nuevamente a estribor intentando huir; la intensidad de su tiro había disminuido sensiblemente y los efectos de nuestro eran bien visibles. El "Scharnhorst" está rodeado por el humo de los incendios que lo consumían; de cuando en cuando uno de nuestros proyectiles abría ^{en} su coraza una gran brecha por la cual se distinguía fácilmente un resplandor de color rojo oscuro. A las 16-04 el "Scharnhorst", sin arriar su bandera, escoró rápidamente a babor y a las 16-17 dió la voltereta y se fue a pique.

El "Gneissau" continuó combatiendo pero su fuego era cada vez más lento; a las 17-08 su chimenea de proa cayó, quedando apoyada sobre

la segunda chimenea; a las 17 -5 un proyectil hizo blanco en el "Invencible". A las 17-30 el crucero alemán hizo una tentativa desesperada para acercarse al "Invencible", pero escoraba grandemente a estribor y se quedó ~~parado~~ exhaustaba vapor; y le rodeaba el humo de los incendios, entonces el Almirante Sturdee dio orden de cesar el fuego pero el "Gneisenau" volvió a tirar con un solo cañón y según dijeron luego los prisioneros, el buque había agotado sus municiones y 600 hombres habían sido muertos o heridos. A las 17 el "Gneisanau" dio la voltereta a su vez y se hundió.

Cuando los tres cruceros ligeros alemanes trataron de huir con rumbo al S.O., a las 3-20, el primer buque inglés que llegó a distancia eficaz de tiro fue el "Glasgow" que se mantuvo a 11000 mts tirando con sus cañones de 15; el "Leipzig" que por causas no conocidas le era imposible dar su máxima velocidad fue el primero de los cruceros ligeros que fue

alcanzado, a las 16 -17, por el tiro del "Cornwall," además del "Glasgow"; estos buques cesaron de disparar a las 19-15 porque el buque enemigo se incendió y se hundió a las 21.

A las 17 el "Kent" superando la velocidad alcanzada en las pruebas llegó a tiro del "Nürberg" que empezó a arder a las 18-35; entonces cesó el fuego y el "Kent" se acercó a 300 mts pero como el "Nürberg" empezó a disparar nuevamente, se le hizo fuego y mientras se hundía, no teniendo bandera izada, un grupo de marineros agitaba una bandera alemana en un asta pequeña.

Mientras, el "Kent" luchaba con el "Nurnberg" y el "Cornwall" y el "Glasgow" disparaba contra el "Leipzig"; como el "Carnarvon" no llegó a tiempo ningún buque persiguió al "Dresden" que, por lo tanto, pudo huir.

El "Bristol" y el "Macedonia" salieron de Port Stanley hacia el medio día para perseguir los buques auxiliares que acompañaban la Escuadra de Von Spee logrando echar a pique dos de ellos.

Las enseñanzas de la batalla de las Malvinas son sencillas y evidentes pero de un carácter fundamental. Pueden resumirse así:

1º-Importancia táctica de la velocidad para obligar al enemigo a combatir y para ~~obligar~~ imponer la distancia de combate más ventajosa.

2º-Importancia del tiro a gran distancia y de la superioridad del calibre de los cañones que puede consentir una acción decisiva en condiciones de invulnerabilidad. Esto no quiere decir que en la Guerra deban evitarse los riesgos ; pero imponiendo al enemigo la distancia más desventajosa para él, donde nuestro fuego pueda hacerse consiguiendo resultados decisivos se obtiene la utilización más razonable de la fuerza propia. Esta afirmación que, antes de la guerra podía parecer atrevida, ha sido confirmada por la realidad.

En la batalla de las Malvinas los ingleses eran superiores, pero esta superioridad no habría dado todo su fruto si no fuese acompañada de una velocidad muy superior a la del enemigo.

La batalla de las Malvinas no debe solo juzgarse con arreglo al desequilibrio de las fuerzas de ambos bandos y al hecho de que la superioridad fue alcanzada por el enemigo mas potente; nos muestra tambien como para una flota más débil pueden presentarse condiciones ventajosas de empleo tactico gracias a su mayor velocidad y a la capacidad de tiro a gran distancia.

