

CON UNOS BUQUES DE GUERRA EN LOS BOLSILLOS

Javier YUSTE GONZÁLEZ

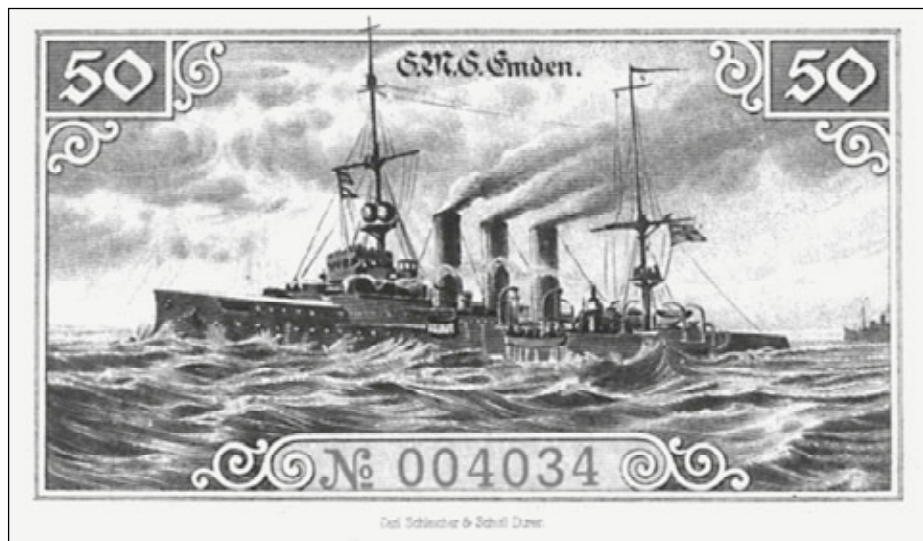


RASCRIBIENDO las palabras del tristemente fallecido José Antonio Cebrián, todos sentimos que «la Historia de los océanos, la Historia del mar es la crónica de los héroes que lo surcaron», pero también de los barcos de guerra que rompieron sus olas. Ya fueran de madera o acorazados, sintieron el ardor de la batalla y la sangre corriendo por sus imbornales. Dejaron su nombre en aquellos que lucharon y murieron rubricando la empresa con honor.

Con el paso de infinidad de horas observando sus delicadas tramas bajo la dorada luz y, en ocasiones, con los ojos cansados por usar la lupa, un coleccionista como yo, dedicado a la notafilia, se da cuenta del poco interés que han tenido las autoridades y los grabadores en representar buques de guerra en los billetes de banco. Es normal que se quiera dar más protagonismo a embarcaciones dedicadas a la pesca, a mercantes y petroleros, ya que son los más relacionados con el espíritu de los billetes en sí, que es la economía nacional e incluso local.

Cuando uno se hunde en los océanos de la notafilia buscando aquel ejemplar que desea, descubre que es tremendamente complejo hallarlo. Pero si hablamos de la fuerza naval, es como si nos enfrentáramos a una auténtica búsqueda del tesoro.

Aunque mi intención inicial era hacer un estudio de la evolución del barco de guerra, tomando como punto de partida una serie de billetes de banco de mi colección, al final, y tras pensarlo mucho, me he quedado únicamente hablando del siglo XX en la Gran Guerra, la Segunda Guerra Mundial y la Guerra del Vietnam (y no es porque no haya tenido ganas de irme más atrás en el tiempo y tratar de todos los tipos de barcos que me hubiera gustado; es más, tenía la intención de comenzar con la galera *La Loba*, la capitana de Álvaro de Bazán en Lepanto, pero por ahora no ha podido ser). Quería ofrecerles un artículo estructurado y con algo de lógica. Espero que les parezca interesante el recorrido que les propongo: inscribirse en el rol del buque corsario más f a m o -



Reverso del billete de 50 *pfennigs* emitido en la ciudad de Emden con fecha de 15 de diciembre de 1918, donde aparece homenajeado el crucero ligero SMS *Emden*.

so del siglo xx, el crucero *Emden*, terminando con algo que a las dotaciones de submarinos que lean estas páginas les sorprenderá gratamente.

