

LA BATALLA NAVAL DE JUTLANDIA

José María TREVIÑO RUIZ



Cometimos muchos errores, y es nuestra obligación tomar buena nota de las lecciones aprendidas para no ser sorprendidos de nuevo.

(Almirante Beatty).

Introducción



Utilizando el término tan empleado en los últimos tiempos de *Madre de todas las Batallas*, podríamos denominar así el combate naval que supuso la culminación del enfrentamiento entre la artillería naval y la coraza. Nunca jamás volverían los tiempos a contemplar 250 buques de guerra vomitar fuego a través de 2.000 cañones de distinto calibre, de ellos 588 mayores de 280 mm.

Cuando conmemoramos el 90 aniversario de la batalla de Jutlandia, según la *Grand Fleet* o de Skagerrak, según la *Hochsee Flotte*, posiblemente el almirante Makharoff se revolvería en su tumba si supiese que todo lo que queda de la coraza en el siglo XXI son placas de kevlar en los más modernos cruceros aún hoy en servicio.

En Jutlandia se enfrentaron la superioridad numérica de los británicos contra la calidad de la construcción naval alemana, la audacia de Beatty contra la eficacia artillera de Hipper, y el cañón una vez más contra la coraza. En lo que sí estuvieron parejos los dos mandos supremos adversarios, Jellicoe y Scheer, fue en lo conservador de sus tácticas, aunque el alemán supo mover tácticamente mejor a su flota mediante giros simultáneos a sus 28 acorazados y cruceros de batalla para evitar la embestida de los 45 buques de línea de la *Grand Fleet* agrupados en una interminable e inmanejable línea de fila de más de 14 millas tratando de cortar la T a los buques alemanes.

El pueblo británico hacía tiempo pedía a gritos el enfrentamiento de las dos flotas; desde Trafalgar, sus buques se habían enseñoreado de la mar, *Britain rule the waves*, decía la canción, y después de dos años de continuas

escaramuzas costeras había llegado el momento de la verdad. No en vano el *Two power standard* de Castlereagh había implicado cuantiosas inversiones al erario público británico para construir la flota más poderosa del mundo.

Los prolegómenos de la batalla



Almirante Beatty.

Esa oportunidad llegaría casualmente el 31 de mayo de 1916, cuando la contienda en tierra se hallaba estancada en la guerra de trincheras en suelo francés, y cualquier acontecimiento importante podría hacer inclinar la balanza hacia uno u otro lado. Hasta ese momento, la flota alemana había aprendido dos lecciones de sus enfrentamientos anteriores: la primera que el vicealmirante Beatty utilizaba sus cruceros de batalla a la carga y sin pensárselo dos veces, como si fuese un general de caballería, tal y como lo hizo en Heligoland. La segunda lección, y tras la voladura del *Blücher* en el Dogger Bank, era que los pañoles de munición necesitaban de más protección, por lo que se tomaron las

medidas correctivas necesarias en todos los buques.

Dada la superioridad numérica británica, la estrategia alemana se ideó para atraer a la fuerza de cruceros de batalla de Beatty hacia el grueso alemán del vicealmirante Scheer, destruyéndola antes de que llegase el grueso británico del almirante Jellicoe. Para ello y tomando la iniciativa, Scheer diseñó dos tipos de operaciones, la primera el bombardeo de la costa oriental inglesa, tarea asignada a los veloces cruceros de batalla del contralmirante Hipper, mientras los submarinos establecidos en patrulla frente a las bases de la *Grand Fleet* avisarían de su salida, estando involucrados los dirigibles zepelines en esta alerta previa, con Scheer y sus acorazados dando cobertura a distancia.

El otro plan consistía en ataques de Hipper al tráfico británico frente a las costas danesas, de nuevo con Scheer de apoyo y los submarinos en patrulla.

El 15 de mayo los submarinos salieron a la mar para realizar el primer plan, aunque el mal tiempo impidió salir a los zepelines hasta el día 30, cuando los submarinos comenzaban a regresar. Hipper, que izaba su insignia en el crucero de batalla *Lützow*, recibió la orden de hacerse a la mar con los cruce-

ros de batalla *Seydlitz*, *Moltke*, *Derflinger* y *Von der Tann*, cuatro cruceros ligeros y tres escuadrillas de torpederos, totalizando 40 buques, rumbo al estrecho de Skagerrak, haciéndose ver por la costa noruega. Scheer discretamente se hacía también a la mar a bordo del *Friederich der Grosse*, con 22 acorazados, 16 de ellos *dreadnoughts*, repartidos en las 1.^a, 2.^a y 3.^a escuadras fuera de la vista de la costa de Jutlandia, cinco cruceros ligeros y cuatro flotillas de torpederos, totalizando 59 buques.