En sus memorias el Almirante Fisher comenta el movimiento general de desreprobación suscitado por el envío de los dos cruceros de batalla "Invencible" e "Inflexible", contra los de von Spee al conocer el desastre de Coronel; con tal motivo hace un breve balance de los contratiempos que en la mar había sufrido la Gran Bretaña, á saber: el "Goeben" y el "Breslau" habían conseguido escapar á la persecución inglesa y entrar en los Dardanelos; habían sido hundidos los tres cruceros tipo "Aboukir"; en Zanzibar, el "Pegasus" era hundido por el "Königsberg" y, como contera, la derrota de la división Cradock. "Fuí nombrado Primer Lord 24 horas después del suceso é inmediatamente envié los dos cruceros de batalla que hicieron el recorrido rapidamente y llegaron á las Malvinas solamente horas antes que los buques de von Spee." Por cierto que hallándose en reparación y no pudiendo terminarla en el plazo fijado por Lord Fisher para la salida se llevaron los operarios abordo y terminaron su trabajo durante el viaje.

Lord Fisher enumera, como sigue, los peligros que habrían podido amenazar á su país de no haber sido prontamente destruída la escuadra alemana de cruceros, en los cuales parece haber cierta exageración, pero

demuestran claramente la importancia concedida á la batalla de las Malvinas.

1º- Escasez de municiones, puesto que el nitrato viene de Chile.

2º- Pérdida del dominio del Pacífico, pudiendo las Malvinas llegar á ser otra Helgoland y una base de submarinos.

3º- Con los reservistas embarcados en el Pacífico, von Spee hubiese fortificado las Malvinas.

4º- Yendo al cabo de Buena Esperanza, podía repetir con los buques allí destacados lo hecho con los de Cradock.

5º- El general Botha y su flota de transportes destinada á la conquista del Africa Alemana hubiese sido destruida.

6º- Diseminando sus buques von Spee hubiese perjudicado grandemente el comercio británico.

Esta última parte parece hubiese la solución más razonable para intentar el regreso á Alemania, lo cual además hubiese realizado mucho el legítimo prestigio obtenido en Coronel. Las "etapas" de las costas chilena y argentina estaban bien organizadas y buena prueba de ello es el consta

te afán de von Spee de ponerse en contacto con ellas y su aprovisionamiento estuvo perfectamente dispuesto mientras navegó no lejos de la América meridional; á mayor abundamiento, en los puertos del Brasil y la Argentina estaban refugiados no pocos vapores y podía contarse con buenas presas en las grandes arterias comerciales que existen entre Europa y América. Los Camarones no habían caído aún en poder de los aliados, y podía ofrecer un punto de apoyo momentáneo y hasta Santa Elena podía representar un papel semejante al de Bora Bora en un momento oportuno. Por último, un ataque de los cruceros de batalla de von Hipper ó una simple demostración de fuerzas ligeras inglesas ó submarinos ante las costas inglesas, cualquier hecho en fin que pudiese introducir confusión en las líneas de bloqueo entonces existentes, ocasionando una diversión de los buques bloqueadores á su debido tiempo podría ayudar al paso de los buques filtrándose aisladamente por las proximidades de la costa noruega, hasta encontrarse en aguas alemanas.

Y si bien la escuadra de cruceros no incrementaba grandemente el valor militar de la gran flota alemana el efecto moral hubiese sido enorme

En las instrucciones previas que como línea general de conducta poseía von Spee si bien se le ordena hacer la guerra de corso, también se le hace presente la necesidad de que alivie con su existencia la presión inglesa es decir es la famosa teoría de la "fleet in being" la que se pone en vigor. Tales instrucciones que hemos copiado literalmente de la obra del Capitán de fragata francés P. Chack (Tomo 1º, apéndice II) fueron redactadas suponiendo desde luego la enemiga de Inglaterra, pero nunca suponiendo la extensión que la conflagración europea hubo de adquirir. Si las instrucciones en cuestión no son un modelo según las teorías que en su libro "Questions d'Etat Major" expone el Capitán de navío Castex debe en gran parte a la complejidad del conflicto. La entrada en la guerra del Japón y la abstención de Italia fueron ya motivos suficientes para transtornar el tablero diplomático y estratégico. Toda la discusión puede reducirse a si von Spee debió desperdiciar sus buques en una fructífera guerra de corso cual la llevada a cabo por el "Emden" y el "Karlshöhe" ó si por el contrario obró bien conservando agrupada su escuadra hasta el fin.

