



HISTORIAS DE LA MAR

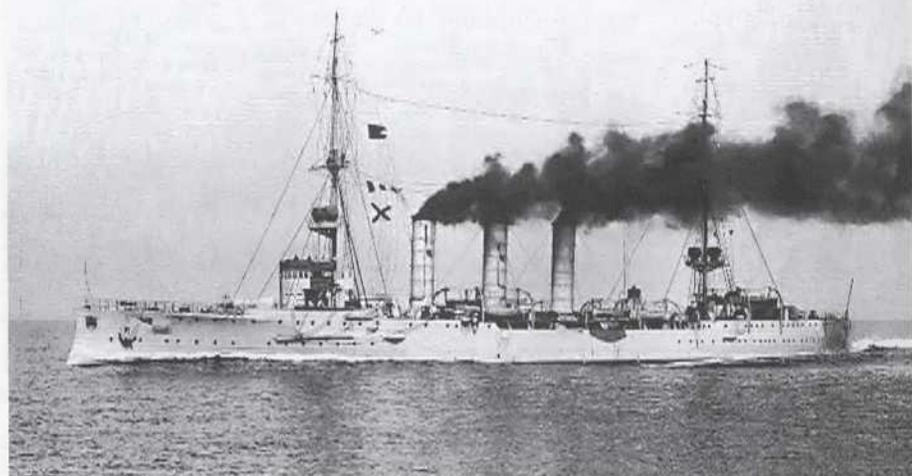
CRÓNICA DE UNA EPOPEYA: EL CRUCERO *EMDEN*

Joaquín RUIZ DÍEZ DEL CORRAL



URANTE la Primera Guerra Mundial, Alemania llevó a cabo una eficaz guerra naval contra el tráfico marítimo enemigo. Eficaz pero difícil debido a la superioridad de la Flota británica y a que las colonias alemanas que podían servir de base pronto cayeron en poder de los aliados. Aun así, un reducido número de unidades de la Kriegsmarine, dejados a sus propios recursos en los inmensos espacios marítimos, hundieron infinidad de buques mercantes e

hicieron distraer importantes contingentes navales enemigos en su persecución, llegando a constituir un verdadero quebradero de cabeza para el Almirantazgo británico. En palabras de Luis de la Sierra, marino de guerra e historiador



Crucero ligero alemán *Emden*.

naval, escribieron «una historia de tenacidad, abnegación, elevado patriotismo y valor».

De entre estos corsarios alcanzó una fama mítica el crucero ligero *Emden*, que en una fantástica travesía alcanzó la gloria y entró en la leyenda por lo titánico de su acción, la caballerosidad con el enemigo, la pericia de su comandante y la disciplina, entusiasmo y heroísmo de su dotación.

El barco

El *Emden* fue concebido no sólo como explorador o conductor de flotilla, sino también para realizar largos cruceros en lejanos mares. Puesto en grada en 1906 y botado en 1908, inmediatamente fue utilizado para el servicio colonial. Tenía una proa dotada de un discreto espolón y su popa era de crucero, bastante redondeada. Contaba con un estilizado pero sólido casco de acero. En el extremo popel del castillo y en el proel del alcázar se elevaban dos sencillos y altos palos de igual altura provistos de las correspondientes cofas. Su compartimentación estanca se aseguraba por doce mamparos. Desplazaba 3.664 toneladas, tenía una eslora de 111,7 metros, una manga de 13,5 y un calado de 5,1. Daba 24,1 nudos que le proporcionaban sus doce calderas Schultz-Thornycroft a carbón y su autonomía era de 3.760 millas a 12 nudos. Su artillería principal estaba constituida por diez cañones de tiro rápido de 105 mm,

dos montajes simples en el castillo, dos sobre el alcázar, dos en la cubierta principal y dos a cada banda; asimismo montaba dos tubos lanzatorpedos de 450 mm y disponía de varias ametralladoras de 8 mm.

