

Panzerschiffe Admiral Graf Spee



Un tigre de bolsillo
y la Batalla del Río de la Plata

© 2006 CASUS BELLI

Graf Spee

Entre las muchas condiciones que los aliados de la Primera Guerra Mundial pusieron a la entonces República de Weimar fue la prohibición para la construcción de buques de guerra con un desplazamiento mayor a las 10.000 toneladas.

Para la época, éste número era irrisorio: cualquier acorazado, incluso los más pequeños, tenían un tonelaje entre 50% y 70% mayor. Y una fuerza naval que se preciara de serlo no podía prescindir de acorazados. Era una forma sutil de decirle a Alemania que nunca más podría desafiar a Inglaterra, la tradicional fuerza naval del mundo, en su propio territorio.

A diferencia de otras condiciones del tratado de Verdún que Hitler evadió con ingeniosas trampas, esta condición no fue rota, pero tampoco pudo cumplir su cometido gracias al ingenio y la tecnología alemana de la época.

En 1929, Alemania botaba el primer buque de una nueva camada, que se denominó «Panzerschiffe» (buques acorazados): el "Deutschland" ("Alemania"), con un armamento más que potente (6 cañones de 280 mm) y una buena velocidad (28 nudos). Luego llegaron dos más: el Almirante von Scheer y el Almirante Graf Spee, que fue el más moderno de esta clase tan exclusiva.

El concepto de «Panzerschiffe» eran sumamente original para la época. Cualquier buque de guerra que tuviera un desplazamiento de 10.000 toneladas no podía pretender ser llamado acorazado, por la simple razón de que estos buques portaban cañones de importante calibre (como mínimo de 200 mm) en un número considerable. Y si un barco de ese tonelaje portaba esas armas, podía considerarse hundido si las usaba contra alguien, pues la estructura no soportaría la tensión.

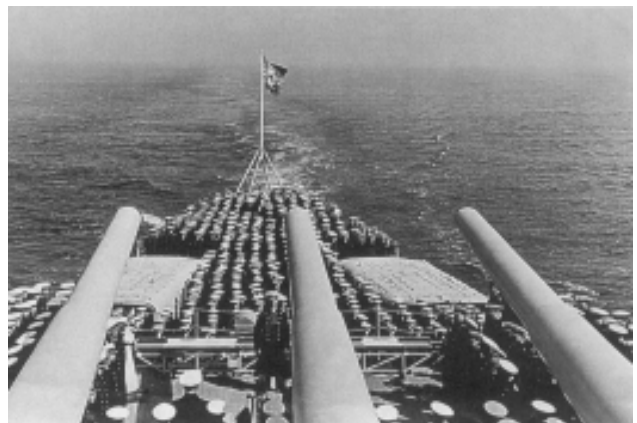
Una sutil diferencia hizo posible a estos tres barcos: los ingenieros eliminaron los remaches y los reemplazaron por soldaduras. Parece algo tonto, porque todos los barcos actuales tienen esta característica, pero en la época era un avance significativo. En un barco de ese tamaño, eliminar todos los remaches significaba tres cosas: menor peso, mayor velocidad y una estructura más fuerte y homogénea.

El Graf Spee tenía en realidad un armamento supremo, terrible, para su tamaño: 6 cañones de 280 mm, 8 de 150 mm, 6 de 15 mm, 8 cañones menores, 37 ametralladoras y 8 lanzatorpedos. La munición llegaba de forma automática desde la santabárbara a las dos torres blindadas principales, que tenían 3 cañones cada una. Además de todo esto, el Graf Spee tenía una primitiva computadora de a bordo para dirigir los dispa-



Solamente un diseño muy cuidado e ingenioso podía lograr consolidar un armamento tan poderoso en un buque tan pequeño. Además de este armamento, el Graf Spee tenía a su servicio la tecnología de punta de la época, incluido un radar y una computadora que permitía facilitar los siempre necesarios cálculos para hacer fuego preciso contra el enemigo. No es de extrañar entonces que amedrentara a las fuerzas británicas, quienes sabían que un enfrentamiento uno a uno podría ser desventajoso.