El Almirantazgo británico había recibido información por TSH de un inusitado movimiento de submarinos, por lo que Jellicoe, izando su insignia en el *Iron Duke*, salió sigilosamente de Scapa Flow en la noche del 30 de mayo con las 1.^a y 3.^a escuadras de acorazados, totalizando 16 buques y la 4.^a escuadra de cruceros de batalla, al mando del contralmirante Hood, uniéndosele más tarde la 2.^a escuadra del vicealmirante Jerram desde Cromarty con ocho *dreadnoughts*, completando el reparto dos escuadras de cruceros acorazados, dos de cruceros ligeros y tres flotillas de destructores, en total 99 buques. David Beatty, a bordo del *Lion*, había salido desde Rosyth, con las 1.^a y 2.^o escuadras de cruceros de batalla, la 5.^a escuadra de acorazados del contralmirante Evan-Thomas, que comprendía los veloces y modernos *Barham*, *Warspite*, *Valiant* y *Malaya*, tres escuadras de cruceros ligeros y tres flotillas de destructores, en total 52 buques.

El mal tiempo había impedido el reconocimiento aéreo por ambas partes, por lo que Jellicoe creía que Scheer se encontraba aún en el río Jade, y que tan sólo Hipper navegaba en demanda de la costa inglesa. La batalla que se iba a realizar no contaría con más medios de exploración que los prismáticos, pues el radar no había sido inventado aún, y el mal tiempo no dejaba volar los zepe-lines o a los primitivos hidroaviones. El portahidros británico *Engadine*, ante la imposibilidad de utilizar sus aviones, sería utilizado ¡como remolcador!

La primera noticia que tuvo el vicealmirante Beatty de la presencia del enemigo en la mar se la proporcionó el crucero ligero *Galatea* a las 1425, al ver al vapor danés *N. J. Fjord* parado en medio de la mar y a los destructores alemanes *B-109* y *B-110* inspeccionándolo, percibiendo poco después el humo de los cruceros de batalla de Hipper que navegaban a toda máquina hacia el norte. Sin saberlo el inocente carguero, que sería hundido en 1917 por el submarino alemán *UC-68*, había precipitado la mayor batalla naval de la Primera Guerra Mundial.

En aquella época en la que el tiro se hacía por procedimientos manuales, sin intervención de la electrónica, se podía obtener hasta un 70 por 100 de impactos sobre un blanco remolcado a ocho nudos y 8.000 yardas de distancia con un cañón de 304,8 mm, pero en pleno fragor del combate con la visibilidad reducida por el humo de los destructores, el blanco a más de 20 nudos y distancias superiores a 12.000 yardas, ese porcentaje se reducía a un 5 por 100 de impactos, y si el fuego se hacía en persecución del enemigo el porcentaje se reducía hasta un 2 por 100.



Este croquis de conjunto nos muestra la situación de los beligerantes a las 1400 h. Nótese cómo la Flota alemana, en su retirada, cruza a medianoche por el mismo sitio donde ha pasado antes la Gran Flota británica.

La batalla

El combate que siguió a continuación fue el resultado de una serie de acontecimientos imprevistos, que sumados al azar de las derrotas de los 250 buques empeñados en la batalla, sólo hizo posible el enfrentamiento simultáneo de un reducido número de buques, dado que la visibilidad no permitía conocer lo que estaba sucediendo más allá de las 10 millas.

Al conocer el avistamiento del enemigo por la TSH del *Galatea*, sin esperar la llegada de los poderosos acorazados del contralmirante Evan Thomas, Beatty ordenó a 1430 atacar a sus seis cruceros de batalla, *Lion*, *Princess Royal*, *Queen Mary*, *Tiger*, *New Zealand* e *Indefatigable*, que navegaban a 23 nudos.

Sin saberlo había caído en la trampa preparada por Hipper, que al frente de los cruceros de batalla *Lützow*, *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* y *Von der Tann*, se dirigía a 25 nudos a su encuentro. Cuando ambas escuadras llegaron a verse a 1525, los buques alemanes abrieron fuego a 20.000 yardas. Beatty ordenó a su vez abrir fuego a la distancia de 18.000 yardas a 1545, cayendo largas sus primeras salvas, mientras que las siluetas de sus buques destacaban claramente a poniente en el limpio horizonte. Hipper informó rápidamente a Scheer de la presencia de los cruceros enemigos, subiendo a 16 nudos.

Ante la sorpresa de unos y otros los cruceros de batalla británicos *Indefatigable* y *Queen Mary*, a los 30 minutos de comenzado el combate, desapare-

cían envueltos en una nube de fuego a las 1604 y 1626 horas, respectivamente, ante los primeros impactos alemanes realizados a 12.000 yardas, y el propio buque de Beatty, el *Lion*, tras saltar por los aires la torre Q, escapaba de la destrucción gracias a la acción heroica del comandante de Infantería de Marina F. J. W. Harvey, que herido de muerte en la torre ordenó cerrar puertas estancas e inundar los pañoles de munición; 98 de los 100 hombres de dotación de la torre murieron en la acción.

