

CRUCEROS DE COMBATE EN LA BATALLA DE JUTLANDIA

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío

Introducción

La concepción del crucero de combate tuvo su origen en la actuación de la división de cruceros acorazados del vicealmirante Kamimura durante la batalla de Tsushima. El apoyo que prestaron al almirante Togo reforzando la acción del grueso en los momentos culminantes del combate, con toda probabilidad, constituyó una fuente de inspiración para el clarividente e impulsivo almirante británico lord Fisher, que dirigió sus esfuerzos hacia el diseño de un buque de combate capaz de lograr gracias a una elevada velocidad, *concentraciones rápidas y movimientos envolventes durante el combate entre los gruesos de las flotas y que a la vez sirvieran para asegurar la cobertura de la línea propia y el apoyo de las fuerzas ligeras.*

Como tenía que tomar parte en la batalla necesitaba una artillería similar a la de los «dreadnought» (acorazados) y una velocidad superior a la de éstos al menos en un 20 por 100. La velocidad del acorazado alcanzaba los 21,5 nudos. Sólo había dos modos de elevarla conservando el tonelaje:

- a) sacrificando la protección
- b) reduciendo la artillería.

En las futuras construcciones de cruceros de combate que siguieron, los británicos se inclinaron por la primera alternativa, mientras que los alemanes optaron por reducir el calibre de sus cañones.

El bautismo de fuego del crucero de combate tuvo lugar durante la Gran Guerra, primero en el combate de Heligoland y algo más tarde en la batalla de las Falkland. En ambos encuentros los cruceros de combate británicos demostraron su capacidad ofensiva y los resultados desbordaron todas las previsiones. Sin embargo, todavía no había tenido lugar un duelo entre congéneres enemigos. Este se produjo poco tiempo después en el banco de Dogger entre los cruceros de combate de sir David Beatty y los de von Hipper. A raíz de este encuentro resultó hundido el crucero acorazado *Blücher*, matalote de popa de la línea de Hipper, y el *Lion*, buque insignia de Beatty, tuvo que salirse de la formación con graves averías. El traslado de la insignia de Beatty permitió la retirada de la escuadra alemana, y el desenlace del encuentro quedó aplazado algo más de un año, hasta la batalla de Jutlandia.

Las fuerzas

En enero de 1916 el almirante Reinhard Scheer tomó el mando de la Flota de Alta Mar. A partir de entonces las perspectivas para el posterior desarrollo de la guerra naval contra Inglaterra se renovaron por completo.

Era von Scheer un hombre que no podía mantenerse impasible cuando apreciaba la enorme fuerza que tenía a sus órdenes. Soñaba con dar un duro golpe a la Gran Flota utilizando para este propósito todas sus fuerzas a la vez, pues pensaba con razón que ésta era la forma de sacarles el máximo partido.

La idea de von Scheer era emplear a las fuerzas de superficie actuando en coordinación con los submarinos —que constituían un núcleo nada despreciable— y con los dirigibles como exploradores. Estas premisas le indujeron a llevar a cabo el llamado Plan Sunderland.

La base de la operación consistía en un bombardeo de la ciudad inglesa de Sunderland por los cruceros de combate del contralmirante von Hipper, que luego se replegarían sobre la Flota de Alta Mar para asegurarse el regreso a su base. Mientras tanto, los submarinos efectuarían una vigilancia ofensiva sobre la zona de bombardeo.

Hipper tenía órdenes de destruir a toda fuerza enemiga que se encontrara, en el caso de que fuera inferior a la propia y atraerla sobre el grueso de la Flota de Alta Mar, si era superior.

Los dirigibles constituirían la descubierta del grueso, previniendo a von Scheer de la composición de las fuerzas enemigas.

El día fijado para la salida a la mar de la flota alemana fue el 30 de mayo, y debido a las condiciones meteorológicas se cambió el plan de bombardear Sunderland por una acción contra el tráfico aliado en el Skagerrak.

Los británicos, que habían captado numerosos radios e interceptado partes de situación de los submarinos germanos destacados en las costas inglesas, sospecharon que el enemigo tramaba una operación naval a gran escala, por lo que el almirante Jellicoe, comandante en jefe de la Gran Flota, se hizo a la mar desde Scapa Flow, ordenando hacer lo mismo a sir David Beatty. En consecuencia, los arrogantes cruceros de combate *Lion* —con la insignia del vicealmirante—, *Princess Royal*, *Queen Mary*, *Tiger*, *Indefatigable* y *New Zealand*, once cruceros ligeros y una flotilla de destructores, abandonaron el Firth of Forth. Incorporado a Beatty, el contralmirante Evan Thomas reforzaba los cruceros de combate con su 5.^a escuadra formada por los modernos acorazados *Valiant*, *Warspite*, *Barham* y *Malaya*. Eran unos buques soberbios, de gran potencia ofensiva y elevada velocidad: 25 nudos. El portahidroaviones *Engadine* acompañaba a esta fuerza.

Desde Cromarty Firth se hizo a la mar el vicealmirante Jerram con ocho acorazados y cuatro cruceros acorazados, estos últimos a las órdenes del contralmirante sir Robert Arbuthnot.

El almirante Jellicoe conducía el grueso de la Gran Flota desde el acorazado *Iron Düke*. Con él se habían hecho a la mar desde Scapa Flow dieciséis acorazados, la escuadra de cruceros de combate del contralmirante Hood

compuesta por tres unidades de la clase «Invencible», cuatro cruceros acorazados, una escuadra de cruceros ligeros y dos flotillas de destructores.

El día 31 de mayo, a la una de la madrugada, el almirante Scheer salía de la rada de Schilling con la Flota de Alta Mar, sin saber que el enemigo estaba haciendo por él con todas las fuerzas de que disponía.

El contralmirante Hipper mandaba el destacamento avanzado cuarenta millas por delante de Scheer. Estaba compuesto por los cinco cruceros de combate: *Lützow* (buque insignia), *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Möltke*, y *Von der Tann*, además de un grupo de exploración compuesto por flotillas de cruceros ligeros y destructores.

El grueso estaba constituido por dieciséis acorazados y seis viejos «predreadnoughts» a los que acompañaban las fuerzas de exploración compuestas por flotillas de cruceros ligeros y destructores.

En resumen: 101 buques alemanes dotados aproximadamente con 45.000 hombres frente a 151 buques británicos con 60.000 hombres.

Jamás en encuentro naval alguno se habían enfrentado fuerzas tan poderosas.

El avistamiento

Las fuerzas de Jellicoe, que habían salido de Scapa y de Cromarthy, se concentraron el día 30 de mayo a seis millas al este de Aberdeen y Beatty tenía orden de encontrarse a 14.00 horas del día 31 en un punto a 100 millas al oeste de la costa norte de Jutlandia, hora en que Jellicoe se encontraría a 70 millas al NNW de dicho punto. Una vez alcanzada esta posición, Beatty debería hacer rumbo norte para encontrarse con Jellicoe. De acuerdo con el horario previsto, el vicealmirante Beatty se encontraba a 14.00 horas en las proximidades del punto fijado, navegando al rumbo 090 con su primera escuadra de cruceros de batalla, formada por los *Lion*, *Princess Royal*, *Queen Mary* y *Tiger*. La segunda escuadra, constituida por los *New Zealand* e *Indefatigable*, navegaba a unas tres millas al nordeste de la primera y al noroeste la quinta escuadra del contralmirante Evan Thomas. A unas setenta millas se encontraba el grueso del almirante Jellicoe. El escenario estaba dispuesto para dar paso al desarrollo del drama.

Cuando Beatty se disponía a arrumbar al norte para hacer con su fuerza por el grueso de Jellicoe, el crucero ligero *Galatea*, de su descubierta, avista a un mercante a unas ocho millas, dirigiéndose con su gemelo *Phaeton* a reconocerlo, lo que da lugar a una primera escaramuza con fuerzas ligeras de la descubierta de Hipper que se encontraban en las proximidades del mercante, también reconociéndolo.