La tripulación del Graf Spee escucha la noticia del comienzo de la guerra. La fotografía está tomada desde la torreta principal de popa. Pueden apreciarse los tres cañones que la constituyen; en esa época fue necesario un ingenioso sistema para lograr instalar en esta torreta estas tres armas, ya que era compleja la operación para amunicionarlas.



ros, un radar también rudimentario que solamente miraba hacia adelante y un hidravión para mirar más allá del horizonte. En fin, una verdadera maravilla.

Todo comienza el 1 de octubre del año 1932, cuando se comienza a construir con el nombre provisorio de "Panzerschiffe C", aunque es inicialmente conocido como "Ersatz Braunschweig". El 30 de junio de 1934 es botado, y el 1 de enero de 1936 es comisionado dentro de la Kriegsmarine (Marina de Guerra) en Wilhelmshaven como *Panzerschiffe Admiral Graf Spee*, en honor al Almirante Graf Spee, héroe de la Kriegsmarine que derrotó en Coronel a una flota inglesa durante la Primera Guerra Mundial, y halló la muerte en otro combate cerca de las islas Malvinas, junto con sus hijos.

Un detalle desconocido para muchos es que la posterior denominación de *acorazados de bolsillo* no es de origen alemán, sino inglés, habiendo sido Winston Churchill el que primero utilizó este nombre para llamar a este nueva clase de buques de superficie.

La entrada en servicio

Hasta mayo de 1936 se suceden testeos y entrenamientos de disparo. El 9 de mayo comienza a servir como la nave insignia de la flota.

Desde el 20 de agosto hasta el 9 de octubre, luego entre el 13 de diciembre y el 14 de febrero de 1937 y más tarde entre el 2 de marzo y el 6 de mayo de 1937 realiza operaciones en aguas españolas, apoyando el bloqueo durante la Guerra Civil Española, en la que Hitler apoyaba a Francisco Franco. Estas operaciones se repiten también entre el 23 de junio y el 7 de agosto y el 7 de febrero y el 18 de febrero de 1938. Mientras tanto, también toma parte en la revisión naval internacional en aguas británicas a causa de la coronación de George VI como Rey de Inglaterra.

Continúan los entrenamientos, utilizando diversos puertos, durante todo 1938. El 22 de agosto deja de ser la nave insignia de la Marina de Guerra.

El 30 de mayo de 1939, junto con el Admiral von Scheer (su gemelo), el aviso Hamburg, otros barcos y un invierto número de submarinos, el Graf Spee escolta los transportes de la Legión Condor que arriba desde España.

La guerra

Finalmente el 21 de agosto de 1939 el acorazado zarpa del puerto de Wilhelmshaven, sin música ni grandes despedidas, con muchas precauciones y sigilo; muchos de sus tripulantes tenían entre 20 y 21 años y no comprendieron en ese momento la causa de tanto secreto. La oficialidad conoció el objetivo de la mi-



El capitán Hans Lagsdorff era considerado no solamente un gran oficial, sino también una gran persona. Como muchos dentro de la Marina de Guerra Alemana, no era nazi sino un militar de carrera, que conservaba muchas de las tradiciones de la Marina Imperial. De él dijo Winston Churchill que era «una persona de primera clase».

sión solamente 24 horas más tarde, de boca del comandante Hans Langsdorff. El acorazado debía hostigar a los barcos mercantes ingleses en toda la zona del Atlántico Sur y el Océano Índico, rehuendo todo posible contacto con fuerzas superiores.

El 1 de septiembre Alemania invade Polonia, y como era de esperarse, el 5 Francia e Inglaterra le declaran la guerra. Entre el 11 y el 25 de setiembre el Graf Spee se mantienen en una posición de espera más allá de 900 millas al este de Bahía, en Brasil. El 26 de ese mes lo "dejan suelto" para que comience sus operaciones contra naves mercantes inglesas. La idea era

que el buque actuara como los submarinos en el Atlántico Norte, confiando en su velocidad y su indetectabilidad, sin dejar rastro de su posición o su rumbo.

Solamente 4 días después el acorazado de bolsillo encuentra su primera víctima, un carguero británico llamado "Clement", que salía desde Pernambuco, Brasil. El procedimiento era siempre el mismo: se detenía el barco, se cortaban sus comunicaciones, se lo abordaba, se chequeaban sus documentos, se revisaba la carga para encontrar cualquier cosa que fuera útil y luego se le daba a elegir a la tripulación si querían ser alojados en el Graf Spee o si preferían los botes salvavidas. Cuando no había nadie dentro, se hundía el barco con torpedos o con los cañones. En este caso, el capitán del "Clement" prefirió sus botes, pero hubo otros casos que no fueron así.