SMS *Emden*

Lo único que podía levantar un poco la moral a los ciudadanos alemanes que vieron a su país perder la Gran Guerra y caer en un periodo de crisis, con una inflación monstruosa, son tres iconos bélicos por excelencia. El primero sería Manfred von Richthofen, el *Barón Rojo*, cuyas hazañas son muy conocidas; el segundo, el general Paul von Lettow-Vorbeck, último oficial alemán en deponer las armas, que fue recibido como héroe y vencedor a su regreso de África; y el tercero sería el SMS *Emden* y sus aventuras corsarias a lo largo del Índico y Pacífico sur. Este crucero tiene un sentido homenaje en el reverso del billete de 50 *pfennigs* que se emitió con fecha de 18 de diciembre de 1918 (un mes y medio después de que la flota alemana se amotinara en Kiel y Wilhelmshaven, desobedeciendo las órdenes de zarpar, y de que se derrumbara definitivamente el Reich), y que circuló en la ciudad marinera de la que toma nombre, que lo vio nacer junto a su gemelo el SMS *Dresden* y que fue botado el 20 de mayo de 1908. En dicho homenaje, y como si aún ese crucero ligero de la clase *Dresden* siguiera navegando orgulloso, se le enmarca en un

mar crispado y lluvioso, arriando un bote y ondeando la Reichskriegsflagge, la insignia de guerra de la Kaiserliche Marine (la Marina imperial alemana, la cual existió hasta 1919). La imagen es muy bella y dinámica, sobre todo por el hecho de que el tope proel rompe el marco. El barco que le sigue aguas puede ser el carbonero británico *Buresk*, capturado y convertido en auxiliar del *Emden*, siendo comandado desde entonces por el oficial de presas Julius Lauterbach (el cual escribió un libro con sus experiencias bélicas titulado *Mis aventuras en guerra en el mar 1914-1918*). Sin duda, para los alemanes no había mayor imagen de heroicidad dentro de la ya agonizante Kaiserliche Marine, aunque también queda el recuerdo de sus tripulantes que, aunque al otro lado del mundo y tras el hundimiento de su barco en Cocos el 9 de noviembre de 1914, hicieron todo lo posible por regresar a su patria para seguir luchando. Hechos que merecerían un artículo aparte.

Este billete, que se lo compré a un amable vendedor alemán afincado en Nordloh-Kanal (Apen, Alemania) llamado Ulli Arians, se encuadra dentro de los llamados *notgelds* o billetes de emergencia, los cuales surgen en Europa en las primeras décadas del pasado siglo, principalmente en Alemania y Austria-Hungría. La razón de su existencia es la escasez de monedas debido a que la Primera Guerra Mundial fue una guerra de desgaste y el metal debía ser destinado a fines militares, casi agotándose; además, tenemos las posteriores y durísimas imposiciones económicas del Tratado de Versalles (firmado el 28 de junio de 1919). Sus condiciones fueron tan humillantes desde el inicio de las negociaciones que los tripulantes de la Armada alemana, anclada en las islas Orcadas, hundieron sus propios buques el 21 de junio de 1919 en respuesta al ultraje (de 70 navíos sólo quedó a flote uno).

Los *notgelds* no eran emitidos por el Reichsbank (Banco Central de Alemania, radicado en Berlín), sino por cajas de ahorros, municipios (como es en este caso la ciudad de Emden, sita en Baja Sajonia, junto a la desembocadura del río Ems) y empresas públicas y privadas (como la naviera Hugo Stinnes Linien de Hamburgo, la cual sigue existiendo en la actualidad). No eran medios de pago legales, pero sí aceptados dentro de las zonas donde eran emitidos y, en algunos casos, tenían fecha de caducidad. Las emisiones pueden cifrarse en miles y, a pesar de su escaso valor económico, lo compensan con una gran imaginación en sorprendentes diseños. Así tenemos leyendas locales (algunas se cuentan a través de billetes de distintos valores de la misma serie, como en capítulos), heráldica (es mítica la referente a países escandinavos), referencias medievales, edificios históricos, animales salvajes y de granja, soldados, chistes de pescadores (como con el billete de 50 *pfennigs* de Fürstenberg emitido en 1921), entre otros muchos temas. Imaginación ante la oscuridad.