Beatty, alertado por el *Galatea* de la presencia del enemigo, ordena gobernar al SE, sobre la línea de retirada del enemigo, con el fin de impedirle el regreso a su base y obligarle a un combate decisivo.

La característica fundamental de Beatty era su agresividad. Había logrado una fulgurante serie de ascensos por méritos de guerra llegando a ser el almi-

rante más joven de la Marina inglesa. Designado personalmente por sir Winston Churchill para el mando de la escuadra de cruceros de combate, el puesto parecía hecho a su medida. En 1916 contaba 45 años, ocho menos que su oponente Hipper.

Cuando se izó en el *Lion* la señal ordenando rumbo SE, los acorazados de la 5.^a escuadra del contralmirante Evan Thomas no la avistaron, por lo que continuaron al mismo rumbo durante ocho minutos, lo que hizo que la separación entre los buques insignias *Barham* y *Lion* aumentase considerablemente, y este lamentable fallo en las comunicaciones influyó muy decisivamente en la primera fase de la batalla en favor de los alemanes.

El avistamiento de las escuadras enemigas tuvo lugar a las 15.15, cuando el *New Zealand* señaló a un crucero de combate a 15 millas de distancia. A su vez Hipper fue informado de la presencia de los cruceros de combate británicos.

Disposiciones para el combate

A las 15.30, los dos buques insignias se encontraban a 14 millas. Beatty, que navegaba al SE, tenía al enemigo por el NE desplazándose hacia el norte, cortando el rumbo a la fuerza británica; por ello ordenó gobernar al este a fin de recortar aún más la línea de retirada de los buques alemanes.

Los cuatro acorazados de Evan Thomas, esforzándose por incorporarse, se encontraban ahora a ocho millas por la popa de los cruceros de combate.

Mientras tanto, unas millas más al NE, el contralmirante Frank von Hipper observaba los movimientos de los ingleses. Este hombre, uno de los mejores oficiales de la Marina alemana, trataba de poner en práctica la estrategia a que obedecía su presencia en vanguardia, por ello decidió retirarse en la dirección en que se acercaba Scheer con la idea de arrastrar a Beatty hacia el grueso de la Flota de Alta Mar.

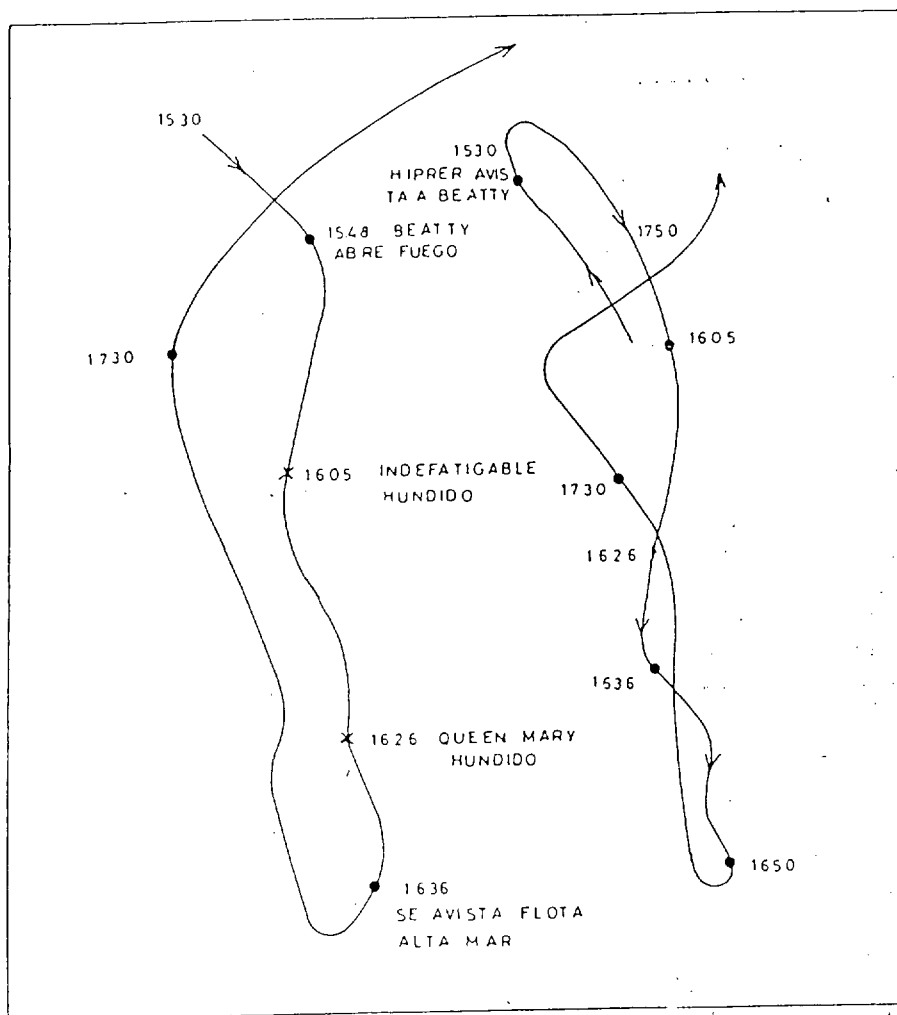
El almirante alemán sabía que la fuerza de Beatty era superior a la suya y necesitaba el refuerzo de la Flota de Alta Mar para dar un golpe mortal. Esto le obligaba a adoptar una actitud defensiva hasta que se encontrase con Scheer, por eso a 15.32 ordenó gobernar al SE mientras Beatty se dirigía al este a toda máquina cerrando distancias. En pocos minutos ambas fuerzas de cruceros de combate estarían dentro del alcance de la artillería.

Los cruceros de combate de Beatty, pintados de gris oscuro, destacaban a aquella hora sobre el horizonte de poniente; en cambio los alemanes, de color gris claro, eran más difíciles de apreciar en la neblina del horizonte que se extendía por levante. Hipper sólo tenía cinco cruceros de combate, mientras Beatty disponía de seis. Ahora bien, los cinco cruceros de combate alemanes, mejorados después del combate de Dogger Bank, contaban con más protección que los cruceros de Beatty y, aunque el calibre de la artillería era inferior, disponían de direcciones de tiro más perfeccionadas, mejores proyectiles y más adiestramiento en el personal de artillería.

CRUCEROS DE COMBATE EN LA BATALLA DE JUTLANDIA

Realmente, el crucero de combate era aún en las dos Marinas un buque experimental y ambas, como sabemos, habían seguido criterios diferentes en la construcción de estas unidades. Los cruceros de combate ingleses en lo que superaban a los alemanes era en velocidad.

Los acorazados rápidos de Evan Thomas, *Barham*, *Valiant*, *Warspite* y *Malaya* se afanaban en aproximarse a Beatty y le podrían haber proporcionado una superioridad enorme en esta primera fase del combate, pero el almirante Beatty prefirió enfrentarse sólo con sus seis cruceros de combate ante la posibilidad de que se escapase el enemigo. Probablemente pensaría que estos buques



BATALLA DE JUTLANDIA (31 DE MAYO DE 1916) ENCUENTRO ENTRE CRUCEROS DE BATALLA

habían demostrado su superioridad en el Dogger Bank y eran mejores en velocidad y artillería; además él contaba con una unidad más que su oponente.

Comienza el combate

Una vez dentro del alcance artillero de los buques ingleses, Beatty continuó acercándose sin abrir el fuego en una línea próxima a la de frente, hasta que ordenó arriar la señal de cambio de rumbo, evolucionando los seis cruceros de combate hasta quedar en línea de fila a un rumbo del segundo cuadrante algo convergente con el de los cruceros de Hipper. En este momento, la distancia entre ambas fuerzas era de 8,5 millas.