Posteriormente, el 5 de octubre, ocupan el "Newton Beach"; el "Aslea" el 7; el 8 hunden el "Newton Beach"; el 10 abordan el carguero británico Huntsman para hundirlo el 17. El 22 hunden el "Trevanion". Luego, entre el 4 y el 19 de noviembre el Graf Spee se muda a las aguas del Océano Índico, solamente para hundir al tanquero británico "Africa Shell" el 15. Vuelven en diciembre al Atlántico, para hundir al caguero "Doric Star" el 2 y al barco refrigerador "Tairoa" el 3. El día 6 se encuentran con el buque abastecedor Almark a 25.5 grados sur, 24.5 grados oeste. Habían encontrado al Almark ya 9 veces para cargar combustible. Por esa fecha, el Graf Spee se mueve hacia el río de la Plata para esconder sus genuinas intenciones de volver hacia Alemania.

Al día siguiente hunden al carguero de vapor inglés "Streansalh". Sin embargo, la suerte había abandonado al Graf Spee. Todas estas idas y venidas eran parte del plan: mantenerse siempre en movimiento para evitar ser detectados. La Armada inglesa superaba a la Kriegsmarine 10 a 1, y poseía numerosos recursos, que debían ser desperdiciados en la búsqueda de barcos como el Graf Spee (en el Atlántico Sur) y el Scheer (en el Atlántico Norte). Los alemanes no podían jugar con la fuerza, pero sí con la velocidad y el ingenio. El Graf Spee hubiera permanecido indetectable, de no haber mediado un detalle de inteligencia.

Los alemanes habían descifrado los códigos de comunicación ingleses, y por lo tanto podían saber las rutas de los barcos mercantes que debían hundir. Sin embargo, los ingleses descubrieron esto e hicieron radiar un mensaje "envenenado": un supuesto carguero llamado "Highland Monarch" saldría del Río de la Plata con rumbo a Inglaterra, cargado con carne enfriada.

El barco existía, pero en su lugar lo estaría esperando una fuerza inglesa. Lamentablemente para el acorazado, la última y tal vez única forma de descubrir la trampa, el hidroavión, se habían averiado unos



Como el resto de los buques de su tipo, el Graf Spee llevaba a bordo un hidroavión Arado Ar-196 para misiones de reconocimiento. Este aparato fue el hidroavión principal de la Kriegsmarine.

Con una envergadura de 12,4 metros, una longitud de 11 y una altura de 4,45 metros, tenía un peso máximo al despegue de 3.730 kilogramos. Aunque no era muy rápido (310 km/h), el hecho de ser un patrullero marítimo le daba una buena autonomía, de poco más de 1.000 kilómetros. Estaba armado con dos cañones de 20 mm, una ametralladora de 7,92 mm y dos bombas de 50 kg.



El hidroavión del acorazado (intacto, arriba), dañado pocos días antes de su encuentro con la fuerza británica. De haber estado en operaciones, posiblemente hubiera detectado al enemigo, y el capitán del buque alemán seguramente habría tomado otras decisiones.



días antes de forma definitiva; además, los motores se habían resentido y tenían dificultades para alcanzar los 28 nudos de velocidad máxima.

La batalla

En la mañana del 13 de diciembre de 1939 el Graf Spee se encuentra con la fuerza inglesa frente a las costas uruguayas. El acorazado estaba sólo; del otro lado lo esperaban el crucero pesado Exeter (8.390 toneladas, 6 cañones de 203 mm, 8 de 102 mm y 6 tubos de torpedos) y los cruceros livianos Ajax y Achilles (cada uno con 8 cañones de 152 mm, 8 de 102 mm y ocho tubos de torpedos). Esta escuadrilla estaba comandada por el comodoro Harwood, y los tres barcos poseían una velocidad por lo menos 4 nudos mayor a la del Graf Spee, por lo que el escape era imposible.