Al comandante del *SMS Emden*, capitán de fragata (*fregattenkapitan*) Karl Fiedrich Max von Müller (1873-1923), destinado en el protectorado alemán de Tsingtao, no le costó mucho convencer al vicealmirante Maximimi-

lian Graf von Spee para que le permitiera separarse de la escuadra y actuar con total libertad en el Pacífico sur y en el Índico. Para Von Müller, mientras la flota del Pacífico regresaba a Alemania alcanzando el Atlántico, era fundamental que alguien se quedara por allí para hacer todo el daño posible al tráfico mercante enemigo, atacando sus líneas de abastecimientos; eso sí, respetando a las naciones neutrales y los tratados internacionales a rajatabla. Era un plan arriesgado, sin duda alguna, pero alguien debía hacerlo. A pesar del poderío de la Kaiserliche Marine, todavía no había nadie que le soplara a la Marina británica. Había que cumplir las palabras del hombre que creó la Marina imperial alemana, el almirante Alfred von Tirpitz: «Seremos menos, pero seremos mejores».

Von Spee no partió a bordo del SMS *Scharnhorst* muy tranquilo, pero se izaron las banderas para dar el siguiente mensaje: «EMDEN. Destacarse. Buena suerte». Honor y emoción se expresarían en los rostros de los tripulantes del, a primera vista, casi indefenso crucero ligero al oír los vítores de los compañeros que partían hacia la patria, quizá para no volverlos a ver nunca más. El SMS *Emden* ya tenía su patente de corso.

Como características generales de la nave, destacar un desplazamiento de 3.364 t (4.268 t a plena carga), 118,3 metros de eslora, 13,4 metros de manga y 5,55 de calado. Su armamento se centraba en 10 cañones de 105 mm, ocho de 52 mm y dos tubos lanzatorpedos. Alcanzaba una velocidad de 24 nudos y tenía una dotación de 394 hombres.

¿Cómo un único buque de guerra sería capaz de hacer algo en medio del océano más grande del mundo? Quien tuviera noticia de ello a través de los periódicos tildaría este hecho, seguramente, de locura, pero el SMS *Emden* se convirtió en la presa más codiciada de las escuadras británicas, francesas, rusas y japonesas destacadas en su radio de acción. En poco más de tres meses que duraron sus aventuras corsarias logró paralizar todo el comercio naval entre la metrópoli y la India (llegando a atacar Madrás), disfrutando de alguna anécdota curiosa, como la de ser recibidos con todos los honores en la colonia británica de isla de Diego García donde, habiendo ya estallado la contienda, no tenían ni idea de lo que pasaba en el mundo. Von Müller, seguramente muy divertido, no dudó en agradecer el cariño y atenciones recibidas, así como el avituallamiento. Tanto entonces como en sus capturas, el comandante alemán es recordado por su buen trato con los prisioneros y enemigos. Caballerosidad unida a la audacia, valentía y, ¿por qué no?, picaresca en ese último caso. Por suerte, esto es algo que se mantuvo y que era normal entre los oficiales alemanes, incluso en la época de la Kriegsmarine; siempre supieron poner un muro entre ellos y los ideales nacionalsocialistas de Hitler.

El SMS *Emden* tenía un arma que lo hacía muy poderoso. No hablo de cañones, sino de un aparato de TSH (telegrafía sin hilos) muy potente. Cuando iba a por un mercante, captaba los mensajes de socorro y era capaz de calcular la distancia en la que se encontraba el buque de guerra enemigo más

cercano que los recibía. Era imprescindible saber de cuánto tiempo se disponía para hacer desaparecer sus penachos de humo en el horizonte. Pero fue esto mismo lo que causó su ruina al intentar destruir la estación de comunicaciones de Direction Island, en Cocos, la cual unía Australia con el mundo. Los telegrafistas del *Emden* calcularon mal la llamada de socorro que partía de la isla y no se dieron cuenta de que tenían en el horizonte al HMAS *Sydney*. Von Müller se confió, y cuando se quiso dar cuenta era demasiado tarde, aunque no se fue sin presentar batalla en una lucha que tenía perdida de antemano.

Para el comandante lo primero era su tripulación, así que cuando la sala de calderas fue alcanzada ordenó embarrancar la nave. Posteriormente se quemó la bandera de combate. En la batalla, el SMS *Emden* tuvo 178 bajas (134 muertos y 44 heridos). Aunque la destrucción del crucero alemán fue gratamente recibida en el Reino Unido, tampoco hubo inconveniente en la petición que hizo el First Lord del Almirantazgo, Sir Winston Churchill: permitir que Von Müller y sus oficiales conservasen sus sables por el honor y valor de los que hicieron gala en la batalla y durante todo lo que duró su guerra de corso.