El *Lion* y el *Princess Royal* debían concentrar el fuego sobre el *Lützow*, insignia de Hipper, y el resto de los cruceros de combate ingleses dispararían sobre los correspondientes en la línea alemana.

Hipper, por su parte, ordenó que cada uno de los buques disparase sobre el correspondiente inglés, saltándose al penúltimo que era el *New Zealand*.

El primero en abrir el fuego fue Hipper a las 15.48 e, inmediatamente, respondieron los ingleses. El fulgor del combate se apoderó de las dotaciones, desapareciendo la tensión nerviosa que precedía a la ruptura de fuego.

El tiro de los alemanes era superior al de los británicos, ya que debido a la visibilidad reinante hacia levante, los telemetristas de los buques ingleses sobreestimaron la distancia al enemigo que por el color gris claro empleado en la pintura de sus unidades se difuminaba en la calima de fondo.

Los proyectiles alemanes explotaban muy próximos a los buques ingleses y éste fue el factor determinante en la primera parte de la batalla.

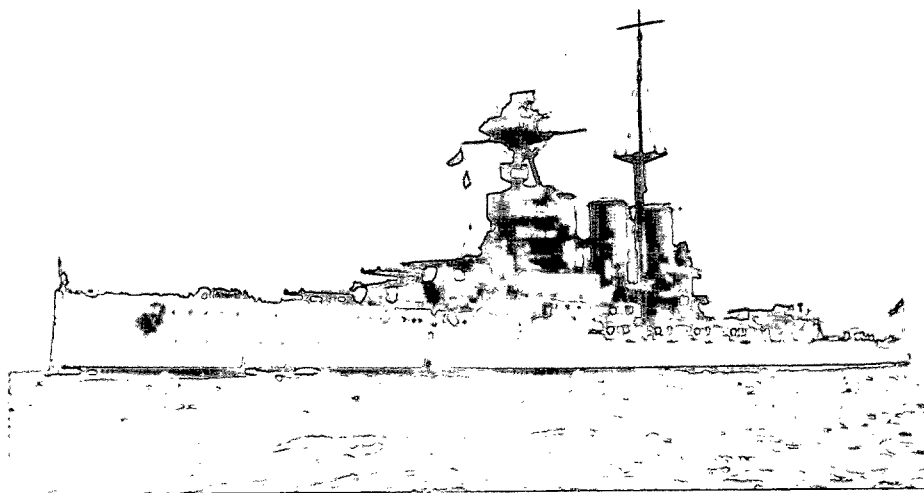
Tres minutos después de empezar el combate, el *Lion*, ahorquillado por el *Lützow*, era alcanzado por dos proyectiles de éste. Mientras tanto, los ingleses continuaban en período de tanteo dificultados en su observación por las enormes columnas de agua de los piques alemanes.

Al cuarto minuto, el *Möltke*, que había centrado al *Tiger*, le alcanzó con tres proyectiles. El *Derfflinger* y el *Von der Tann* machacaban implacablemente a los *Princess Royal* e *Indefatigable*.

Las cubiertas de los cruceros de combate ingleses, hasta hacía poco impecables, estaban ahora repletas de cadáveres y de restos humeantes; sin embargo no paraban de disparar, aunque sus salvas caían por detrás de la línea alemana permitiendo a los artilleros de Hipper apuntar sin ser molestados.

Para colmo, el *Queen Mary* y el *Tiger* equivocaron la señal de distribución de fuego dificultando la observación de tiro de los otros buques, resultando además que ninguno de los cruceros ingleses disparaba contra el *Derfflinger*.

Por fin, a los siete minutos de combate, el *Queen Mary* obtuvo su primer impacto sobre el *Seydlitz*. El *Lion* también logro un impacto sobre el *Lützow*, a los once minutos. Sin embargo, en los primeros veinticinco minutos de combate los ingleses no consiguieron más que tres impactos.



El crucero de batalla británico *Tiger*. (Museo Naval, Madrid)

Primeras bajas

La intención de Beatty era maniobrar a 26 nudos para alcanzar una posición por la amura de los cruceros enemigos, desde la cual, haciendo una metida hacia los alemanes, los obligaría a imitar su movimiento de giro so pena, de no hacerlo así, de concentrar el fuego sobre el primer buque de su línea. Así, repitiendo este movimiento, cortaría la retirada a los alemanes hasta que llegase la 5.ª escuadra de Evan Thomas.

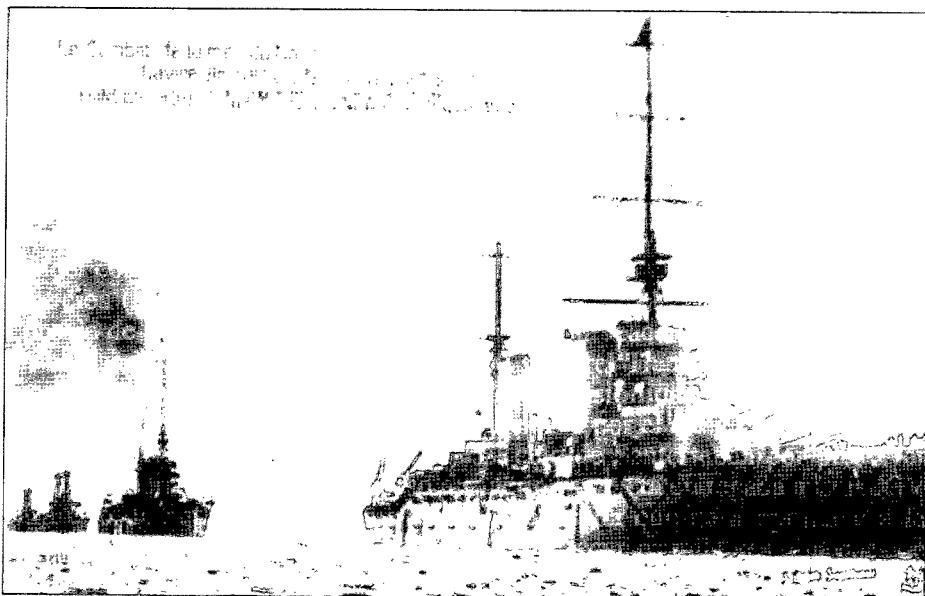
A las 16.00, un proyectil alcanzó al *Lion* atravesando el techo de la torre Q y explotando en la plataforma de cañones, matando a todos los cargadores.

Por la popa del *Lion*, el *Indefatigable*, último buque de la línea británica, estaba recibiendo un castigo durísimo del *Von der Tann*. De pronto, una impresionante explosión que empezó por la proa, convulsionó todo el buque. Los pañoles habían volado. Por los aires, a gran altura, saltaron multitud de objetos de todos los tamaños. Este hermoso crucero de combate, de 19.000 toneladas, desapareció llevándose consigo a 1.015 hombres de su dotación. Tan solo dos se salvaron.

Las escuadras quedaban en igualdad de condiciones en cuanto al número de unidades, sin embargo, Hipper contaba con 21 torres, mientras que las de Beatty habían quedado reducidas a 15.

El *Lützow*, que seguía centrado al *Lion*, le alcanzaba ahora seis veces, ocasionando enormes destrozos y causando muchos incendios y bajas.

Beatty metió hacia fuera aumentando la distancia a 20.000 yardas, rebasándose el límite de tiro eficaz, y a 16.10 el fuego de los cruceros de combate cesó parcialmente, aprovechando el respiro para ordenar al jefe de las flotillas de destructores que le acompañaban atacar al torpedo.



El crucero *Lion* seguido de los *Princess Royal*, *Indomitable* y *New Zealand*.
(Museo Naval, Madrid.)

En este intervalo llegaba por fin en apoyo de Beatty la 5.^a escuadra que, aprovechando las reducciones de velocidad que los cruceros de combate habían tenido durante la acción artillera, se acercaba a 24 nudos y estaba a punto de intervenir.