There seems to be something wrong with our bloody ships today! Fue el frío comentario de Beatty ante el desastre de sus cruceros. Afortunadamente para él, Evan-Thomas se había aproximado hasta tener dentro del alcance de sus cuatro acorazados, *Barham*, *Valiant*, *Warspite* y *Malaya*,

los más potentes de la Marina británica, a los buques alemanes, lanzando inicialmente a la batalla sus destructores de escolta, que hicieron un ataque con torpedos alcanzando al crucero de batalla *Seydlitz* y forzando a Hipper a virar en redondo hacia el sur. Cuando Jellicoe supo que Beatty luchaba contra los alemanes, ordenó al contralmirante Hood que se destacara de la *Grand Fleet* con sus tres cruceros de batalla, *Invincible*, *Inflexible* e *Indomitable*, dos cruceros y cuatro destructores, y se dirigiera a toda máquina en apoyo de Beatty.

A las 1645 Scheer, que navegaba a rumbo norte, avistó los cruceros de Beatty, abriendo fuego sobre ellos a la distancia de 12 millas. Dándose cuenta de la hábil trampa alemana, los británicos se retiran hacia el norte en busca del apoyo seguro de Jellicoe. Sobre sus espaldas recaía la responsabilidad de atraer el grueso de las dos flotas en condiciones favorables para la *Grand Fleet*. El contralmirante Evan-Thomas siguió a Beatty en su retirada hacia el norte, recibiendo durante la virada el fuego concentrado de los buques de Hipper y Scheer, aunque sus mejor protegidos acorazados resistieron los impactos.

Durante el enfrentamiento de los cruceros de batalla, los 24 acorazados de la *Grand Fleet* al mando de Jellicoe iban navegando hacia el sur formados en seis columnas. Para poder aprovechar al máximo el potencial de la artillería de los acorazados, el almirante necesitaba disponer sus buques en línea de fila, si bien al desconocer la posición del enemigo quedaba la incertidumbre de la



Almirante Scheer.

banda de la caída. A diferencia de Trafalgar, en que Nelson maniobró sus buques siempre a la vista de enemigo, en Jutlandia Jellicoe nunca llegó a ver a Scheer. A las 1740 apareció Hood como avanzadilla de la *Grand Fleet*, vomitando fuego sobre Hipper, cuyo buque insignia, el *Lützow*, había perdido la radio, por lo que no pudo comunicar a Scheer la llegada de más barcos.

Al llegar Beatty al amparo de los acorazados de la *Grand Fleet*, el error en la estima de ambas flotas era de 11 millas; además, en su huida había perdido el contacto visual con el enemigo, por lo que al estar a la vista a las 1814 el *Lion* y el *Iron Duke* Beatty sólo pudo comunicar a su superior: «Flota de combate enemiga en demora SSW». Pasando a continuación Jellicoe la señal de formar en línea de fila dando la banda de babor al enemigo arrumbando al ESE, para ubicarse entre los buques alemanes y la costa, cortándoles la retirada a sus bases. Cuando la maniobra estuvo finalizada, una inmensa línea de fila de acorazados británicos ocupaba el horizonte, quizá la más poderosa línea de combate jamás vista en la mar. Scheer navegaba sin saberlo hacia su destrucción al caer en la trampa tendida a su vez por Jellicoe, y de continuar no tendría escapatoria posible, al tener cortada la retirada por la muy superior *Grand Fleet*. Todo el horizonte desde el norte hasta el este se convirtió en un infierno de fuego que alcanzó a cuatro de los cinco cruceros de batalla de Hipper y averió gravemente a su buque insignia, el *Lützow*, obligándole a cambiar su insignia. A su vez la *Hochsee Flotte* destruía a 1814 un crucero acorazado, el *Defence*, averiando gravemente al *Warrior*, que tuvo que retirarse remolcado.

A pesar de estos aciertos de Hipper, Scheer comprendió que se había metido en la boca del lobo, por lo que ordena la primera de las tres inversiones de rumbo que le permitirían salvar a sus buques. Así a las 1836 ordena izar en el *Friedrich der Grosse* la siguiente señal por banderas: «giros simultáneos de 180°». Hipper, que habría de cambiar su insignia al *Moltke* a 1916 después de los graves daños sufridos por el *Lützow*, antes de dejar a su buque tuvo la satisfacción de ver cómo el crucero de combate *Invincible*, insignia de Hood, era alcanzado a 1833 por una salva del *Lützow*, que provocó la explosión de los pañoles de municiones y la voladura instantánea del buque.

