

LOS CRUCEROS AUXILIARES ALEMANES Y LA GUERRA DEL CORSO DURANTE LA GRAN GUERRA

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

A modo de introducción



El inicio de la Gran Guerra, Inglaterra, a pesar de conformar un gran imperio, dependía en exceso de las importaciones de ultramar. El carbón y una parte del material de hierro constituían las únicas materias primas disponibles en las islas; los restantes productos industriales y la mayor parte de los víveres de consumo llegaban a través de su Marina Mercante. Esa situación de dependencia había fomentado en el pueblo inglés el afán por disponer de una flota mercante moderna y competitiva, pretensión que vieron satisfecha al disponer en 1914 de 21.500.000 toneladas de registro, la mayor parte en buques cargueros. Alemania, a pesar de ocupar el segundo puesto en el *ranking* de las flotas mercantes mundiales, solo disponía de algo más de 5.000.000 toneladas, seguida de los Estados Unidos, Francia, Japón, Rusia...

Desde el inicio del conflicto bélico se evidenció la superioridad de la Royal Navy en el dominio del mar. Sin embargo, ni las fuerzas de los imperios centrales ni las de la Triple Entente se esforzaron por medir voluntariamente sus fuerzas en mar abierto. Los alemanes utilizaron en la contienda las armas más solapadas de las que podían disponer en ese campo, como eran los submarinos y los buques corsarios, que inutilizaron millones de toneladas de buques aliados y neutrales cooperantes, dificultando el abastecimiento de material bélico y materias primas esenciales. Los británicos se esforzaban, gracias a su supremacía logística, en asfixiar a las fuerzas alemanas tratando de impedirles ampliar su radio de acción, con el fin de minimizar los daños que ocasionaban los cruceros auxiliares en sus unidades. El error táctico del

Almirantazgo alemán al posicionar minas fuera de sus aguas jurisdiccionales permitió a los ingleses cerrar a la navegación neutral determinadas áreas del mar del Norte, reduciendo con ello la labor de sus patrulleros encargados de vigilar la zona; asimismo, con la incoherente estrategia planteada, el radio de acción de los submarinos teutones quedó sensiblemente restringido. El hundimiento, el 7 de mayo de 1915, del RMS *Lusitania*, de la Cunard, por el *U-20* —calificado como uno de los crímenes de guerra más execrables del pasado siglo— decidió la entrada de los norteamericanos en la contienda.

El Etappendienst

Una de las incógnitas que surgen cuando acompañamos a los cruceros auxiliares alemanes por los puntos más recónditos del planeta es el procedimiento adoptado para coordinar el entramado operacional logístico, así como quiénes son los encargados de ejecutarlo. La respuesta está en el Servicio Secreto de Aprovisionamiento de la Armada o Etappendienst. La creación de este servicio se remonta al año 1911, y su misión principal era la de recabar la mayor información posible sobre todos los buques mercantes y de guerra extranjeros que arribaran a los puertos donde hubiera agentes de la citada organización, que eran los encargados de abastecer de manera secreta y desde puertos neutrales a los cruceros regulares y auxiliares alemanes. Los agentes eran reclutados entre el personal de las compañías de navegación, petroleras o de otras empresas que tuvieran delegados en el extranjero; también se acogían simpatizantes de Alemania, aunque los realmente implicados en estas misiones eran los agregados navales, profundos conocedores de las características y posibilidades de los países en los que estaban destinados. Los centros neurálgicos del Etappendienst estuvieron ubicados en Nueva York, Buenos Aires, Río de Janeiro, Las Palmas de Gran Canaria y La Habana, siendo su supervisor general en los inicios del conflicto Karl Boy-Ed, capitán de fragata y agregado naval alemán acreditado en Washington, expulsado por las autoridades norteamericanas en noviembre de 1915. Con posterioridad a la creación del Etappendienst, el Estado Mayor de la Kaiserliche Marine hizo circular un *Manual para cruceros* en el que se dictaban las instrucciones a seguir por los buques alemanes que se encontrasen en el extranjero en caso de declaración de guerra. Figuraban los puntos geográficos a los que deberían dirigirse, donde recibirían, además de instrucciones y personal adecuado, armas, municiones y todo lo necesario para adaptar esas unidades como cruceros auxiliares. Gracias a esta organización, en la que todos sus elementos funcionaban perfectamente sincronizados, pudieron ser repostadas eficazmente las unidades del almirante Von Spee en su prolongado periplo por el Pacífico sin contar con una base de apoyo. Al finalizar el conflicto el Etappendienst se disolvió, aunque en 1927 el almirante Canaris lo reactivó optimizando su organización.