A las 16.06 los buques de Evan Thomas abrieron fuego con los cañones de 15 pulgadas sobre los últimos de la línea alemana, disparando el *Barham* y el *Valiant* sobre el *Möltke* y el *Warspite* y el *Malaya* sobre el *Von der Tann*.

El tiro de estos acorazados era muy eficaz. El refuerzo era de un valor incalculable para el castigado Beatty. Enseguida el *Von der Tann* fue alcanzado por un proyectil del *Barham*, haciendo embarcar en el crucero de combate alemán 600 toneladas de agua. A 16.06 el *Möltke* recibió un impacto, viéndose obligados los dos últimos buques de la línea alemana a navegar en zig-zag para eludir aquella avalancha de proyectiles que se les venía encima.

Mientras tanto, los buques de Beatty habían acertado distancias y se incorporaban de nuevo al combate. A 16.17 el *Queen Mary* logró un impacto en el *Seydlitz* y, poco después, el *New Zealand* alcanzaba al *Von der Tann*, dejándole una torre fuera de combate. En el buque alemán se declararon varios incendios que le dejaron totalmente envuelto en una nube de humo, pero a pesar de sus graves averías obtuvo otro impacto sobre el *New Zealand* con las dos torres útiles que le quedaban.

El *Möltke* llegó a ser blanco de cuatro buques ingleses, resultando alcanzado dos veces, pero continuó combatiendo con coraje, logrando colocar un proyectil en el *Tiger*.

Sin embargo, los tres primeros cruceros de combate de la línea de Hipper continuaban tirando estupendamente. El *Derfflinger* y el *Seydlitz* centraron su fuego sobre el *Queen Mary* a 15.000 yardas, alcanzándole repetidas veces. A 16.25, una salva de cuatro proyectiles cayó sobre el crucero de combate inglés señalando su fin. Los paños de municiones volaron, elevándose la columna de humo y llamas a una altura de 1.000 pies, mientras el casco partido en dos se sumergía para siempre, arrastrando consigo a 1.258 oficiales y marineros.

La Flota de Alta Mar

La fuerza de cruceros de batalla británicos había reducido a la mitad el potencial ofensivo con el que había iniciado el combate, al verse reducida en dos unidades y contar el resto con grandes daños. Sin embargo, sir David Beatty continuó el combate con tenaz determinación, dirigiendo la batalla desde la plataforma alta del puente sin ninguna protección.

Lo que no podía sospechar el almirante inglés era que la Flota de Alta Mar, procedente del sur, iba a aparecer de un momento a otro. La trampa que Hipper le había tendido estaba a punto de consumarse.

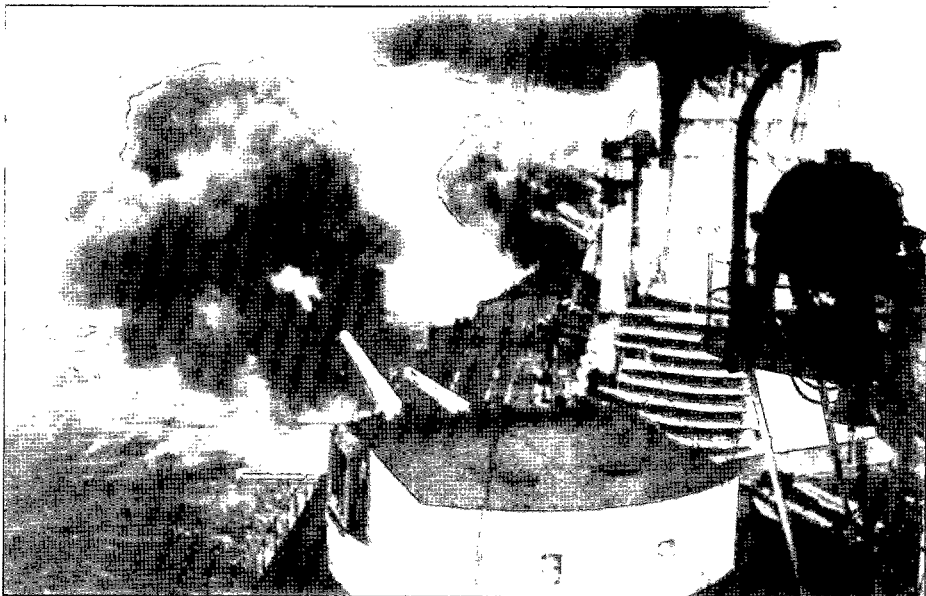
El crucero ligero *Southampton* fue el primero en avistarla. Este buque navegaba a cuatro millas por la proa del *Lion* y con los *Birmingham*, *Nottingham* y *Dublin*, constituían la vanguardia de los cruceros de combate.

El comodoro Goudenough, a bordo del *Southampton*, puso inmediatamente un mensaje a su jefe directo, el vicealmirante Beatty y al almirante Jellicoe informando del avistamiento de la flota de combate enemiga dirigiéndose hacia el norte.

El rumbo que llevaba Beatty le dirigía exactamente hacia la Flota de Alta Mar. A 16.40, el propio almirante reconocía a 12 millas a la línea de acorazados alemanes, pero enseguida se adaptó a la nueva situación. Ahora los cruceros de combate de Hipper pasaban a segundo término, lo que importaba era que la totalidad de la Flota de Alta Mar no regresase a sus bases. Aunque él no contaba con fuerza suficiente para destruir por sí solo a los alemanes, sí la tenía Jellicoe, que se encontraba 50 millas más al norte y se dirigía hacia el sur. Beatty necesitaba ahora ser perseguido por los alemanes durante una hora al menos y la trampa se cerraría sobre von Scheer. En consecuencia, a 16.43 ordenó «Cambio de rumbo por contramarcha de 180 grados a estribor».

El *Lion*, seguido de los *Princess Royal*, *Tiger* y *New Zealand*, efectuó la evolución a 25 nudos quedando a un rumbo próximo al NW y reanudando el fuego por la otra banda. Ahora, los cruceros de combate ingleses estaban bajo el fuego de los buques de cabeza de la Flota de Alta Mar, que disparaban con la máxima elevación de sus piezas.

El comodoro Goudenough, que con su escuadra de cruceros ligeros se había acercado hasta 13.000 yardas del enemigo a fin de obtener información



El crucero de combate alemán *Seydlitz*. (Museo Naval, Madrid.)

sobre la composición de sus fuerzas, logró su objetivo bajo un fuego intensísimo que le obligó a dirigirse de nuevo hacia el norte navegando en zigzag, y a las 16.48 transmitía a Jellicoe y a Beatty el siguiente mensaje:

«El rumbo de la flota de combate enemiga es norte. Formación, línea de fila. La vanguardia está compuesta por buques del tipo “Kaiser”. Los cruceros de combate enemigos se acercan por el norte a la cabeza de la Flota de Alta Mar. Mi posición es 56-29 N y 06-14 E».

A 16.42 la 5.ª escuadra se cruzó con Beatty a rumbos opuestos. Este último trató de comunicar a Evan Thomas el nuevo rumbo a gobernar, pero como el *Lion* estaba rodeado de piques, no fue posible distinguir la señal desde el *Barham*, por lo que el almirante subordinado continuó dirigiéndose hacia el sur con la idea de atraer sobre sí el peso del combate. Pero una vez rebasada la escuadra de cruceros de batalla y avistada la Flota de Alta Mar, la situación quedó perfectamente clara para Evan Thomas, especialmente cuando su buque insignia recibió un impacto y, enseguida, un diluvio de proyectiles. Por ello, la 5.ª escuadra gobernó también al norte por contramarcha, siguiendo las aguas de Beatty.

Hipper hizo una evolución análoga con sus cruceros de combate y quedaba ahora gobernando al norte, a la cabeza de la Flota de Alta Mar.

Los alemanes no sospecharon ni remotamente que la retirada hacia el norte de Beatty era una estratagema. Creían que los ingleses escapaban a toda máquina con el exclusivo propósito de salvarse y Scheer pensaba que había llegado su ocasión de destruir una porción importante de la flota británica y conseguir, con ello, la paridad naval que su país necesitaba.