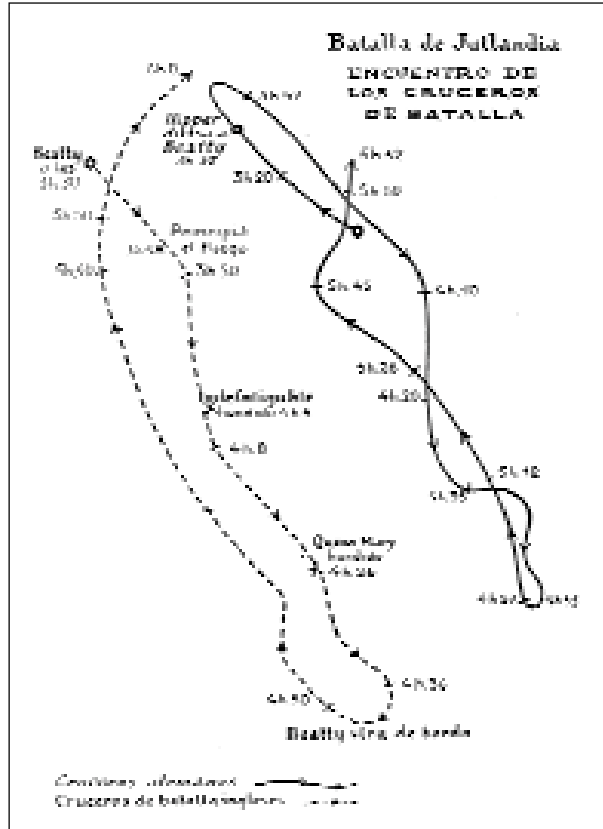
Poco antes de las 1900 horas, Scheer ordenó un nuevo giro simultáneo de sus buques de línea al 270, pero esta vez en busca del enemigo, izando su célebre señal *Ran an den Fein* (al enemigo), del que sin duda no había percibido todo su potencial, muy superior al de la *Hochsee Flotte*. A su vez Jellicoe continuaba su persecución en pos de un enemigo que, aunque más débil que él, le había inflingido daños muy superiores. La larga e inmanejable línea de fila de acorazados y cruceros se había transformado de nuevo en una formación compacta compuesta por siete columnas de acorazados y una de cruceros que navegaba hacia el Sur.

La visibilidad se había reducido considerablemente, pero a las 1905 el comodoro Goodenough avistó de nuevo a la flota alemana, circunstancia que

le obligó a invertir su rumbo para escapar de las certeras salvas enemigas.

De nuevo Hipper, que marchaba en vanguardia de la *Hochsee Flotte*, vio encenderse el horizonte iluminado por los fogonazos de los cañones de grueso calibre de la *Grand Fleet*, cuando sus cruceros distaban menos de 10.000 yardas del enemigo, por lo que empezaron a recibir un duro castigo al concentrarse sobre ellos el fuego de los acorazados, hacia los que se dirigía resueltamente parando el avance de los *dreadnoughts* británicos y permitiendo de esa forma retirarse a Scheer, que ordenaría su tercer y definitivo cambio de rumbo a las 1918 horas bajo fuego enemigo, aunque el soberbio adiestramiento de sus buques pudo evitarlo, al mismo tiempo que los destructores de escolta lanzaban un decidido ataque de torpedos sobre los acorazados de Jellicoe.

En el entreacto ya había anochecido, por lo que Scheer arrumbó hacia los campos minados alemanes que protegían el acceso a los puertos, mientras que Jellicoe maniobraba para intentar cortar la retirada a la *Hochsee Flotte*, evitando ambos un peligroso encuentro nocturno. La suerte y la oscuridad protegieron a los más audaces, y así aunque las derrotas de ambas formaciones se cortarían físicamente en la noche al pasar Scheer por la popa de Jellicoe, no hubo coincidencia en el tiempo, por lo que al amanecer la *Hochsee Flotte* alcanzaría sus puertos, si bien el *Lützow*, gravemente averiado y con 8.000 t



A las 1548 h, Beatty inicia el fuego y ataca a Hipper, que se retira en demanda del grueso de la Flota alemana. La visibilidad es mejor para los alemanes. El *Indefatigable* y el *Queen Mary* son hundidos. A las 1636 h, al avistar la Flota alemana, Beatty vira de dorso y Von Hipper se pone en su persecución.

de agua embarcadas y prácticamente parado, tuvo que ser hundido a las 0145 por su dotación, que consiguió salvarse transbordando a los cuatro destructores de escolta, desapareciendo de esta forma el único crucero de batalla perdido por la Marina alemana. A las 0715 horas, temiendo un encuentro con los sub-marinos alemanes establecidos en patrulla cerca de sus costas, Jellicoe ordenó invertir el rumbo, regresando a sus bases en Escocia. Definitivamente la flota alemana se había salvado, si bien durante la noche había perdido al crucero ligero *Frauenlob* en un enfrentamiento con el también crucero ligero británico *Southampton*, que no obstante resultó gravemente averiado. El viejo acorazado *pre-dreadnought Pommern* fue hundido durante un ataque con torpedos de los destructores ingleses, y por último, en un desgraciado accidente, el acorazado alemán *Possen* había abordado y hundido en la oscuridad al crucero ligero de su misma nacionalidad, *Elbing*.