El solitario *Emden*

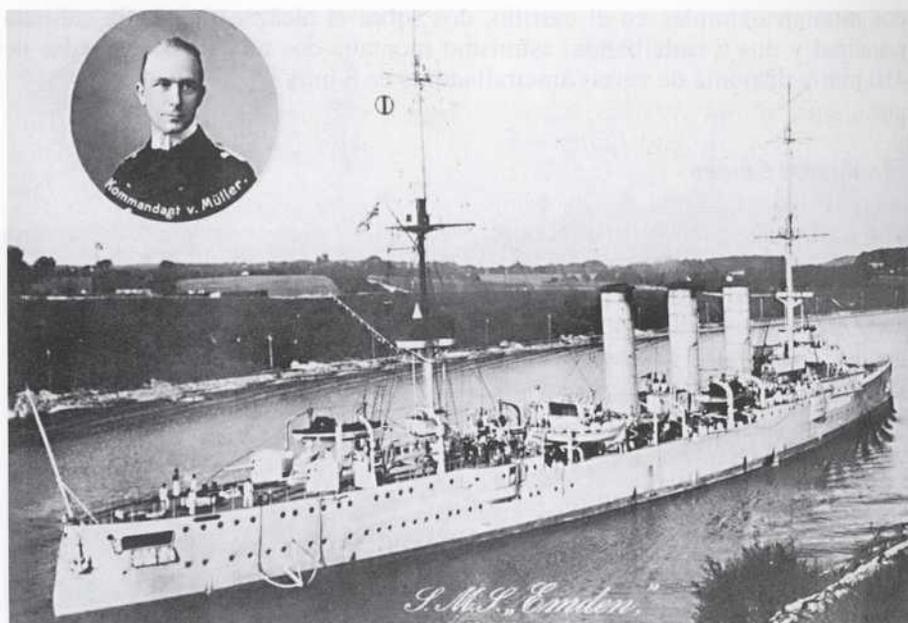
Al comenzar la Gran Guerra, el *Emden* se encontraba destacado en la próspera posesión alemana de Tsing Tao, en la costa china. Estaba al mando del capitán de fragata Karl Friederich von Müller, un competente marino de cuarenta años, considerado por quienes le conocieron como «un verdadero esclavo del deber», muy querido por su dotación, a la que conocía perfectamente, exigiéndola mucho y preocupándose constantemente por su bienestar.

El 31 de julio de 1914, ante la inminencia de la guerra y la posibilidad de quedar bloqueado en puerto por las numerosas unidades que las potencias enemigas tenían en la zona, abandonó su fondeadero adentrándose en el mar Amarillo, donde el día 4 de agosto, primer día de las hostilidades, apresó al excelente vapor *Ryazan*, perteneciente a la Flota Voluntaria Rusa, una especie de flota mercante auxiliar de la Armada Imperial, conduciéndole a



Capitán de fragata Karl Friederich von Müller.

su base, donde fue inmediatamente alistado como crucero auxiliar y rebautizado como *Kormoran*, tomando el nombre del viejo cañonero alemán del que procedía el armamento que le fue instalado. Después, se dirigió a las islas Marianas para unirse a la escuadra alemana de Extremo Oriente al mando del vicealmirante conde Maximilian von Spee. El 12 de agosto de 1914 fondeó en la montañosa isla de Pagán, donde aguardaba la escuadra. Al día siguiente, Von Spee celebró un consejo de guerra en su buque insignia, el crucero acorazado *Scharnhorst*, y después de escuchar los arriesgados proyectos de Von Müller, le autorizó a separarse de la escuadra para hacer, solo y sin apoyo alguno, la guerra en curso en el océano Índico. A las 0800 h del día 14, el



buque insignia izó las banderas de señales que decían: «Destáquese el *Emden*. Buena suerte». Comenzaba la gran aventura.

Acompañado por el *Markomania*, mercante de 4.505 toneladas, requisado para servirle de carbonero, arrumbó al Sudsudoeste, hacia las islas de la Sonda, iniciando su solitaria campaña. En los días siguientes se cruza con numerosos veleros y ante el temor de ser reconocido como alemán, ya que los buques ingleses sólo tenían dos o cuatro chimeneas, no tres como el *Emden*, a instancia del segundo comandante, capitán de corbeta Hellmuth von Mücke, se levanta una falsa cuarta chimenea de madera y lona, abatible merced a un ingenioso mecanismo, colocada a proa de la verdadera chimenea proel, camuflándose así y asemejándose enormemente al crucero británico *Yarmouth*. El 22 de agosto pasan el ecuador, celebrándolo con los tradicionales jolgorios y festejos.