En la evolución de cambio de rumbo hacia el norte de los cruceros de Hipper, el *Seydlitz*, tercero de la línea, fue alcanzado por un torpedo que había sido lanzado diez minutos antes desde un destructor inglés, haciendo que entrasen en el crucero de combate varias toneladas de agua y, aunque se pudo aislar la zona del impacto, el crucero estaba seriamente dañado.

A unas tres millas por la proa de la Flota de Alta Mar, los cinco cruceros de combate de Hipper combatían contra los cuatro de Beatty. Seguían a Hipper los cuatro mejores acorazados de la flota alemana, que forzando las máquinas se mantenían de través con los acorazados de Evan Thomas. Más a popa seguían en la línea alemana ocho acorazados, también a la máxima velocidad, disparando casi en el límite de su alcance artillero contra los acorazados de la 5.ª escuadra.

Diecisiete grandes buques alemanes disparaban contra ocho ingleses, en una desenfundada carrera hacia el norte, en la que los alemanes, crecidos por el éxito de sus cruceros de combate y decididos a explotarlo, forzaron a sus buques obligándoles a dar velocidades superiores a aquellas para las que habían sido proyectados.

La Gran Flota

El almirante Jellicoe había recibido la primera noticia del avistamiento de buques enemigos a las 14.20. En ese momento se encontraba a 65 millas al NNW del lugar del contacto, haciendo por el Skagerrak. Los 24 acorazados de la Gran Flota navegaban en una formación de seis cubrnas con cuatro buques en cada una, rodeada por 39 destructores que cubrían los flancos y frente de la formación, formando una cortina antisubmarina. Más afuera se extendía otra cortina formada por diez cruceros ligeros.

A 15 millas por la proa del grueso iba la vanguardia de la flota constituida por la 1.ª y 2.ª escuadra de cruceros acorazados, siete unidades de este tipo acompañadas cada una por un destructor y extendidas sobre una línea perpendicular al rumbo de la Gran Flota.

Más a proa aún, navegaba la 3.ª escuadra de cruceros de combate que mandaba el contralmirante honorable Horace L. A. Hood, descendiente del famoso almirante de las guerras con Francia en el siglo XVI y que estaba formada por los cruceros de combate *Invincible*, *Inflexible* e *Indomitable*, escoltados por los cruceros ligeros *Canterbury*, *Chester* y cuatro destructores.

El almirante en jefe había ordenado dirigirse al punto de contacto cuando recibió un mensaje del *Galatea* que se refería a un avistamiento de siete buques mayores y ordenó forzar la velocidad a la Gran Flota a 20 nudos al saber que Beatty había entrado en combate. A la vez ordenó al contralmirante Hood que se destacase con la 3.ª escuadra de cruceros de combate para incorporarse a Beatty.

Pero volvamos otra vez al sur con el vicealmirante Beatty, que en su desenfundada carrera hacia el norte estaba pasando por una apurada situación, ya que el tiro de los barcos de Hipper era excelente.

El almirante inglés, ahora a la defensiva, abría distancias para descentrar el tiro del enemigo, mientras Hipper trataba a toda costa de dar cuenta de los cruceros de Beatty, que estaban resultando castigadísimos, especialmente los *Lion*, *Tiger* y *Princess Royal*. Sin embargo, la 5.ª escuadra de combate de Evan Thomas, que seguía aguas a Beatty a tres millas por la popa, protegía espléndidamente su retirada e impedía a los cruceros de combate alemanes cerrar distancias.

El trabajo efectuado por estos cuatro acorazados entre las 17.00 y las 18.00, constituyó una epopeya digna de alabanza, ya que esta escuadra tuvo que combatir a la vez con los cinco cruceros de combate de Hipper y los cuatro primeros acorazados de la línea de Scheer, en definitiva los mejores buques de línea de la Marina Imperial. En este período de tiempo Evan Thomas consiguió 14 impactos, el mismo número que el enemigo, pero con la mitad del número de piezas que los alemanes dirigían contra sus buques.

Beatty, que había logrado romper momentáneamente el contacto con Hipper a fin de sofocar los incendios y reparar averías en sus buques, comprobó que sus cuatro cruceros estaban aún en condiciones de reanudar el combate y, aunque Hipper no estaba a la vista a causa de la niebla, sabía que la posición que conservaba por la amura de los alemanes era favorable, por eso, a las 17.20 ordenó gobernar al norte con la idea de atravesarse en la derrota de Hipper, y a las 17.35, como éste aún no había sido avistado, gobernó diez grados más a estribor para acortar distancias rápidamente.

Cuando Hipper, que combatía encarnizadamente con Evan Thomas, se dio cuenta de la inesperada aparición de aquellos cuatro espectros amenazantes, comprendió el peligro de que Beatty se atravesase por su proa, ya que con este movimiento envolvente el vicealmirante británico podría concentrar el fuego de la totalidad de sus fuerzas sobre parte de la línea enemiga. Para evitarlo, Hipper gobernó a estribor quedando al NNE, aproximadamente a un rumbo paralelo al de Beatty. A 17.40 los cruceros de combate ingleses reanudaron el fuego desde una posición favorable. Además la visibilidad les favorecía, pues el sol, ya bastante bajo, se dejaba entrever por detrás de sus siluetas, dificultando la puntería de los alemanes. En esta fase el *Lützow*, buque insignia de Hipper, fue bastante castigado.

La posición dominante de los cruceros de combate británicos, así como el avistamiento por la proa de las siluetas de destructores y cruceros ingleses, forzaron a Hipper a caer más a estribor hasta quedar gobernando el este.

Este efecto era el que pretendía Beatty, ya que a 17.45 pudo apreciar desde el puente del *Lion* algo que le hizo latir el corazón aceleradamente: los cruceros más avanzados de la vanguardia de Jellicoe se aproximaban por el norte a 20 nudos. La escuadra de cruceros de combate de sir David Beatty había logrado la parte más importante de su misión: situar a la flota enemiga en las garras de la Gran Flota.

Beatty quería echar más a levante a Hipper envolviendo su vanguardia para ocultar la llegada de Jellicoe hasta el último momento. Hipper, para evitar que le cruzasen la T, continuó cayendo a estribor describiendo un arco concéntrico al que seguían los británicos, ajustando sus movimientos a los

de estos. Entonces el contralmirante alemán hizo un descubrimiento que le dejó horrorizado: por el este vio aparecer en escena nuevos cruceros de combate. Se trataba de la escuadra del contralmirante Hood que había sido destacada por Jellicoe en apoyo de Beatty. Hipper se encontraba ahora en una desagradable situación: por el norte tenía a Beatty con sus cruceros de combate, a los que seguían los acorazados de Evan Thomas; por el este una fuerza que, aunque no podía apreciar en su totalidad a causa de la neblina, era sin duda de considerable importancia. Por lo tanto, no tuvo más remedio que replegarse sobre el grueso de su propia flota, ordenando a 18.10 la inversión de rumbo por giros simultáneos para dirigirse al encuentro de Scheer que, con su larga línea de acorazados, continuaba arrumbando al norte.

Durante la aproximación de Hood, el crucero ligero *Chester*, que precedía al grupo de cruceros de combate, se encontró con los cruceros ligeros de exploración que formaban la extrema vanguardia de Hipper. Enseguida los cuatro cruceros alemanes abrieron fuego y el *Chester*, alcanzado varias veces y con tres cañones destrozados, no tuvo más remedio que escapar hacia el NE; pero Hood, que desde el primer momento había gobernado en la dirección del *Chester* a través de la neblina, a las 17.50 avistó a los cruceros alemanes y, con los *Invincible*, *Inflexible* e *Indomitable*, abrió fuego, resultando inutilizado el crucero ligero alemán *Wiesbaden*, alcanzado por un proyectil que explotó en la cámara de máquinas y destrozó la tubería de vapor principal, dejando al buque al garete para ser, posteriormente, blanco de parte de los acorazados de la Gran Flota.