Es una sensación propia, pero esta historia es casi como una exquisita novela de aventuras en el mar. En ocasiones sólo faltaba que Von Müller se pareciera a Jack Aubrey y hubiera algún Stephen Maturin por su camareta tocando el violonchelo. No sé si he dado cuenta de todo lo necesario para que sientan una de las mayores aventuras del siglo que no hace mucho vimos morir, el cual fue testigo de lo mejor y peor del ser humano.

Hr. Ms. Sumatra

Seguimos navegando en mares de aventuras, pero ya en la Segunda Guerra Mundial, con un billete que circuló en las Indias orientales neerlandesas (hoy Indonesia) con fecha de 2 de marzo de 1943. Un billete de marcado carácter militar, no sólo por que aparezca el crucero Hr. Ms. *Sumatra* de la clase *Java* a toda máquina, ya que se hace referencia también al Ejército del Aire (un piloto junto a su caza) y Tierra (un infante), todo ello en un intento, a través de estos papeles, de seguir impulsando lo que proclamaba la reina Guillermina de los Países Bajos: resistir y combatir a la Alemania nazi que subyugaba a la metrópoli.

Los cruceros de la clase *Java* (los gemelos *Java* y *Sumatra* —el *Celebes* no terminó de construirse—) seguían la tradición de los buques de guerra alemanes, buscando un diseño claro y eficiente contra su enemigo reconocido: Japón. El diseño corrió a cargo de la Germaniawerft (Kiel).

El Hr. Ms. *Java*, construido en el Nederlandse Scheepsbouw Mij (Amsterdam) y botado el 29 de diciembre de 1920, tuvo multitud de problemas en cuanto a su maquinaria y, por ello, nunca tuvo misiones principales. Tenía un



Reverso del billete de cinco *guldens* de las Indias orientales neerlandesas, donde se aprecia el Hr. Ms. *Sumatra*.

desplazamiento de 6.670 t (8.078 t en plena carga) y unas dimensiones de 155,30 metros (eslora), 16 metros (manga) y 6,22 metros (calado). Su armamento se fundamentaba casi exclusivamente en 10 cañones de 150 mm y una batería antiaérea de seis cañones de 40 mm, entre otros. Alcanzaba una velocidad de 31 nudos y tenía una dotación de 526 hombres. Durante la neutralidad de Holanda, el Hr. Ms. *Sumatra* estuvo al mando del capitán C. H. Brouwer y se dedicó principalmente a la escolta de mercantes nacionales y alemanes por las aguas territoriales de los Países Bajos.

Una vez abierta la brecha de la guerra contra Alemania en mayo de 1940, el *Sumatra* se las vio y deseó para abandonar aguas holandesas y poner proa a Inglaterra, siendo en estos momentos su principal misión llevar a bordo a la princesa Juliana y a sus hijas camino del exilio, siendo escoltado por el *Jacob van Heemskerck*. Acabará integrándose en una escuadra británica en el Caribe y Atlántico, de América a África, dedicado a la interceptación de mercantes alemanes, prácticas de tiro y en dar caza al buque corsario enemigo *Widder*.

En octubre de 1940 llega a Tandjong Prior (Batavia) y entra en carena en Soerabaja. Aunque no se espera que vuelva al servicio, regresa a la actividad en enero de 1942, siendo asignado al 5.º Escuadrón de Cruceros, y en abril de 1944 es transferido a la Marina Real británica, bajo el mando del capitán G. H. Sutcliff. Sus días terminan el 14 de febrero de 1951 al ser vendido en subasta como chatarra junto a otros buques.



Fotografía del Hr. Ms. *Sumatra* a toda máquina en el estrecho de Madura de la que se obtiene el grabado para el billete de cinco *guldens*. (Fotografía obtenida de la página web *Royal Netherlands Navy Warships of World War II*).

USS *Thomas A. Edison*

No tengo la menor duda de que el billete del que hablaré a continuación ha sorprendido a todos los lectores de la REVISTA. Si ya dije que era difícil encontrarse con buques de guerra, mucho más lo es si hablamos de un submarino y, encima, nuclear: El USS *Thomas A. Edison* (SSBN 610), submarino SSBN de la clase *Ethan Allen* (con capacidad de lanzamiento de misiles balísticos).