Campana vertiginosa

Ya en el golfo de Bengala, después de eludir al acorazado *Hampshire* que durante cinco días navega con rumbo paralelo, en la madrugada del 9 de septiembre el oficial de presas del crucero, alférez de navío Julius Lauterbach, visitó y detuvo al vapor griego *Pontporos* que, aun siendo neutral, transporta-

ba un cargamento de carbón por cuenta del gobierno británico, lo que constituía un típico supuesto de contrabando de guerra, por lo que Von Müller lo apresó, incorporándolo como buque carbonero en la flotilla auxiliar. Después, hundió o capturó a otros siete mercantes británicos (*Indus, Lovat, Kabinga, Diplomat, Killin, Trabboch, Clan Matheson*), cuyas tripulaciones y pasaje pasaban a los carboneros, recibiendo un trato humanitario y cortés, siéndoles permitido trasladar a bordo todas sus pertenencias (entre la gran cantidad de equipajes y efectos personales que embarcó el crucero, hay que destacar algunos tan pintorescos como un armonio o una motocicleta), para ser despachados a puerto neutral en la primera oportunidad. En pocos días nuestro corsario había sembrado el pánico en el Índico, consiguiendo que los gobiernos australiano y neocelandés suspendieran los embarques de tropas con destino a los frentes europeos.

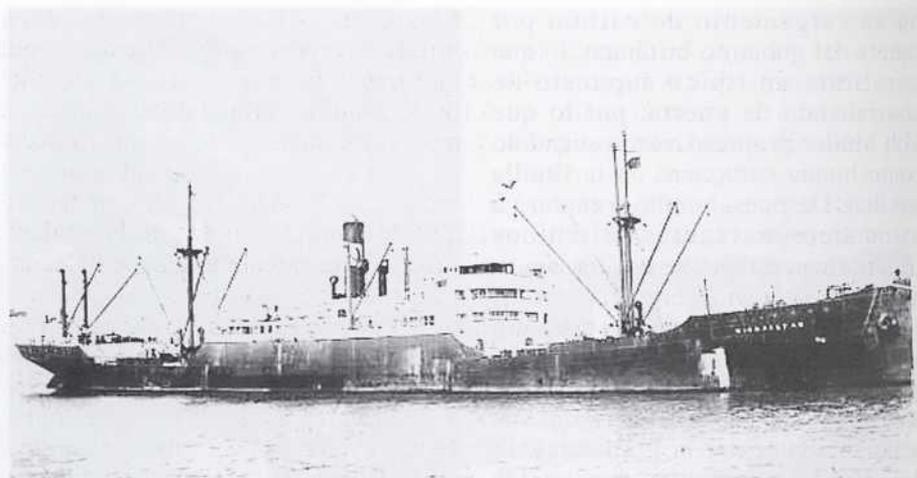


Capitán de corbeta Von Mücke.

Von Müller consideró prudente abandonar aquellas aguas y dar un golpe de efecto: bombardear Madrás. Al anochecer del día 22 llevó a cabo su plan, situándose a unos tres mil metros de la costa y disparando 125 salvas sobre el puerto, que causaron cinco muertos, doce heridos y graves daños materiales producidos por el incendio de los grandes depósitos de combustible situados en el puerto. El bombardeo, de una escasa hora y media de duración, consiguió interrumpir durante varios días el comercio naval con la India.

El *Emden*, a toda máquina, se dirigió al Sur, y el día 25, frente a Colombo, hundió dos barcos, el *King Lud* y el *Tymerik*, éste con 4.000 t de azúcar, que bajaron al abismo. Prosiguió su vertiginosa carrera, circunnavegó Ceilán y continuó hundiendo o capturando barcos enemigos, entre otros el carguero *Buresk*, con más de 6.000 t de excelente carbón, que pasaron a engrosar las ya casi inexistentes reservas del *Markomania* y el *Pontporos*. El *Buresk* se incorporó a la flotilla de buques que auxiliaban al crucero.