El comandante Hans Langsdorff ordenó avanzar, y a las 6.17 el Graf Spee abrió fuego contra el Exeter. Lo siguiente fue un verdadero duelo de titanes, aunque el acorazado alemán llevaba las de perder. Su superioridad técnica le permitía disparar una salva completa de los cañones principales cada 16 segundos, mientras que los ingleses necesitaban 28 segundos para hacer lo mismo; solamente ésto pudo haber decidido la batalla favor del acorazado, si no hubiese estado tan superado numéricamente. Además sus cañones tenían un poco más de alcance, pero esta ventaja quedó anulada al acercarse los contendientes.

El evento se conoció como la Batalla del Río de la Plata, y fue una de las más duras de todo el conflicto. A los 6 minutos, el Exeter estaba severamente dañado. Sin embargo, en ese tiempo el Graf Spee tuvo que soportar muchas cosas. El enemigo lo bombardeaba desde tres ángulos distintos, y tenían que bailar para esquivar los muchos torpedos que surcaban el agua, cosa que no siempre era posible. El acorazado tuvo 17 impactos directos, que volaron la cocina y el sistema de refrigeración, además de ciertos lugares no tan importantes.

Langsdorff dirigía la acción desde la galería del trinquete, desde donde se podía ver mejor al enemigo. Era por supuesto una posición muy expuesta, y de hecho fue herido dos veces. Cuando cayó y el primer oficial subió para hacerse cargo del barco, pensándolo muerto o gravemente herido, lo encontró levantándose y sacudiéndose el polvo. "No voy a morir de ésta -le dijo- pero ya que se ha molestado hasta aquí arriba, lo invito a contemplar el fascinante espectáculo de esta batalla". Y mientras le ofreció con un gesto el paisaje, como quien muestra una pintura.

El Exeter continuaba disparando con su única torreta sana, mientras el Ajax también resultaba seriamente dañado. El Spee había gastado ya dos tercios de



El acorazado de bolsillo Graf Spee hace su entrada en el puerto de Montevideo. Posteriormente desembarcará a sus tripulantes heridos y comenzarán las negociaciones diplomáticas.

Abajo puede verse uno de los daños causados por la munición de los buques ingleses, que además dañaron otras partes del barco alemán.



su munición; además, la batalla no podía prolongarse, pues se suponía que en las Malvinas el crucero pesado inglés Cumberland había levado anclas para terminar con el asunto. Viendo el comandante que nada más podía hacerse teniendo en cuenta las bajas, los daños y la falta de munición, resuelve refugiarse en Montevideo para efectuar reparaciones. Las leyes internacionales permitían a cualquier barco el refugio en puertos neutrales para reparaciones por un lapso no mayor a 24 horas, aunque todo dependía de los deseos de la nación neutral. El 14 las autoridades uruguayas abordan el acorazado para decidir si extienden el plazo para permitir mayores reparaciones.

El embajador alemán y el comandante Langsdorff pedían una estancia de 30 días. Sin embargo, la influencia británica en Uruguay era muy grande y el embajador inglés presionó al gobierno. El 15 de diciembre, un decreto presidencial establece que el Graf Spee solamente tiene 72 horas para hacer cualquier tipo de reparación. El límite se marca a las 20.00 del día 17 de diciembre.

Ese mismo día 15, a 320 miembros de la tripulación con uniforme completo se les permite salir del puerto y enterrar a los muertos de la batalla anterior.

El final

En esos días queda establecido que las reparaciones completas no pueden efectuarse en lo que queda de plazo. El Graf Spee, imposibilitado de pasar a Buenos Aires por el escaso calado del río, no puede quedarse en Uruguay ni salir a aguas internacionales, donde lo espera la flota enemiga. Además de todo esto, la inteligencia inglesa le hace creer a la Kriegsmarine que al cerco se unirá un acorazado y un portaaviones, cuando en realidad solamente el Cumberland se acercaba al Río de la Plata. Ante esta situación desesperada, Langsdorff pide permiso a Berlín para hundir su nave y evitar su captura. El permiso es concedido.

A las 4.50 de la mañana del 17 de diciembre, se le ordena a la tripulación que pase al barco mercante alemán Tacoma, portando solamente lo indispensable. Luego son transferidos a varios remolcadores argentinos. Luego son internados en Uruguay, pero como las órdenes prohibían esto, con el permiso de las autoridades de ese país son transferidos a la Argentina, en donde la influencia británica no era tan intensa.