Durante su crucero á través del Pacífico, con las dificultades

de aprovisionamiento conque hemos visto que tropezó y falta de informaciones fidedignas era natural y lógico mantenerse todos juntos á la expectativa simplificando notablemente el aprovisionamiento y pudiendo mirar con cierta calma la eventualidad de un ataque de las fuerzas enemigas. Además una vez efectuada la incorporación del "Dresden" y el "Leipzig" los informes sobre la división Cradock le ofrecían la tentadora esperanza de una victoria sobre los cruceros ingleses y mas que nunca se imponía el conservarse reunidos. La posibilidad de asestar un rudo golpe al prestigio inglés en costas de países trabajados por la propaganda alemana hacía más deseable la posible y hasta probable victoria.

Lo que no parece tan facilmente explicable es la obcecación del Almirante alemán en conservar todos los buques y atacar las Malvinas, cuando pensando con toda lógica temía la reacción inglesa después de Coronel; aún ignorando en detalle la actuación de Lord Fisher y desde luego hasta la presencia de este en su elevado puesto, supone lo que le va á suceder. La enérgica acción de Lord Fisher al hacerse cargo de su destino de Primer Lord de la Mar era la única á seguir.

En la junta de Comandantes habida en la isla Picton , atres de estos opinaron en pro de pasar lejos del cabo de Hornos y fuera del alcance de la Malvinas, internarse en el Atlántico y el Comandante del "Leipzig", C de fta Haun, insistió respetuosamente , defendiendo su opinión contraria á la del Almirante.

Este, sin embargo, creyó posible la ocupación de las Malvinas y el fortificarse en ellas, pues tales eran sus propósitos; es también extraño e no haber destacado uno de sus buques auxiliares, con su aspecto inofensivo de buque mercante y, aún con otra bandera, que le hubiese permitido aproximarse, para apreciar bien claramente las fuerzas existentes en Puerto Stanley y que por T.S.H. pudiera haber informado á su Jefe del peligro que le acechaba; la aparición de la totalidad de la escuadra cayendo. segun el dicho vulgar en la boca del lobo, se compadece mal con las precauciones tomadas al llegar á todos los archipiélagos oceánicos y cuando precisamente ~~cuando~~ en el Atlántico era de suponer una mayor atención por

parte del enemigo. El conocimiento de la situación en la Malvinas hubiese, quizás, salvado la escuadra y desde luego hubiese dado lugar á una desbandada que hubiese dañado grandemente el comercio aliado en lo sucesivo. Y sin el combate fatal de las Malvinas la escuadra de cruceros hubiese sido un fantasma amenazador, como durante mucho tiempo lo fueron el "Karlsruhe", el "Dresden" y el "Koenigsberg" á los cuales se atribuyeron durante mucho tiempo las pérdidas de vapores que solo á la casualidad eran debidas.

Pero sobre Cradock y von Spee resplandece el espíritu de acometividad, la fé en que solo la ofensiva debe ser la línea de conducta esencial de todo buen militar y ello los absuelve de sus culpas, si por acso las hubiere.

Ambos a dos, como acaece frecuentemente en casos semejantes pagaron con la vida sus supuestos errores y, por ello, deben ser en la memoria de todo Oficial de Marina un alto ejemplo de pundonor y de honradez profesional.

En España donde recientemente se ha honrado con un Monumento el Homaje de La Nación al valor desgraciado, es acaso , donde más fervientemente debe rendirse culto á estos dos Almirantes, que empeñaron el combate á conciencia de que de él solo podía salir invicto el honor de su bandera.

Cartagena, 11 de Julio del 1925.

M. A. S. M. A. S. M. A. S.

Obras cocultadas para la Redacción de la parte hitórica de esta Memoria,
(Todas ellas de la propiedad particular del Oficial que la suscribe).

"Archivos de la Marina Alemana", (Compilación del C de cbta. Groos) Edición italiana del "I.G.M."

La guerre navale" de Hubert F....(Payot ,Paris).

"L' action maritime pendant la guerre antigermanique" por el contraalmirante francés Daveluy. (Challamel, Paris).

Il Potere maritimo nella grande guerra" por Romeo Bernotti, C de N° de la Armada italiano. (Giusti, Florencia).

"La guerra marittima" del mismo. (Carpigiani & Zippoli, Florencia).

"L' escadre allemande du Pacifique" por el Alférez de n° Ardoin (Challamel, Paris).

"Combats et batailles sur-mer" por el C de Fta P. Chack y C de N° Renato B Bargonne conocido por el pseudonimo de "Claude Farrere" (Flammarion, Paris)

"The grand fleet" por el Almirante Jellicoe (Cassell, Londres)

"The crisis of the naval war" por el mismo.

"My life" por Lord Fisher de Kilverstone.

"Memorias de von Tirpitz" (Edición francesa de Payot).