Von Müller sabía, por la información que le proporcionaban las tripulaciones que capturaba y por la densidad del tráfico radiotelegráfico que interceptaba, que estaba sometido a una intensa persecución, por lo que decidió abandonar



Markomannia.

las aguas cingalesas. El 9 de octubre arribó a la isla de Diego García, una remota posesión británica en el océano Índico a la que no había llegado noticia sobre el comienzo de la guerra, por lo que fue amistosamente recibido por la mínima comunidad británica de la isla; así que, como si tal cosa, carboneó y limpió fondos, varando en la playa a falta de un dique apropiado para efectuar la limpieza. Este nuevo revés, con tintes de tomadura de pelo, enfureció a los británicos, que se desquitaron un poco cuando el crucero *Yarmouth* capturó el día 14 al *Pontporos* y hundió al *Markomannia*, aunque no pudo localizar al *Emden*, que el día 10 ya había zarpado de Diego García. Prosiguió el crucero su vertiginosa carrera. El día 15 hundió a los mercantes *Clan Grant* y *Benmohr* y a la draga *Ponrabbell*. Entre las 2400 h del día 18 y la 0100 h del 19, avistó al mercante español *Fernando Poo*, procedente de Manila en demanda de Colombo y Barcelona, al que tras identificarse dejó marchar por ser un buque neutral. Al día siguiente hundió al *Troilus* y al *Chilkana* y capturó dos mercantes británicos más, el *Saint Egbert*, al que despachó a Sumatra para desembarcar a las tripulaciones capturadas, y el *Exford*, que pasó a sustituir al hundido *Markomannia*.

Penang

A las dos de la madrugada del 28 de octubre, amparado en la oscuridad y camuflado con su falsa cuarta chimenea, que le facilitaba ser confundido con el crucero inglés *Yarmouth*, entró en el abrigado puerto enemigo de Penang,

en la costa occidental malaya, cerca de Singapur. Nadie descubrió al *Emden*, que pudo ver que en la rada se encontraban varios barcos enemigos que formaban parte de las fuerzas aliadas que trataban de darle caza; entre ellos estaba el crucero ruso *Zemciug*, de 3.180 toneladas y armado con cañones de 120 mm. Aprovechando la sorpresa, a muy corta distancia lanzó dos torpedos y una andanada que partieron en dos al crucero del zar, que se fue a pique y tuvo 91 muertos y 108 heridos. Al abandonar el escenario del combate, el contratorpedero francés de 310 toneladas *Mousquet*, a pesar de la evidente inferioridad en que se encontraba, se lanzó valerosamente al ataque disparando y lanzando sus torpedos, hasta que a las 0730 los cañones del *Emden* lo echaron a pique, llevando a bordo a su heroico comandante, el teniente de navío Theroine, que permaneció en el puente hasta el final, a pesar de haber perdido una pierna en el combate. Producido el hundimiento, Von Müller ordenó parar las máquinas para tratar de recoger a los supervivientes, embarcándolos en número de 36, siendo atendidos solícitamente por los dos médicos germanos y tratados con extrema cortesía y abnegación mientras permanecieron a bordo. Consumada la hazaña, después de captar radiotelegráficamente que la estación de Penang había alertado de su letal presencia, el *Emden* puso rumbo noroeste escapando a toda máquina.