La *Grand Fleet* tampoco salió indemne de la navegación nocturna, perdiendo los destructores *Tipperary*, hundido por los cruceros ligeros alemanes *Spitfire*, abordado por el *Nassau*; *Sparrowhawk*, desaparecido también en abordaje *Petard* y *Turbulent*, hundidos por el eficaz fuego del *Westfalen*, y *Fortune* y *Ardent*, por el fuego de otros acorazados alemanes. El crucero acorazado *Warrior*, que era remolcado por el portahidros *Engadine*, no pudo taponar las vías de agua, por lo que se hundió a las pocas horas, no sin antes recoger el portahidros a su maltrecha dotación. El también crucero acorazado *Black Prince*, que navegaba rezagado de la *Grand Fleet*, tuvo la mala suerte de encontrarse con tres acorazados alemanes, saltando por los aires a la tercera salva. Así, de los cuatro cruceros acorazados de la 1.^a escuadra del contralmirante Arbuthnot, tan sólo llegaría a puerto uno, el *Duke of Edimburgh*.

Las consecuencias de la batalla

La más grande de las batallas navales había empezado en la tarde del miércoles 31 de mayo de 1916, para terminar en la madrugada del jueves 1 de junio. Mientras las dos flotas combatían en el mar del Norte, los almirantazgos y gobiernos de Alemania y el Reino Unido pasaban largas horas de ansiedad e incertidumbre sin conocer los pormenores del combate. En la mañana del 1 de junio, por fin las primeras unidades alemanas comenzaban a entrar en sus puertos, con 24 horas de antelación sobre la *Grand Fleet*, cuyos buques aún tenían que llegar a sus lejanas bases en Escocia y las Orcadas.

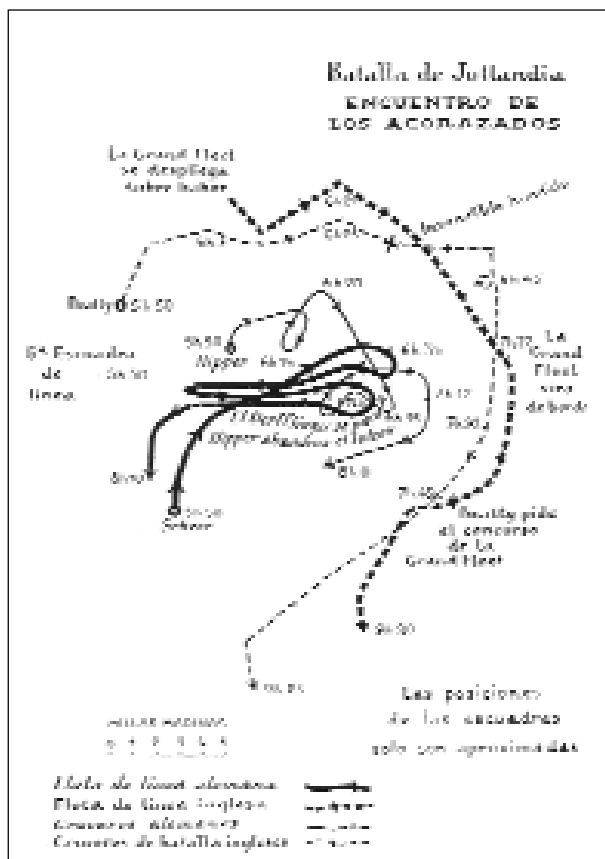
Lo que hoy modernamente se denominan INFO OPS fue magistralmente realizado por la Marina alemana al ser los primeros en dar los resultados de la batalla a través de un rápido comunicado oficial del Almirantazgo, que fue retransmitido a todos los periódicos alemanes y primeras agencias de noticias de todo el mundo, incluidas las inglesas: «Durante una incursión hacia el Norte, la Flota de Alta Mar encontró el 31 de mayo al grueso de la flota de

combate británica, considerablemente superior a nuestras propias fuerzas. En el transcurso de la tarde tuvieron lugar numerosos y duros combates entre el *Skagerak* y *Horns Reef*, victoriosas para las armas alemanas. De las informaciones conocidas hasta el momento actual, se deduce que el *super-dreadnought Warspite* y los cruceros de batalla *Queen Mary* e *Indefatigable* fueron destruidos; la misma suerte corrieron dos cruceros acorazados del tipo *Achilles*, un crucero ligero, los modernos destructores de flotilla *Turbulent*, *Nestor* y *Acasta*, un gran número de destructores y un submarino. Se sabe también que varios acorazados ingleses sufrieron considerablemente por el fuego de nuestra artillería, y por los ataques de las flotillas de torpederos durante el día y la noche. Entre otros el *super-dreadnought Marlborough* fue alcanzado por un torpedo. Por nuestra parte tenemos que lamentar la pérdida del crucero ligero *Wiesbaden*, hundido por el fuego enemigo durante los combates diurnos, y la del *Pommern*, que fue alcanzado por un torpedo durante la noche. Se ignora la suerte del *Frauenlob* y la de algunos destructores que no han regresado aún. La Flota de Alta Mar entró en sus bases durante el día».