Los cruceros auxiliares alemanes

Al inicio de la contienda Alemania se encontraba con el problema de no poder adaptar gran parte del tonelaje de su Marina Mercante a la actividad de cruceros auxiliares. La mayoría de sus buques eran de gran tonelaje y excesivo consumo, por lo que solamente se pudieron alistar en primera instancia seis cruceros auxiliares, lo que hizo que el almirante Erich Raeder manifestase (1): «Debe estimarse insuficiente el aporte de la Marina Mercante alemana en la transformación del necesario número de sus buques en cruceros auxiliares que se encontrasen inmediatamente de comenzar la guerra listos y armados en los más apartados mares y en condiciones de atacar al comercio enemigo».

Los ingleses, por el contrario, transformaron ágilmente en cruceros auxiliares 24 trasatlánticos y 54 cargueros, todos ellos debidamente artillados. Los cruceros auxiliares de la Kaiserliche Marine que actuaron como corsarios en la Gran Guerra adquirieron en muy poco tiempo notoriedad y renombre —no me atrevo a llamarlo prestigio— gracias a sus efectivos y prácticos hundimientos. Al romperse las hostilidades gran parte de los buques auxiliares atracados en puertos alemanes lograron burlar el bloqueo británico impuesto, primera prueba a superar, mientras que otros, a pesar de ir convenientemente camuflados, no tuvieron tanta suerte. En sus actuaciones en mar abierto estos buques tenían una ventaja inherente que aumentaba su eficacia, como era la de no ser detectados por su silueta; a fin de cuentas podía ser un simple carguero más desarrollando su actividad comercial o un buque de pasaje con emigrantes rompiendo el Atlántico, aunque bajo los encerados protectores de la carga o en los sollados habilitados transitoriamente para el pasaje se ocultaran letales armas. Falsas chimeneas listas para elevarse y abatirse en escasos minutos, continuos cambios de color de la obra muerta, así como modificaciones de la superestructura que dificultaban la captura y destrucción de esta flota tan peculiar, y buques con gran capacidad de combustible, consumo reducido y andar moderado cumplían las exigencias para ejercer de cruceros auxiliares. En cuanto al armamento, cañones, lanzatorpedos, ametralladoras y minas constituían los elementos de defensa y ataque. En la mayoría de las ocasiones cada buque era rebautizado con el nombre de alguna unidad de un país neutral con silueta y características técnicas semejantes.

Como ya hemos citado, en los inicios de la guerra no se atendió debidamente a las características de cada buque para adaptarlo a la misión a desarrollar, habilitando grandes trasatlánticos —insaciables consumidores de carbón— como cruceros auxiliares, pero una vez asumidos los primeros fracasos se puso la vista en pequeños cargueros, de reducidas superestructuras y

(1) RAEDER, Erich: *Der Kreuzerkrieg in den Gewässern*. DE LA SIERRA, Luis: *Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*, pp. 12-13.



Crucero auxiliar alemán *Kronprinz Wilhelm*.

fáciles de camuflar. El factor concluyente en la duración de los periplos de los buques corsarios era el carbón disponible; hubo algunos que se mantuvieron navegando durante muchos meses debido a las capturas que hacían, algunas de ellas habilitadas temporalmente como carboneras de apoyo. El *Kronprinz Wilhelm* llegó a capturar 17.600 toneladas de carbón, y el *Karlsruhe* 33.400. En cuanto al armamento acoplado en esos buques, gran parte provenía de viejas unidades de guerra. Así se hizo con los trasatlánticos *Kronprinz Wilhelm*, *Prinz Eitel Friedrich*, *Cap Trafalgar* y *Cormoran* destacados en ultramar.