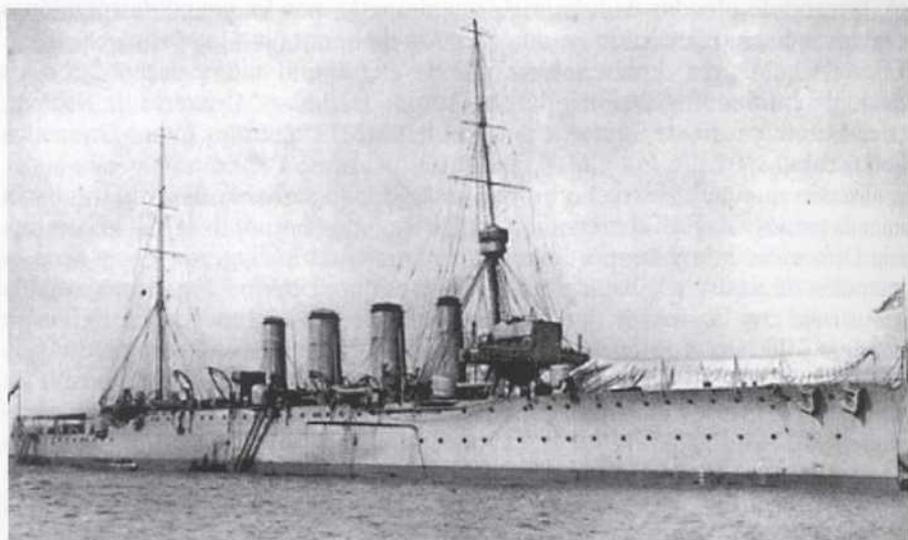
El final

En este punto, las andanzas del *Emden* ya eran famosas en el mundo entero, levantando oleadas de admiración y simpatía, por lo que su destrucción o captura se había convertido en una cuestión de honor para la Marina británica. El día 31 interceptó al mercante británico *Newburn*, al que se trasbordaron los prisioneros franceses, ordenándosele que los trasladara al puerto de Sabang, en el extremo norte de Sumatra, perteneciente a las neutrales Indias Orientales holandesas.

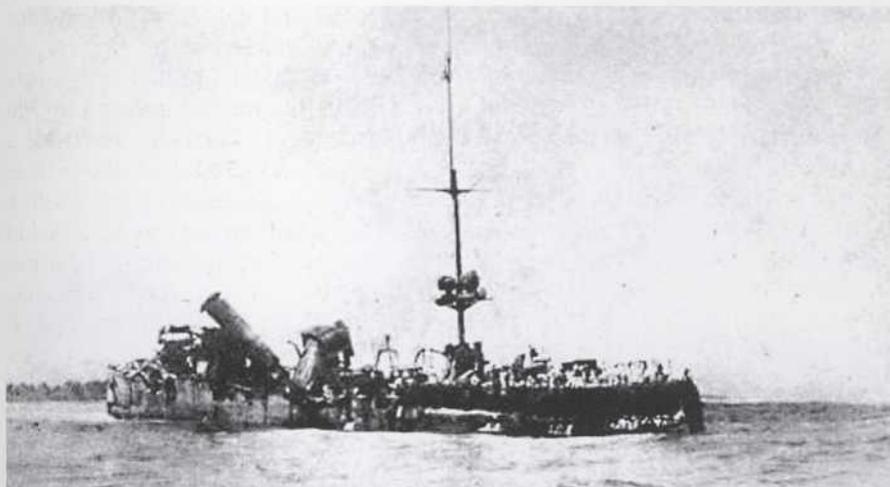
Viendo que en el estrecho de la Sonda, donde se había dirigido, no hacía nuevas presas, Von Müller concibió un arriesgado plan: se dirigió a la coralina isla Dirección, la más importante del británico archipiélago de Cocos, con la intención de destruir la estación de TSH y cortar el cable telegráfico que unía a Australia con la India y Zanzíbar. Así, el 9 de noviembre, fondeó el *Emden* próximo a la isla, a la que envió un trozo de desembarco de cuarenta y seis hombres, al mando del capitán de corbeta Von Mücke, con el propósito de destruir la estación radio y apoderarse de los códigos secretos de comunicaciones. Von Müller podía haber cañoneado la estación radiotelegráfica antes de que desembarcaran sus hombres, pero quiso evitar toda innecesaria efusión de sangre. Esta decisión le resultó fatal: Apercibidos en la isla de lo que se les avecinaba, lanzaron al éter un mensaje de alarma, que fue captado, 50 millas al norte, por un convoy de tropas australianas con destino a Europa, poderosa-

mente escoltado por el crucero de batalla japonés *Ibuki* y dos cruceros pesados de la recién creada Armada australiana, el *Sydney* y el *Melbourne*.