En la misma tarde del jueves día 1, poco después del comunicado oficial, aparecían las noticias en la primera página de los periódicos y se extendían rápidamente por todo el territorio alemán. La *Hochsee Flotte* había ganado, la palabra victoria en los periódicos alemanes era demasiado modesta. «Triunfo», «aniquilación», «exterminación» eran más adecuadas. Durante muchos años, Alemania había contemplado con envidia el potencial naval inglés, y al saber ahora que el gigante tenía los pies de barro ese sentimiento se desvanecía.

Los periódicos de la mañana del viernes día 2 llevaron las noticias a los países neutrales: Suecia, Noruega, Estados Unidos, Argentina, España, etc. «Grandes pérdidas inglesas», «La flota británica casi aniquilada», «Los ingleses han sufrido un serio descalabro en la mar», etcétera.

Pero mientras tanto ¿qué ocurría en el Reino Unido? En la noche del jueves 1 de junio, el Almirantazgo aún carecía de un informe oficial de Jellicoe, aunque habían recibido, vía Holanda, el texto del Almirantazgo alemán, comunicado a la agencia Reuter, que fue sometido a la censura antes de ser enviado a la prensa de Londres. No teniendo noticias de la *Grand Fleet*, de la lectura de este comunicado se desprendía una gran victoria de los alemanes, por lo que se prohibió su publicación, mientras se urgía a Jellicoe a que remitiese rápidamente su informe. La llegada de periódicos extranjeros a Londres hizo esparcirse la noticia de que algo había salido mal. A las 0900 del día 2, al fondear Beatty en el Firth of Forth, fue recibido con los silbidos de los obreros del arsenal; además los 6.000 telegramas de condolencia a los familiares de los fallecidos llegaron a su destino antes de que se implantase una férrea censura. Poco después de las 1030 el Gobierno británico entregaba de mala gana a la prensa el comunicado oficial alemán, sin emitir todavía ninguna noticia oficial de la actuación de la *Grand Fleet*. A las 1100 llegó el infor-



En el curso del encuentro, la Gran Flota británica llegó a colocarse entre la Flota alemana y sus bases. Obsérvese las evoluciones de Scheer en espera del momento oportuno para iniciar el regreso.

acontecimientos, salía el comunicado británico firmado por el secretario del Almirantazgo, que sería publicado en todos los periódicos del Reino Unido el día 3: «En la tarde del miércoles 31 de mayo tuvo lugar una acción naval a la altura de las costas de Jutlandia. Los buques británicos que llevaron el peso de la lucha fueron la flota de cruceros de batalla y algunos cruceros y cruceros ligeros apoyados por cuatro acorazados rápidos. Entre aquéllos, las pérdidas fueron graves. La flota alemana de combate, favorecida por la escasa visibilidad, evitó la acción prolongada con nuestras fuerzas principales, y poco después de la aparición de éstas en la escena, el enemigo regresó a puerto, no sin antes haber recibido serios daños de nuestros acorazados. Los cruceros de

me oficial de Jellicoe, que se limitaba estrictamente a comunicar los datos que se le habían pedido, estando dedicado a detallar las pérdidas británicas y sólo muy brevemente se refería a las líneas generales de la acción; en él se mencionaban también las pérdidas del enemigo pero valoradas con extrema prudencia y sin citar los nombres de los buques enemigos supuestamente hundidos. La *Grand Fleet* había permanecido muy poco tiempo en acción.

En el Almirantazgo británico, el escueto informe de Jellicoe se interpretó como una confirmación del comunicado alemán, deduciéndose que la *Grand Fleet* no había salido victoriosa de la batalla. Por fin a las 1900 horas del día 2, es decir, 48 horas después de los

batalla *Queen Mary*, *Indefatigable* e *Invincible*, y los cruceros *Defence* y *Black Prince* fueron hundidos. El *Warrior* fue inutilizado, y después de ser llevado a remolque por algún tiempo tuvo que ser abandonado por su dotación. Se sabe también que los destructores *Tipperary*, *Turbulent*, *Fortune*, *Sparrowhawk* y *Ardent*, se han perdido y no se tienen noticias de otros seis más. No ha sido hundido ningún acorazado ni crucero ligero británico. Las pérdidas del enemigo fueron serias. Al menos un crucero de combate fue destruido y otro gravemente averiado. Un acorazado fue hundido por nuestros destructores durante un ataque nocturno; dos cruceros ligeros quedaron inutilizados y probablemente se habrán ido a pique. No es posible precisar el número de destructores perdidos por el enemigo durante la acción, pero debe haber sido grande».