Unos apuntes sobre los cruceros auxiliares alemanes

El *Kronprinz Wilhelm* zarpó de Nueva York el 3 de agosto de 1914 con las bodegas repletas de víveres y carbón; armado por el crucero ligero *Karlsruhe*, con dos cañones de 88 mm, una ametralladora y 36 fusiles, además de la munición adecuada, e inició su campaña de hostigamiento al enemigo. En su periplo capturó al vetusto bricbarca francés *Union* —con la bodega repleta de la mercancía más valorada entonces, carbón—, consiguiendo hundir 13 mercantes con 56.370 toneladas, entre ellos la goleta canadiense *Wilfrid M.*; el bricbarca noruego de tres palos *Semantha*, con 3.600 toneladas de grano; el paquebote francés *Guadalupe*, con cerca de 300 pasajeros franceses e ingle-

ses; el carguero inglés *Indian Prince*; el vapor mixto británico *La Correntina*; el bricbarca francés de tres palos *Anne de Bretagne*, cargado con madera para Newcastle, Australia; los vapores ingleses *Bellvue* —con cerca de 4.000 toneladas de carbón—, *Highland Brae* —con pasajeros, 2.000 toneladas de carbón y 500 de agua potable—, *Potaro*, *Tamar* de la Royal Mail Steam Packet Company, *Coleby* y el *Hemisphere* con más de 6.000 toneladas de carbón cargadas en Hull. Al vapor francés *Mont Agel* también le abrieron los grifos de fondo; detuvo al bergantín-goleta ruso *Pittan*, al que por razones humanitarias dejaron continuar su viaje; también el vapor inglés *Chasehill*, con 3.000 toneladas de carbón, se libró de ir al fondo al acoger a todos los pasajeros del *Guadalupe* y transportarlos a Pernambuco.

A principios de febrero de 1915 el Estado Mayor de la Kaiserliche Marine concedió al comandante del crucero auxiliar libertad de acción para, si lo estimaba procedente, internarse voluntariamente en algún puerto neutral, a lo que Paul Thierfelder se negó rotundamente (2). Este gesto fue comentado por el historiador británico E. Keble Chatterton (3): «Hay que rendir justicia a este valeroso oficial, que prefirió continuar la lucha». Esta muestra de impotencia y desmoralización por parte de Alemania era consecuencia de los últimos reveses y derrotas sufridas: trágicas desapariciones del *Karlsruhe* y del mítico *Emden*, frustrados abastecimientos de los cruceros auxiliares, fracaso de la escuadra del Extremo Oriente...