Este no es un billete de uso corriente, sino un *military payment certificate* o MPC, es decir, de uso exclusivamente militar. Como podemos ver en la parte inferior, y traduciendo al castellano: «Sólo para uso en establecimientos militares de los Estados Unidos por personal autorizado de los Estados Unidos, de acuerdo con las normas y regulaciones aplicables». Este ejemplar en concreto, de cinco centavos, es de la serie 681, la cual circuló entre el 11 de agosto de 1969 (poco más de medio mes antes de la llegada a la Luna) y el 7 de octubre de 1970 en Vietnam, en uno de los periodos de mayor impopularidad de la guerra, cuando salta a la opinión pública la confirmación de que en la aldea vietnamita de My-Lay fueron asesinados a sangre fría por el Ejército estadounidense más de cien nativos, en su mayoría mujeres, ancianos y niños.

Este diseño, bordeado por una trama grecorromana que asemeja las olas

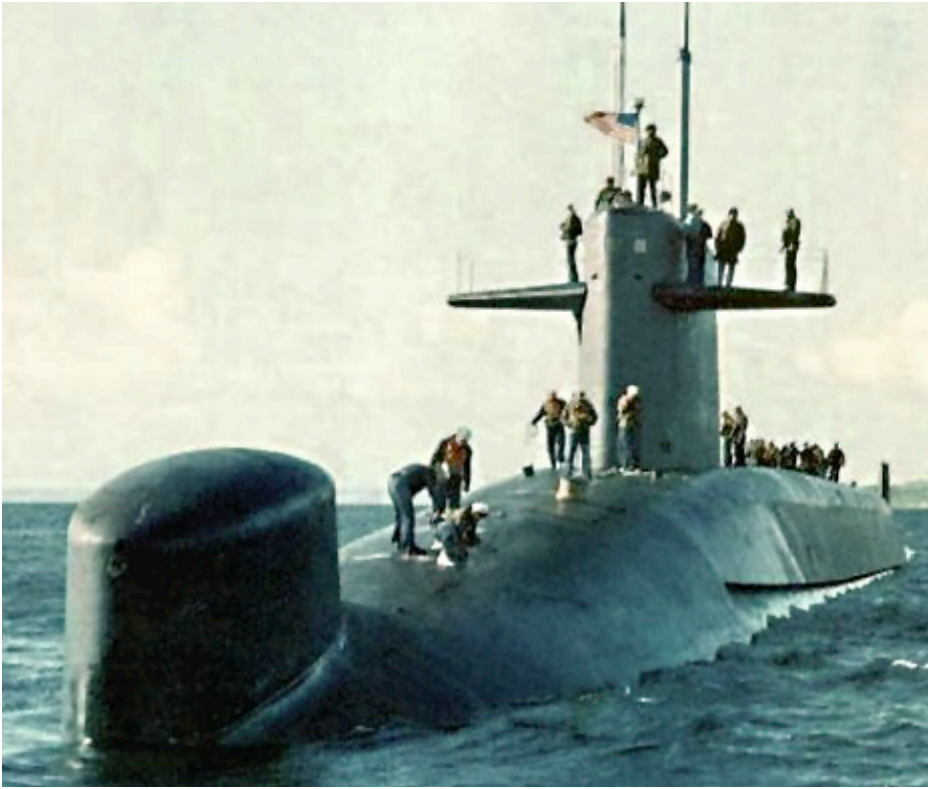
del mar haciendo de marco, y con un grabado realizado por Edgard R. Felver en 1966 tomando como modelo una foto del USS *Thomas A. Edison* hecha por el capitán Charles M. Young (comandante de la *Blue Crew* que acabada de ser relevada por los hombres del capitán de la *Gold Crew*, Walter Dedrick) en Escocia en el año 1963, en Firth of Clyde, no muy lejos de la base de Holy Loch, donde concluyó su primera patrulla atlántica. En el grabado se elimina la dotación de la cubierta (gracias al cartagenero Jorge Bañón por facilitarme estos detalles y la identidad del buque en sí). Se empleó en valores inferiores a un dólar (en el cual aparece un piloto de combate en el anverso y cuatro jets F-100 *Super Sabre* en el reverso) y así los tenemos con marco en verde (cinco céntimos), morado (10 cts), rojo (25 cts) y marrón (50 cts), con los reversos a juego, con un astronauta en pleno paseo espacial.