Decisión de despliegue

Recordemos que a la Gran Flota la habíamos dejado navegando en formación de crucero con el grueso en seis columnas de cuatro acorazados cada una. Desde esta formación el despliegue, es decir, el paso a la línea de fila, se podía hacer sobre una de las columnas extremas o sobre la del centro, dependiendo de cómo se presentase el enemigo al entrar en el círculo de visibilidad. Por lo tanto, era fundamental para Jellicoe conocer la demora y el rumbo de la Flota de Alta Mar. Por eso, al avistar a los cruceros de combate de Beatty, que surgieron de la neblina combatiendo contra un enemigo todavía invisible, la situación se le clarificó como si le hubieran descorrido una cortina.

Los cruceros de combate aparecían rodeados por las columnas de agua de los proyectiles alemanes y, en todo el horizonte por el sur, se apreciaban los fognazos de un enemigo que aún no se dejaba ver.

Beatty, que navegaba al este casi perpendicularmente al rumbo de la Gran Flota, iba creando a su paso una cortina de humo que imposibilitaba ver a los alemanes desde los barcos de Jellicoe. Claro que a su vez impedía a Hipper la visión de la Gran Flota y esto sí que era importante, pues mientras tanto Scheer continuaba acercándose a la trampa.

Cuando los dos buques insignias estuvieron dentro del alcance de las señales visuales, Jellicoe preguntó a Beatty con el proyector luminoso: «¿Dónde está la flota de combate enemiga?».

En ese momento había tenido lugar la aparición de los cruceros de combate de Hood, lo que motivó que Hipper se retirase hacia el grueso de la Flota de Alta Mar, por lo que momentáneamente los buques alemanes desaparecieron entre la niebla y Beatty decidió demorar la respuesta a Jellicoe con la idea de comunicarle pronto una información de confianza.

La retirada de Hipper fue corta, pues en cuanto avistó a los acorazados más avanzados de la Flota de Alta Mar, volvió a invertir el rumbo por giros simultáneos colocándose a la cabeza de la línea de batalla. Poco después los barcos de Hipper y los acorazados de cabeza de la línea de Scheer eran avistados por Beatty, quien a 18.14 transmitía a Jellicoe el mensaje ansiado: «He avistado a la flota de combate enemiga en demora sursuroeste».

A 18.15, una vez conocidas las demoras del enemigo, Jellicoe ordenó la señal: «Desplegar sobre la columna de babor; rumbo sudeste cuarta al este».

Esta decisión llevó a la Gran Flota a disponerse en una línea perpendicular al rumbo del enemigo, es decir, a cruzarle la T, maniobra que le daba las máximas ventajas desde el punto de vista artillero ya que permitía concentrar el fuego de la totalidad de su fuerza sobre los buques de cabeza de la línea enemiga, negándoles la utilización de una gran parte de su potencia ofensiva.

Choque entre los gruesos

La Gran Flota se encontraba a 14.000 yardas de la línea de Scheer cuando los núcleos principales de ambas fuerzas pudieron avistarse esporádicamente a través de la neblina. Jellicoe ya había iniciado el despliegue.

Hipper se había vuelto a colocar por la proa de la Flota de Alta Mar y navegaba al nordeste a la cabeza de esta línea compuesta por 27 grandes buques entre acorazados y cruceros de combate.

Los buques alemanes concentraron el fuego sobre la retaguardia del despliegue británico, particularmente sobre el punto de giro de la columna de la derecha. Sin embargo, a medida que los acorazados ingleses iban efectuando el giro que les dejaba formados en línea de batalla, empezaban sucesivamente a disparar sobre la línea del enemigo que aparecía y desaparecía entre la neblina.

Mientras el despliegue del grueso de la Gran Flota estaba teniendo lugar, en la línea de descubierta, el contralmirante sir Robert Arbuthnot, que navegaba con los cruceros acorazados *Defence* y *Warrior*, avistó al crucero ligero alemán *Wiesbaden*, al que los tres cruceros de combate del contralmirante Hood habían dejado inmovilizado. El almirante inglés se dirigió a rematarlo y así lo hizo, con muy poca reacción por parte del *Wiesbaden* que se encontraba en un estado lamentable. Pero también estaban sentenciados los cruceros acorazados ingleses, ya que una vez ejecutada su destructora tarea, toparon de bruces con la escuadra de Hipper, que gobernaba en apoyo del *Wiesbaden*. Los cruceros de

combate abrieron fuego a 7.000 yardas centrandose rápidamente a los dos ingleses e inmediatamente el *Defence* saltó en pedazos a la vista de la Gran Flota, arrastrando consigo al contralmirante Arbuthnot y a toda la dotación.

El *Warrior* fue alcanzado en la cámara de máquinas por un proyectil de grueso calibre que le perforó el doble fondo, penetrando el agua violentamente; más tarde fue tomado a remolque por el transporte de aviación *Engadine* dirigiéndose a puerto.

Mientras tanto los cruceros de combate continuaban luchando furiosamente. El contralmirante Hood, maniobrando con habilidad sus tres unidades se colocó por la proa de Beatty, que le siguió aguas forzando las máquinas a fin de dejar libre el frente de la Gran Flota y permitir la concentración de fuegos sobre la vanguardia alemana.

Ahora reunidos, los siete cruceros de combate de Beatty y Hood concentraron el fuego sobre el *Lützow* —buque insignia de Hipper— que era el que tenían más próximo y que fue alcanzado repetidas veces. A Hipper, ante tal concentración de fuego, no le quedó más remedio que caer a estribor hasta el sudeste. Durante la evolución de los cruceros de combate alemanes que seguían aguas al *Lützow*, resultó alcanzado también el *Derfflinger*.

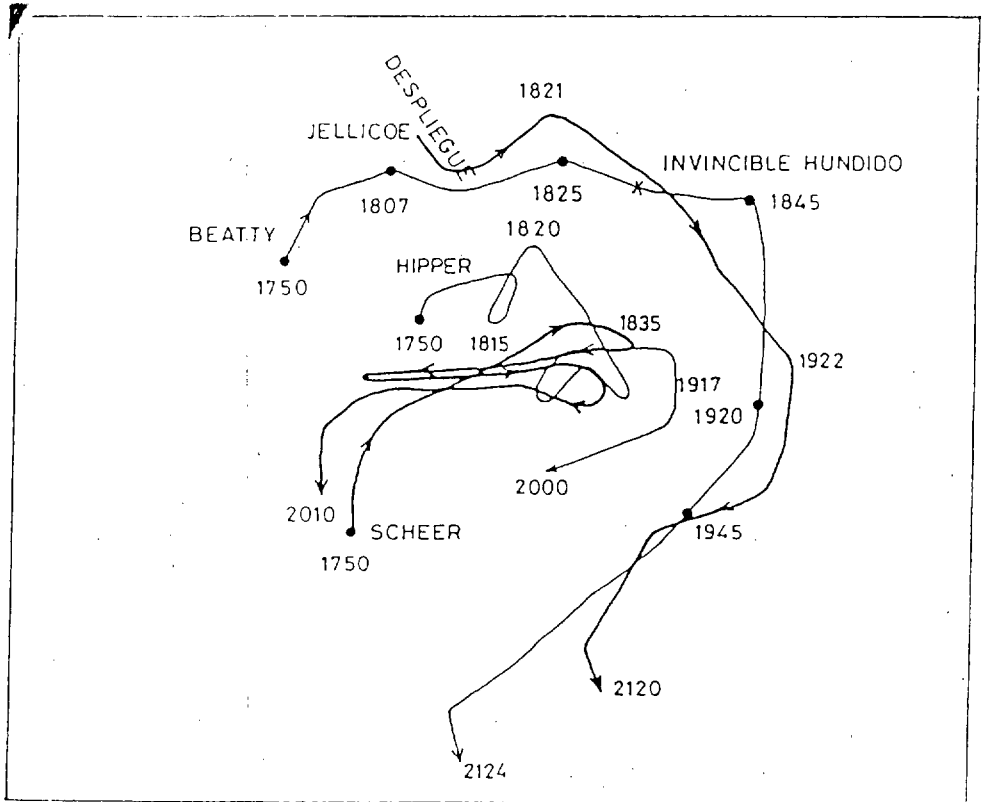
A 18.30 tuvo lugar un hecho fatal en la vanguardia británica. La niebla se aclaró momentaneamente dejando ver en la cabeza de la línea de cruceros de combate británicos al *Invincible*, que como sabemos navegaba ahora como guía de línea con el contralmirante Hood a bordo. El buque quedó perfectamente claro para los *Lützow* y *Derfflinger*, que concentraron su fuego sobre él, a la vez que el crucero británico replicaba inmediatamente.