Almirante Jellicoe.

En este comunicado pesimista no se mencionaba una sola vez la palabra victoria, del mismo modo que se evitaba la de derrota, pese a que se daban por perdidos 17 buques propios, incluyendo los seis destructores desaparecidos, y tan sólo se citaba la pérdida de cuatro buques enemigos y sin dar los nombres. El comunicado del Almirantazgo era realmente torpe, falto de imaginación y desconocedor de la psicología nacional, produciendo al conocerse un terrible impacto en la opinión pública británica, convenciéndola aún más del desastroso resultado de la batalla. Curiosamente los periódicos pedían una cabeza de turco en la que cebarse, aunque no se mencionaba a Beatty, por lo que intrínsecamente se culpaba al máximo responsable de la *Grand Fleet*, Jellicoe, no muy popular entre la clase periodística a la que siempre había evitado. La conclusión a la que se había llegado era que mientras Beatty se había batido con el enemigo con gran valentía pese a su inferioridad de medios, Jellicoe no había llegado a entrar en acción, permitiendo que la *Hochsee Flotte* regresar a sus bases sin combatirla.

Pocos días después de la batalla, el vicealmirante Beatty llamó al pater Thomas Bradley, capellán católico de la 1.^a escuadra de cruceros de batalla, y ante el asombro del capellán le prohibió celebrar una misa de réquiem en el

Arsenal de Rosyth, dándole por toda explicación que los marineros eran muy influenciados, y que no pensaba que fuera bueno para su moral un funeral, debido a las elevadísimas pérdidas de la Flota de Cruceros de Batalla. Por la misma razón dijo que no había permitido que nadie asistiese a los funerales oficiales en Edimburgo.

En Alemania, por el contrario, después de la fiesta nacional del viernes día 2 para celebrar la victoria sobre la flota británica, el domingo día 4 fue declarado de luto para dar cristiana sepultura en el cementerio de Wilhelmshaven a todos los fallecidos. El káiser Guillermo II visitó a las dotaciones el lunes 5 de junio, pronunciando un emocionante discurso que finalizó con la frase «La flota británica ha sido vencida». Posteriormente ascendió a Scheer al empleo de almirante y a Hipper al de vicealmirante, otorgándoles la Orden Pour le Merite, la máxima condecoración alemana.

Seis meses después de la batalla, Mr. Balfour, Primer Lord del Almirantazgo, llamaba a Londres a Jellicoe, para comunicarle su decisión de apartarlo del mando de la *Grand Fleet*, dándole el destino burocrático de Primer Lord Naval, para nombrar a continuación al vicealmirante Beatty nuevo comandante de la Flota con el empleo de almirante.

Un año más tarde, el 24 de diciembre de 1917, Jellicoe sería fulminantemente cesado en su destino en Whitehall, al ser nombrado Eric Geddes como Primer Lord del Almirantazgo, designando al más cómodo vicealmirante Rosslyn Wemyss para sustituir al antiguo comandante de la *Grand Fleet*, al que el rey concedería más tarde el título de vizconde Jellicoe de Scapa, sin mención alguna a Jutlandia, en contraste con Beatty que sería nombrado barón del mar del Norte al acabar la guerra.

A raíz de asumir el mando de la Flota, Beatty se volvió conservador, tomando como dogma la declaración que hizo en 1917: «La estrategia más correcta para la *Grand Fleet* no consiste ya en atraer al enemigo al combate a cualquier precio, sino en contenerlo en sus bases hasta que la situación general se presente más favorable para nosotros». Nada quedaba ya del osado líder de los combates de Heligoland, Dogger Bank o Jutlandia.

Conclusiones

Cualquier consideración sobre Jutlandia, desde el punto de vista de los británicos, debe comenzar por las *Grand Fleet Battle Orders* (GFBO), sobre las que la táctica de Jellicoe había sido construida de forma rígida. En Trafalgar, Nelson había hecho la aproximación sobre la flota combinada a tres nudos; en Jutlandia, Hipper y Jellicoe llegaron a aproximarse a 46. En Trafalgar, después de cuatro horas de fuego al cañón, ningún buque se había hundido; en Jutlandia a los 30 minutos de iniciarse el combate, dos hermosos cruceros de batalla habían volado por los aires con toda su dotación, salvándose un

tercero, el *Lion*, por un acto heroico de un *royal marine*. Nelson conocía perfectamente a sus barcos y las tácticas a emplear. Jellicoe tenía que basarse forzosamente en las GFBO, ya que no tenía experiencia previa de un enfrentamiento entre acorazados ni de tácticas nuevas, como el ataque torpedero nocturno. La artillería en Trafalgar no alcanzaba más allá de las 1.000 yardas; en Jutlandia se sobrepasaron las 20.000.