El mundo de los *military payment certificates* es muy extenso y complejo, no sólo en los Estados Unidos de América, sino también en otros países. A esto hay que añadir los certificados de campos de concentración, llamados POW (*prisoner of war*). Éste no es un terreno en el que me haya detenido mucho, aunque hay preciosidades como los certificados aliados en Francia durante la Segunda Guerra Mundial.

Algo que admiro de los americanos es su especial devoción hacia las personas de renombre que han aparecido a lo largo de su corta pero intensa Historia, así como de los buques de guerra. Museos flotantes (entre los que destaca el USS *Constitution*, aún en activo en el listado de la Marina) y un largo número de buques llenos de nombres, como es el de nuestro caso: el gran inventor norteamericano Thomas Alva Edison (Milán, Ohio, 1847-West Orange, Nueva York, 1931), que nos dio creaciones tales como el fonógrafo, el



Anverso del *Military Payment Certificate* de cinco centavos de la serie 681 con el grabado del submarino SSBN 610 USS *Thomas A. Edison*.



Fotografía del USS *Thomas A. Edison* tomada en Firth of Clyde. (Fotografía obtenida de *internet* cuya autoría se le atribuye el capitán Charles M. Young).

microteléfono, el megáfono, el kinetoscopio o la lámpara eléctrica de incandescencia, entre otras que nos tomaría mucho tiempo referir.

Su quilla fue puesta el 15 de marzo de 1960 en Groton (Connecticut) en los astilleros de la Electric Boat Division (General Dynamics Corp.); botado el 15 de junio de 1961 y amadrinado por la Madeleine Edison Sloane (primera hija del segundo matrimonio del genial científico que da nombre al SSBN 610) y entregado el 10 de marzo de 1962. Su desplazamiento en superficie era de 6.900 t, mientras que en inmersión era de 8.000 t. Sus dimensiones eran de 124 metros de eslora y 10 de manga. Su armamento se componía de 16 misiles Polaris y cuatro tubos lanzatorpedos. Alcanzaba una velocidad de 20 nudos en superficie y poseía una dotación de 110 hombres. Armado con misiles Polaris se le encomienda una serie de 17 misiones de patrulla en el océano Atlántico en cuatro años. Entre 1968 y 1973 operó en los puertos de

Nueva Londres (Connecticut) y la base de Rota, Cádiz (alguno de los lectores que estuvieron destinados allí lo recordarán seguramente), con un total de 19 patrullas atlánticas; pero ese último año es transferido a la flota del Pacífico (en 1980 este submarino tiene base en Guam).

Sus últimos quince años de existencia se me antojan un tanto tristes. Entre desmantelaciones y misiones inferiores, se le reclasifica el 6 de octubre de 1980 como submarino de ataque SSN 610 y es usado como aula flotante de entrenamiento (lo cual tampoco es que esté mal). En 1996 entra en el programa de reciclado de buques y submarinos nucleares de la Marina de los Estados Unidos y causa baja definitiva el 1 de diciembre de 1997.

Llegado a este punto, «ya estamos maniobrando para atracar en nuestro arsenal» y espero que hayan disfrutado de esta, para mí y seguro que para ustedes, curiosa travesía a lo largo del mundo y del tiempo, rompiendo olas en mares distantes, a bordo de buques de guerra, aunque sin salirnos de los cuerpos de unos frágiles billetes de banco.



BIBLIOGRAFÍA

- BAAMONDE, Ángel: *Billetes del mundo*. Unidad Editorial, S. A. Madrid, 2003.
- K. BAUER, Jack, y ROBERTS, Stephen: *Register of Ships of the US Navy, 1775-1990: Major Combatants*. Greenwood Press. Westport (Connecticut), 1991.
- FERIA, Rafael: *Historia del dinero*. Lunwerg Editores y Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. Madrid, 1999.
- AA. VV: *Crónica del Mundo*. Plaza & Janes Editores, S. A. Barcelona 1987.
- AA. VV: *Diccionario Enciclopédico Abreviado*. Vol. 1. Plaza & Janes Editores, S. A. Barcelona, 1964.
- Aceros y vapor*. <http://www.historialago.com/aceroyvapor.htm>
- Royal Netherlands Navy Warships of World War II. <http://www.netherlandsnavy.nl/>
- <http://es.wikipedia.org/>