Un comando de demolición destruye los sofisticados aparatos del acorazado; las cabezas de los torpedos cargados son unidas entre sí para que hagan explosión al mismo tiempo, al igual que el depósito de municiones. Además el barco es rociado con combustible. A las 17.30, apenas media hora antes del fin del plazo, sale lentamente del puerto, solamente con su



Ante la expectativa de una batalla naval nunca vista, una gran cantidad de público se aglomera en la costa de Montevideo tratando de ver algo de la acción, que no se produjo.



El Graf Spee arde en el Río de la Plata. El fuego tardó 4 días en extinguirse, mientras el buque no podía hundirse debido a la escasa profundidad del río. La estructura tardó dos días en enfriarse lo suficiente como para que pudiera ser abordada. Posteriormente, tardó varios años en hundirse lentamente.



comandante y una tripulación de 43 hombres. La expectativa era grande, pues muchos creían que una nueva batalla estaba por darse. El barco se detuvo, los tripulantes pasaron a remolcadores argentinos y alguien cerró el contacto. El más nuevo orgullo de la Kriegsmarine estalla y arde por una semana entera, para luego hundirse en aguas no muy profundas, a la vista de la costa. Sin embargo mucho de él queda sobre la línea del agua.

Luego de arreglar con el gobierno argentino la internación de sus hombres, el 19 de diciembre el comandante Hans Langsdorff se dispara un tiro en la cabeza con un arma prestada por el embajador de Alemania, en el Arsenal Naval en Buenos Aires, donde se hospedaban los oficiales. Es encontrado la mañana del 20 envuelto con la bandera de su nave, y es luego enterrado en el Cementerio del Norte en Buenos Aires, en donde todavía hoy descansan sus restos. Su tumba siempre tiene flores, pues era un hombre respetado por sus subordinados, un verdadero caballero y un militar de raza. Vestía bien, fumaba puros y respetaba los reglamentos. Una vez ordenó hacer un traje a la medida para un capitán inglés que tenía frío. Y cuando la situación pendía de un hilo no arriesgó más a su tripulación en una batalla inútil, como algún otro hubiera hecho por fama, por gloria o despecho. Solamente por eso merece ser recordado.

Finalizaban así las correrías de todos estos lobos de mar. Los tripulantes en su mayoría continuaron viviendo en Argentina, aunque algunos oficiales, muy estimados en Alemania, lograron fugar y seguir combatiendo. Algunos de ellos viven todavía en Villa General Belgrano, un pueblo de las sierras cordobesas con una importante presencia de inmigrantes alemanes. Allí, una plaza rinde homenaje al Graf Spee.

Hacia 1948 el Graf Spee continuaba en su lugar, pero se había hundido en el barro, y solamente su parte más alta era visible. Siguió hundiéndose lentamente, y hace unos años una expedición bajó hasta las turbias aguas del Río de la Plata para ver su estado. Actualmente, varias piezas importantes han sido desmontadas y llevadas a la superficie, entre ellas el telémetro y uno de los cañones, que se exhibe en Montevideo. Todo esto forma parte de un plan para reflotarlo totalmente dentro de unos años.



Un grupo de marineros del Graf Spee durante los funerales celebrados para sus camaradas caídos. Este evento fue seguido muy de cerca tanto por los curiosos como por la prensa.

Más abajo, uno de los momentos más emotivos de la ceremonia: el capitán Langsdorff despide a los hombres a su servicio que han muerto en ejercicio del deber. Una muestra indiscutible de su compromiso estrictamente militar y no político: mientras el resto de los participantes hacen el saludo nazi, él los saluda con la venia.



Los otros *Panzerschiffe*

Junto con el *Graf Spee*, se comisionaron dos *acorazados de bolsillo* más, el *Deutschland* y el *Admiral von Scheer*, que eran prácticamente idénticos entre sí.