Von Müller sabía que trataban de darle caza, pero calculó mal la distancia real que le separaba de sus perseguidores, creyéndola mucho mayor. Captado el mensaje, el *Sydney*, al mando del capitán de navío Glossop, se dirigió a toda máquina a la isla Dirección, a la que arribó a las 0900 h. A las 0930 se tocó zafarrancho de combate en el *Emden*, que levó anclas para poder salir a mar abierto y tener libertad de movimientos en el inminente combate. Así lo hizo sin siquiera poder recoger al trozo de desembarco, lanzándose contra el enemigo. Diez minutos después comenzó el combate al abrir fuego el *Emden*, que centrando el tiro hizo volar el telémetro proel del *Sydney*. Al principio el británico tiró mal, pero consiguió corregir el tiro, disparando salvas dispersas con sus cañones de superior calibre, 152 mm, que alcanzaron al *Emden* causándole un elevadísimo número de muertos y heridos y graves daños materiales. El primer impacto alcanzó a la caseta de la radio, matando a todos sus operadores, poco después fue alcanzado el puente resultando Von Müller levemente herido; los montacargas de munición eléctricos fueron inutilizados debiendo trasladarse la munición a brazo, lo que causó numerosas bajas; los cañones de babor estaban destrozados y no quedaba un solo telémetro útil; a pesar de todo, el crucero alemán continuó defendiéndose valerosamente, llegando incluso a disparar un torpedo que no alcanzó el blanco. Todos los esfuerzos del corsario fueron inútiles, ya que debido a su patente inferioridad artillera fue literalmente machacado por el crucero británico. Von Müller, para



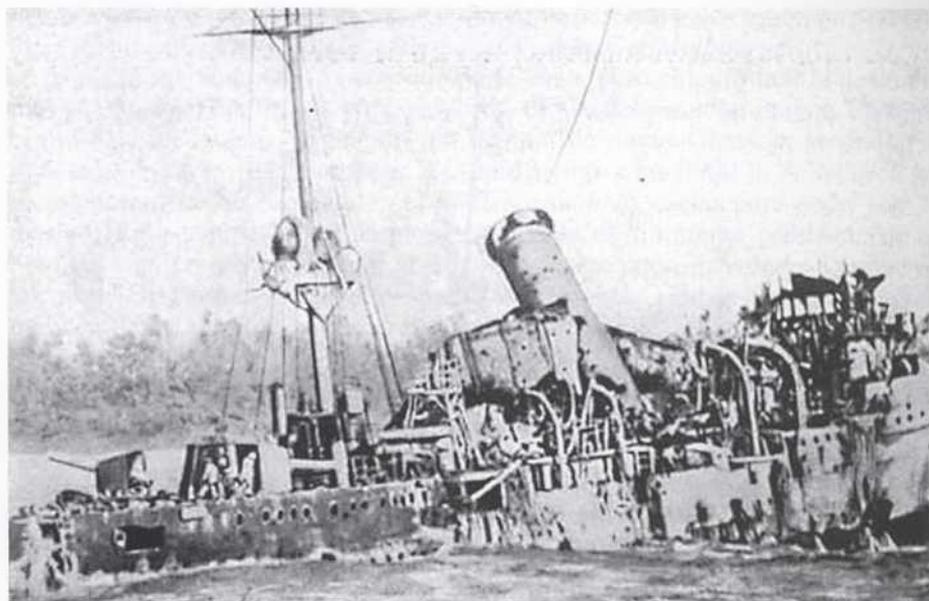
Sydney.



evitar el total e inevitable aniquilamiento de su dotación y para impedir que su destrozado barco fuera capturado, se dirigió con toda la potencia de sus máquinas a un arrecife de coral cercano a la isla de North Keeling, con la intención de embarrancar; el enemigo, persuadido de las intenciones del corsario y deseoso de apresararlo, redobló el fuego para impedirlo, pero no pudo evitarlo, embarrancando en el arrecife a las 1115. El valiente crucero no era más que un pecio de humeante chatarra lleno de muertos y heridos.