La tercera salva del *Lützow* ocasionó la explosión de los paños de municiones, partiéndose el barco en dos. Perecieron el contralmirante Hood y 1.028 oficiales y marineros, salvándose solamente seis. Aquí terminó su vida el famoso *Invincible*, primero de los cruceros de combate.

La lucha de los gruesos también se hacía cada vez más encarnizada, pues eran diez o doce los acorazados británicos que habían rebasado ya el punto de giro y concentraban su fuego sobre los cuatro primeros acorazados de la Flota de Alta Mar. El *König*, buque guía de la columna de von Scheer, se estaba llevando la peor parte. En pocos minutos se declararon varios incendios, cayendo sobre él la concentración de proyectiles de doce acorazados, haciendo su posición insostenible, por lo que el contralmirante Benhke, que arbolaba su insignia en este buque, decidió seguir aguas a Hipper cayendo a estribor.

La línea alemana comenzaba un giro de 90 grados y los acorazados ingleses concentraban el fuego sobre el punto de giro.

El almirante de la Flota de Alta Mar izaba su insignia en un buque que ocupaba el lugar número trece en la línea, incluyendo a los cruceros de combate de Hipper, y aunque aún no había podido captar la realidad de la situación, ante tal concentración de fuego sospechó que podía estar enfrentándose a la Gran Flota, por lo que decidió retirarse en tanto no quedase aclarado este punto. En consecuencia, a 18.36 ordenó: «Giro simultáneo de todos los buques 180 grados a estribor».



BATALLA DE JUTLANDIA. COMBATE ENTRE LOS GRUESOS
(31 DE MAYO DE 1.916)

La maniobra era difícil en una línea de ocho millas, la probabilidad de colisionar era elevada y se corría el peligro de confusiones en la evolución, pero el almirante alemán tenía gran confianza en sus comandantes, por cierto muy justificada ya que la larga columna evolucionó en perfecto orden, como un todo homogéneo, quedando el grueso gobernando al sudoeste. La evolución fue favorecida por la niebla que se cerró sobre la columna alemana obligando a los ingleses a cesar el fuego.

La escuadra de Hipper también había sido duramente castigada durante la batalla, ya que desde el primer momento soportaba todo el peso del combate. El *Lützow* tenía grandes averías y su dotación se esforzaba en mantenerlo a flote, por lo que Hipper, a 18.37, decidió declararlo fuera de combate ordenando a su comandante que se dirigiese a Wilhelmshaven, mientras él con su Estado Mayor se trasladaban al *Derfflinger* en un destructor. El *Seydlitz* navegaba escorado y hundiéndose de proa, gobernando con el aparato auxiliar. El *Von der Tann* llevaba una hora sin poder utilizar las torres, que no le habían entrado en batería. El *Derfflinger* tenía destruida la estación radio y las vergas de señales, y sólo podía comunicarse con los demás por banderas de mano.

Eran las 18.45 y la Flota de Alta Mar se retiraba. La acción entre los gruesos había durado veinte minutos. La Gran Flota había terminado ya su despliegue y los veinticuatro acorazados del grueso navegaban en línea de combate a la que se incorporaron por la popa los acorazados de la escuadra de Evan Thomas.

Los cruceros de combate se habían colocado en vanguardia y como la destrucción de Hood había dejado a la línea sin un almirante a la cabeza, Beatty ordenó al *Inflexible* y al *Indomitable* que se colocaran por la popa del *New Zealand* quedando él con el *Lion* en el primer puesto.

A las 18.50 Jellicoe ordenó un giro de 45 grados a estribor por divisiones, quedando la Gran Flota arrumbada al sur, a fin de cerrar distancia y cortar la retirada al enemigo. Ahora el grueso navegaba en seis columnas escalonadas quedando como más avanzada la que estaba en cabeza cuando iban en línea de fila.

Retirada

El almirante Scheer, aunque sabía que se enfrentaba con una fuerza importante no tenía motivos de peso para suponer que se estaba batiendo con el grueso de la Gran Flota, y ante la posibilidad de perder una ocasión de derrotar al enemigo decidió volver al ataque, por lo que a 18.55 ordenó: «Giro simultáneo de todos los buques 180 grados a estribor».

Cinco minutos más tarde, los veintidós acorazados alemanes, después de efectuar nuevamente una espléndida evolución, navegaban al nordeste cuarta al este a 15 nudos. Los cruceros de combate de Hipper adoptaban posiciones a la cabeza de esta línea que ahora era más compacta, ya que se habían cerrado los claros entre las divisiones de acorazados.

Pronto los buques de cabeza de la línea de Scheer se encontraron con el centro del grueso de Jellicoe, que otra vez les cruzaba la T concentrando un volumen de fuego irresistible sobre los buques alemanes a medida que surgían de la niebla.

El almirante alemán comprendió que había cometido un error y dada la peligrosa situación en que se encontraban sus buques, que esta vez distaban sólo 9.000 yardas del enemigo, no le quedaba más alternativa que la retirada, por lo que ordenó de nuevo la inversión de rumbo por giros simultáneos de 180 grados a estribor y, para evitar que el enemigo le dificultase la maniobra, ordenó tajantemente a Hipper: «¡Abordadlos! Los buques lucharán hasta la muerte». El valiente Hipper, con gran arrojo y espíritu de sacrificio, lanza a sus maltrechas unidades como carne de cañón, a fin de facilitar la evolución del grueso, llevando a su buque insignia, el *Derfflinger*, a rumbo paralelo al del enemigo para poder emplear las torres de popa. Con ello consiguió que los ingleses desviasen su atención de la Flota de Alta Mar.

El *Von der Tann* fue alcanzado a popa, propagándose la explosión a la cámara de máquinas de estribor. El *Derfflinger* fue alcanzado repetidas veces habiendo perecido abrasado gran parte del personal de artillería, pero las partes vitales del casco se conservaban bien. El *Seydlitz* estaba tan hundido de proa, que casi toda la roda la llevaba sumergida. El *Möltke* era el que estaba

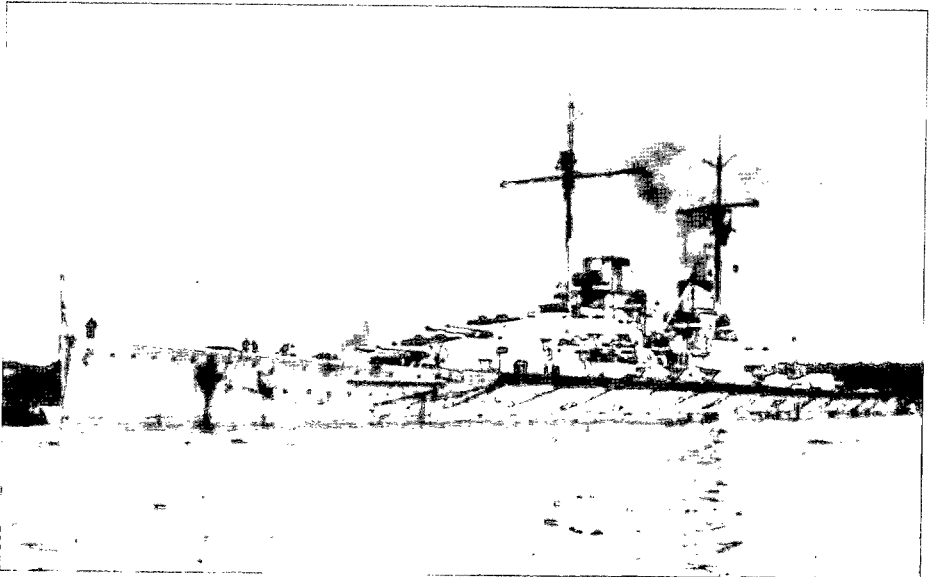
resultando mejor parado. Por fin, a 19.20, los cruceros de combate metían a estribor retirándose una vez cumplida su misión, ocultándose en la cortina de humo que creaba la flotilla de destructores alemanes, que se lanzaban al ataque.