Comentario aparte merece el impetuoso vicealmirante David Beatty que, creyéndose heredero de la ciega acometividad de Nelson, fue el culpable del 50 por 100 de las bajas sufridas por los británicos, por no esperar a la 5.^a escuadra con los más modernos acorazados de la *Grand Fleet*. Paradójicamente unos meses más tarde Jellicoe sería cesado en el mando, y Beatty sería ascendido a almirante y nombrado almirante de la Flota, pese a que atacó como el general Custer, olvidando todo atisbo de prudencia y silueteando sus cruceros contra el horizonte, haciendo un claro blanco para el enemigo. Nunca más volvería a enfrentar a la *Grand Fleet* con la *Hochsee Flotte* por miedo a un encontronazo con los *U-Boot*, que se enseñoreaban de la mar en 1917.

En Jutlandia les falló casi todo a los británicos. En primer lugar, la inteligencia: nunca supieron con quien se enfrentaban realmente, hasta que fue demasiado tarde; en segundo lugar, la concepción táctica: Jellicoe tenía que haberse planteado desde el principio, dada la aplastante superioridad que le daban sus 27 modernos *dreadnoughts* contra sólo 16 alemanes, el haber ubicado sus 2.^a y 4.^a escuadras de acorazados al este de la *Hochsee Flotte*, y las 1.^a y 5.^a al oeste, cogiendo a Scheer entre dos fuegos similares al suyo, para posteriormente haber cortado la retirada a la *Hochsee Flotte*, provocando el combate decisivo que sin duda le hubiera dado la victoria; su idea inicial fue ésa, pero después vaciló y por miedo a un ataque submarino se retiró dejando escapar la única oportunidad que tuvo la *Grand Fleet* de destruir a su oponente en la mar. Por último, la construcción naval británica fue la principal culpable de los desastres acontecidos a los cruceros de batalla. Según testigos presenciales, los proyectiles alemanes horadaban el blindaje de los cruceros como si de auténticas latas de sardina se tratase, construcción que volvería a mostrar su talón de Aquiles 65 años más tarde, en el conflicto de las Malvinas, donde los escoltas del contralmirante Woodward mostraron graves errores de diseño y una inadecuada seguridad interior, lo que provocaba su pérdida irremisible.

La suerte sonríe siempre a los audaces, y así aconteció con Hipper y Scheer, cuyas dotaciones excelentemente adiestradas realizaron un tiro certero sobre sus oponentes, logrando resultados espectaculares, tanto con la artillería naval como en el lanzamiento de torpedos de los destructores. En el tiro naval con 244 cañones de calibre superior a 11" los alemanes obtuvieron 120 impactos, es decir, casi 0,5 por caña; los británicos, con 344 cañones sólo consiguieron 124, es decir, sólo 0,3 por cañón, cantidad que se reducía a la mitad en los cruceros de batalla de Beatty. La excelente construcción naval alemana, con

una protección muy superior a la de sus oponentes, especialmente en los cruceros de batalla, que resistieron el tiro de los superiores acorazados, mostraron lo acertado de su diseño, sacrificando algo de velocidad en beneficio de una mayor protección. El *Lützow*, averiado por la artillería enemiga, navegó sin hundirse con 8.000 t de agua dentro, avanzando sin que sus mamparos estancos cediesen, su dotación tuvo que echarlos a pique a 60 millas del Horns Reef. El *Wiesbaden* permaneció asimismo a flote a pesar de sus numerosas averías, hasta el nuevo día que lo vio desaparecer. En cuanto a los cruceros ligeros, el *Elbing* no se hundió pese a sus vías de agua, hasta que su dotación activó las cargas de fondo. El *Rostock*, tuvo que ser rematado por dos torpedos para que pudiera hundirse finalmente.

En Jutlandia combatieron 24 almirantes, pereciendo dos de ellos, Hood y Arbuthnot 250 buques, totalizando 648.00 toneladas de los *dreadnoughts* británicos contra 363.360 de sus oponentes alemanes, que también contaban con 79.200 t de seis anticuados *pre-dreadnoughts*, más 196.900 t de cruceros de batalla británicos contra 120.400 alemanas.

El resultado de la batalla no deja lugar a dudas: los británicos perdieron 6.097 hombres contra 2.552 alemanes. De los 250 buques participantes se perdieron casi un 10 por 100, de los que 14 eran británicos: tres modernos cruceros de batalla, tres cruceros y ocho destructores totalizando 112.450 t contra un viejo acorazado, un crucero de batalla, cuatro cruceros ligeros y cinco destructores alemanes, desplazando en total 59.610, es decir, prácticamente la mitad que sus adversarios.