Entretanto, el buque de aprovisionamiento *Buresk* había llegado a la isla, punto de encuentro acordado previamente y, dándose cuenta de lo que sucedía, hizo todos los esfuerzos posibles para atraer la atención del enemigo sobre sí, lo que provocó que el *Sydney* saliera en su persecución, permitiendo así que los miembros de la dotación del *Emden* que se encontraban en condiciones para alcanzar a nado la isla, que distaba unos cien metros del atolón, fueran autorizados para hacerlo, aunque varios de ellos perdieron la vida en el intento al ser violentamente arrojados por la mar contra el cortante atolón. En este punto, regresó el *Sydney*, que no había podido capturar al *Buresk*, ya que éste había abierto los grifos de fondo, autohundándose, y volvió a abrir fuego contra el inerme crucero, sin interrumpirlo hasta el momento en que fue arriada la bandera de combate, que por olvido había continuado izada. Se produjeron más muertos y heridos entre la dotación alemana en una acción ya inútil y absolutamente condenable. Von Müller fue el último en abandonar su barco, afanándose hasta el final en inutilizarlo al máximo para el enemigo.

En el corto espacio de tiempo que duró la epopeya de nuestro corsario, el *Emden* se hizo acreedor de la admiración del mundo entero, siendo reconocido su heroísmo por la propia Marina británica, su más encarnizado enemigo.



En poco más de tres meses había recorrido más de 30.000 millas, hundido 16 buques enemigos (más de 70.000 toneladas de registro bruto) y apresado o visitado 17 barcos más.

Epílogo

La dotación del *Emden* se componía de 368 hombres; de ellos, cuarenta y seis habían desembarcado con Von Mücke y nueve marinaban el *Buresk*. De los 313 que habían tomado parte en el combate, 134 habían muerto como consecuencia del mismo y gran parte de los supervivientes habían resultado heridos.

Los supervivientes fueron trasladados al *Sydney* y al crucero auxiliar *Empress of Russia*, que pusieron proa a Colombo donde arribaron el 15 de noviembre. Al llegar, el segundo comandante del *Empress of Russia* dio lectura a un comunicado del Ministerio de la Guerra británico en el que se indicaba que por el heroísmo y escrupuloso respeto a las leyes de la guerra acreditados por el crucero, el rey Jorge V de Inglaterra ordenaba la devolución de sus sables a todos los oficiales alemanes. Los sables habían quedado en el *Emden*, pero ese reconocimiento confortó enormemente a los prisioneros. Después, fueron conducidos a Malta, donde comenzó un largo cautiverio que sólo finalizaría al concluir la guerra.

Mención aparte merecen Von Mücke y sus hombres. Tuvieron más suerte que el resto de sus compañeros. Una vez desembarcados, desde la isla contemplaron impotentes el combate naval que acabó con su barco. Para evitar ser capturados por el enemigo, se apoderaron de una vieja goleta surta en la isla, la *Ayeshá*, en la que consiguieron hacerse a la mar. Navegaron 1.600 millas, sin radio ni cartas, casi sin agua ni víveres, y lograron burlar el cerco británico, llegando a la península Arábiga, desde donde lograron llegar a Constantinopla, la capital del aliado Imperio Otomano, para después ser repatriados a Alemania. Otra hazaña, derroche de valor y patriotismo. Pero esa ya es otra historia.



BIBLIOGRAFÍA

POCHHAMMER, Hans: *De Tsing Tao a las Falkland*. Ediciones y Publicaciones Iberia. Barcelona, segunda edición, abril 1932.

LAUTERBACH, Julius; *Mis aventuras de guerra en el mar 1914-1918*. Joaquín Gil editor. Barcelona, primera edición, febrero 1936.

DE HOHENZOLLERN, Francisco José: *Emden. Las hazañas del famoso crucero alemán en los mares de Oriente*. Iberia-Joaquín Gil editor. Barcelona, segunda edición, diciembre 1939.

FONTRODONA, Mariano: *La odisea del crucero Emden*. Revista Historia y Vida, número 59. Barcelona, febrero 1973.

La Marina, tomo II, perfiles. Editorial Delta, S. A. Barcelona 1983.

LÓPEZ PALANCAR, Luis: *Los corsarios del Káiser*. Editorial Naval. Madrid, primera edición, marzo 1984.

DE LA SIERRA, Luis: *La mar en la Gran Guerra*. Editorial Juventud. Barcelona 1984.

DE LA SIERRA, Luis: *Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*. Editorial Juventud. Barcelona 1985.