El *Deutschland* fue botado como el primero de la clase. Luego del final del *Graf Spee*, se le ordenó volver a Kiel, sin haber hecho mucho en el Atlántico Norte, donde estaba combatiendo. Solamente había hundido dos mercantes, uno británico y uno noruego. Pero lo peor fue que capturó un mercante estadounidense, cuando este país no estaba en guerra. Se trataba del *City of Flint*, y esto había enfurecido a Estados Unidos y otros países neutrales. Para colmo, la búsqueda de la solución solamente trajo más problemas. El capitán del *Deutschland* llegó el buque capturado a Murmansk, puerto soviético, que en ese momento de la guerra también era neutral. Pero las autoridades no solamente no quisieron hospedar a la tripulación alemana, sino que, en violación de la ley internacional, no quisieron devolver el buque a los estadounidenses. Cuando los alemanes levaron anclas para llevar el buque a su país a través de aguas noruegas, fuerzas de este país tomaron control del buque estadounidense y se lo devolvieron a su tripulación.

Esto alertó a Hitler, quien ordenó que el nombre del acorazado se cambiara a *Lützow* (nombre de un héroe prusiano de las Guerras Napoleónicas). Al líder alemán le preocupaba mucho que el buque llamado *Alemania* pudiera ser hundido o capturado por el enemigo, lo que minaría la moral del país.

El cambio de nombre al buque no le supo bien. Fue posteriormente dañado por dos torpedos británicos en aguas noruegas, y nunca volvió a surcar el Atlántico. Luego fue torpedeado por los británicos; una vez reparado sirvió, igual que el *Scheer*, como artillería de apoyo a la retirada alemana del Báltico. En abril de 1945 fue severamente dañado por tres bombas inglesas de 6 toneladas, pero fue reparado y usado como apoyo de artillería hasta que fue hundido por su tripulación el 4 de mayo. Esto no impidió que los soviéticos lo reflataran y usaran como blanco de artillería, hundiéndose en el Mar Báltico en 1949.

El *Scheer* tuvo una suerte mucho mejor, comparable a la del *Graf Spee*. De hecho, un dato curioso es que constantemente ambos buques se hacían pasar el uno por el otro, a pesar de ser idénticos, para despistar a las fuerzas británicas. Así, muchas veces los equipos de abordaje del *Graf Spee* llegaban con gorras que tenían el nombre del buque gemelo; así los tripulantes que escapaban daban datos falsos sin siquiera saberlo.

Este buque operaba en el Atlántico Norte, y blancos no le faltaron. Salió a combatir con la guerra ya declarada. Para 1940, sin embargo, la situación había cambiado. Los buques hundidos por sus hermanos eran

mercantes solitarios: allí los acorazados tenían una ventaja indiscutible. Pero en el otoño boreal de 1940, el almirante Raeder decidió enviar su limitada fuerza de superficie a una caza mayor: los convoyes que cruzaban el Atlántico Norte. En noviembre, el *Scheer* se deslizó desde Islandia hacia el noroeste: había pasado un año desde que el último buque alemán, el *Graf Spee*, se había adentrado tanto en *territorio enemigo*.

Allí encontró rápidamente al convoy HX-84, formado por 37 mercantes con una escolta más que reducida: un transatlántico de pasajeros reconvertido a mercante armado, el *Jervis Bay*. Ninguna nave podía resistir a un acorazado. El capitán del *Jervis Bay*, E. S. F. Fegen, lo comprendió, y decidió sacrificar su nave para salvar a las otras. Al ver al buque alemán, tomó una de las decisiones más heroicas de toda la guerra, y ordenó embestir al acorazado, mientras ordenaba que todo el convoy se dispersara.

Durante 22 minutos, el buque británico soportó un impacto tras otro de los cañones de 280 mm, mientras no podía disparar al estar fuera de alcance de sus cañones de 150 mm. Solamente se hundió a un kilómetro y medio del *Scheer*; durante ese tiempo, el convoy se dispersó y el acorazado alemán no pudo hacer nada. Sin embargo, con su antagonista hundido, se decidió a perseguir lo que quedaba: encontró a 6 buques y despachó a 5, incendiando al sexto.

Fue el momento de mayor éxito del buque, que luego sirvió como apoyo de artillería a la retirada de tropas alemanas en el Mar Báltico. El 9 de marzo de ese año, anclado en el puerto de Kiel, fue atacado por un bombardeo nocturno de la RAF, que mató a los 32 tripulantes que estaban a bordo. El buque quedó semihundido y no volvió a entrar en combate.



El *Deutschland* pasó a llamarse *Lutzow* debido a que Hitler temía perder uno de los buques insignias de Alemania. Eso no mejoró su suerte.