La noche

Para el posterior desarrollo de la batalla, a Jellicoe no le interesaba una acción nocturna, ya que al manejar un número tan grande de buques, los riesgos de colisiones aumentaban con la oscuridad. Además, a lo largo de la guerra, los alemanes habían demostrado gran eficacia en el tiro nocturno. El problema del almirante inglés era mantener intacta la Gran Flota hasta la mañana siguiente, en la que debería resolver la batalla a su favor. Por otra parte, tenía que impedir que los alemanes regresasen a su base aprovechando la oscuridad. Para ello tenía que cubrir el frente de 120 millas entre Horns Reef y Ems para interceptar las entradas de los tres canales que conducían a la bahía de Heligoland.

La idea de Scheer, al contrario de la de Jellicoe, era regresar a puerto y evitar un combate con la luz del día, por lo que puso rumbo al canal de Horns Reef que distaba 90 millas, lo que le tomaría seis horas de navegación a 16 nudos.

Los rumbos de ambas flotas convergían ligeramente, alcanzando primero el vértice de la V la flota de Jellicoe, siendo cuestión de minutos el que no lo alcanzasen simultáneamente.



El crucero de combate alemán *Derfflinger*. (Museo Naval, Madrid.)

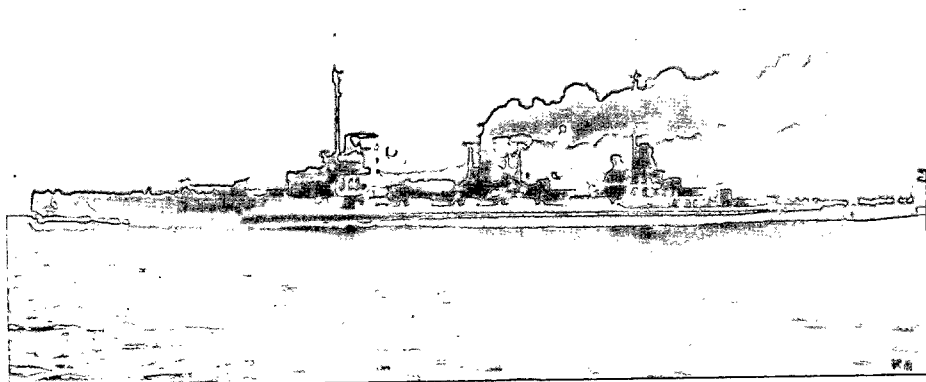
Después de las doce de la noche la V se empezó a transformar en una X y las flotas empezaron a separarse. Ahora bien, las flotillas de destructores que navegaban a cinco millas por la popa del grueso de la Gran Flota sí se encontraron con los acorazados de la vanguardia de la línea de Scheer, lo que dio lugar a una serie de escaramuzas que acarrearón la pérdida de varios buques por los dos bandos.

Uno de ellos fue el *Liützow*, que vio esa noche su fin. A consecuencia de las grandes averías sufridas durante el combate diurno, embarcó tal cantidad de agua que se hizo imposible mantenerlo a flote, por lo que una vez desembarcada su dotación en los destructores que lo escoltaban le fueron lanzados dos torpedos que apresuraron su final. Fue el único crucero de combate germano hundido durante esta guerra.

Al amanecer las flotas enemigas no estaban a la vista, y ninguno de los almirantes antagonistas sabía dónde se encontraba su adversario: la batalla de Jutlandia había terminado.

Conclusiones

La verdadera causa que se disputó en Jutlandia fue el dominio del mar. Jellicoe demostró que ese dominio lo poseía Inglaterra. Scheer se vio expulsado de la zona de batalla mientras Jellicoe continuó moviéndose a su antojo por aquellas aguas hasta que, una vez protegidos los alemanes por los campos minados, dejó de ser necesaria la presencia de la Gran Flota allí y el almirante inglés decidió volver a sus bases. Sin embargo, en conjunto hay que reconocer



El crucero de combate alemán *Mölke*. (Museo Naval, Madrid.)

que los alemanes, con una fuerza inferior, infligieron más daños a los ingleses de los que ellos mismos recibieron.

Los ingleses perdieron catorce buques con 112.000 toneladas, frente a los once buques alemanes con 60.000 toneladas que se fueron al abismo.

También en bajas humanas las cosas fueron peor para los ingleses, que perdieron 6.094 hombres, además de 674 heridos y 177 recogidos por destructores alemanes. Las bajas germanas fueron de 2.551 muertos y 507 heridos.

En lo que se refiere a los almirantes de las escuadras de cruceros de combate, sir David Beatty demostró ser el guerrero por excelencia, combinación de decisión y agresividad. Su papel en la batalla fue muy importante. Se le reprocha el no esperar la incorporación de los cuatro acorazados de Evan Thomas antes de iniciar el primer encuentro con Hipper, pero hay que tener en cuenta que Beatty contaba con un crucero de combate más que su antagonista, y sus unidades disponían de artillería superior a la de los cruceros de combate alemanes; por tanto, aparentemente, su fuerza era superior aunque después resultase no ser así, pero esto no lo supo Beatty hasta después del encuentro y de haber esperado a la escuadra de Evan Thomas es posible que se le hubiera escapado el enemigo.

Von Hipper dirigió a los cruceros de combate alemanes con audacia, energía y serenidad, frente a un enemigo superior, logrando en el primer encuentro con Beatty el éxito más grande obtenido por los buques alemanes durante la guerra.

En cuanto a construcción de cruceros de combate, los alemanes demostraron notoria superioridad. Los *Seydlitz* y *Derfflinger* continuaron navegando por sus propios medios, a pesar de la gran cantidad de impactos que recibieron, que hubieran provocado el hundimiento de cualquier barco de guerra. Los alemanes habían logrado el tipo ideal de crucero de combate y, sin embargo, quedó patente la falta de protección de partes vitales en sus homónimos ingleses.

Bibliografía

- CARRERO BLANCO, Luis: *España y el mar*. Editorial Naval. Madrid, 1941. Escuela Naval Militar. *Historia naval*.
- GIBSON, LANGHORNE y HARPER, J. E. T.: *El enigma de Jutlandia*. Editorial Naval. Madrid, 1935.
- JELICOE, J. R.: *La gran flota británica. 1914-1916. Su creación, desarrollo y trabajo*. Case and Co. Ltd. Londres, 1919.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *Cruceros de batalla. Medio siglo de Historia Naval*. Editorial Naval. Madrid, 1962.
- SHERMER, David: *World War I*. Octopus books Ltd. Londres, 1973.
- SIERRA, Luis de la: *El mar en la Gran Guerra*. Editorial Juventud. Barcelona, 1984.
- WARNER, Oliver: *Grandes batallas navales*. Plaza & Janés. Barcelona, 1964.
- WILSON, H. W.: *Los acorazados en acción*. Editorial Naval. Madrid, 1932.