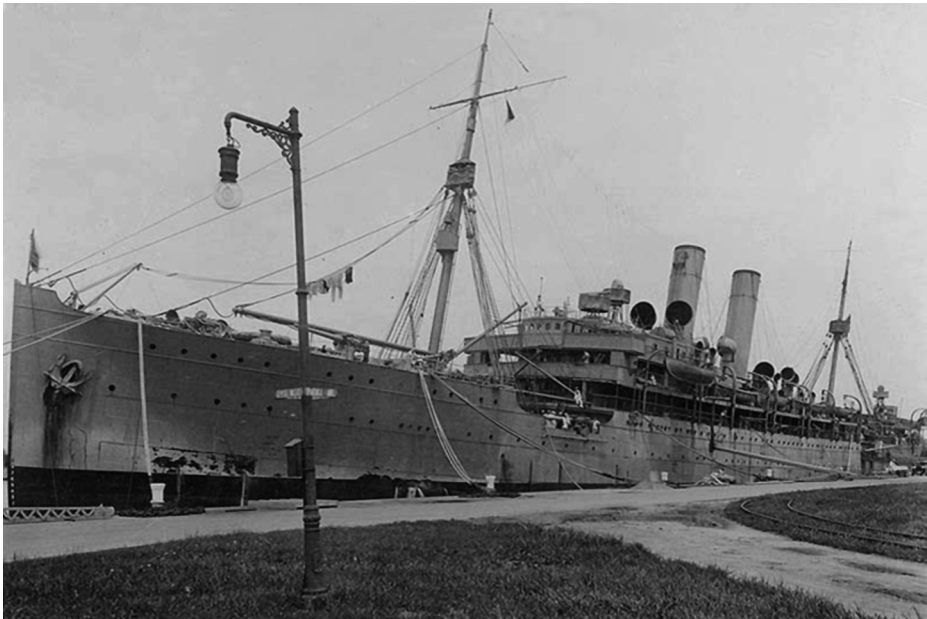
El *Kronprinz Wilhelm* se mantuvo ininterrumpidamente en el Atlántico durante 36 semanas, navegando 37.000 millas, siendo uno de los buques que más se distinguió en la guerra del corso, si bien gran parte de su éxito se debió a la colaboración de la radiotelegrafía británica, que delataba la presencia de las unidades de la Royal Navy por las aguas por las que navegaban. En sus cartas de navegación confluían los rumbos trazados para cazar buques enemigos con los asignados para posicionarse en los puntos de *rendez-vous* con los buques de apoyo para aprovisionarse, proceder al trasbordo de los pasajeros y tripulaciones capturadas, carbonear, etc. Con importantes averías y sin apenas agua ni combustible, su comandante decidió arribar al puerto norteamericano más cercano, que en los primeros días de abril de 1915 era Newport News. El día 10 traspasó impunemente a toda máquina la línea de bloqueo británico establecida entre los cabos Charles y Henry, y fondeó en aguas territoriales norteamericanas. El 20 de abril quedó internado en los Estados Unidos al negarse sus autoridades a que continuara navegando por las numerosas deficiencias técnicas detectadas en el buque. Un crucero inglés, posiblemente el

(2) El Estado Mayor de la Armada germana concedió a Paul Thierfelder la Cruz de Hierro de primera clase, siendo también recompensada la dotación del *Kronprinz Wilhelm* con un centenar de Cruces de Hierro de segunda clase. DE LA SIERRA, Luis: *Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*, p. 159.

(3) DE LA SIERRA, Luis: *op. cit.*, p. 154.

veloz y eficaz *Tiger*, vigilaba al corsario alemán para que no volviera a hacerse a la mar.

El *Prinz Eitel Friedrich*, de 8.900 toneladas de registro, hundió diez barcos, 30.050 toneladas, durante su campaña en el océano Atlántico y en el Pacífico oriental. Le sorprendió la guerra en Tsingtao, en donde se le armó con cuatro cañones de 105 mm, seis de 88 y cuatro de 37 procedentes de los veteranos cañoneros alemanes *Luchs* y *Tiger*. Entre sus víctimas debemos destacar al vapor inglés *Charcas*, con nitrato para Inglaterra, hundido el 5 de diciembre de 1914. El día 11 captura y remolca al bricbarca galo *Jean*, con 3.500 toneladas de carbón francés para Antofagasta, al que hunde después de finalizar el trasbordo de la preciada carga; un día después manda al fondo al velero inglés *Kildalton*, siguiendo la misma suerte el bricbarca ruso *Isobel Browne* el 26 de enero de 1915. En los días siguientes bajaron al abismo abisal los veleros *Pierre Loti*, francés, y el norteamericano *William P. Frye*, así como los bricbarcas *Jacobsen* e *Invercoe*, francés e inglés respectivamente; le seguirían el vapor inglés *Mary Ada Short* y el paquebote francés *Floride*. La última presa del crucero auxiliar germano sería otro vapor inglés, el *Willerby*. La mayoría de los buques citados transportaba grano y otras mercancías pero muy poco carbón, lo que agudizaba el problema del *Prinz Eitel Friedrich* para



Crucero *Prinz Eitel Friedrich*.

prolongar su campaña en la citada zona. El 7 de marzo de 1915 entraba en Newport News con el fin de reparar su maltrecha maquinaria propulsora y desembarcar a los prisioneros que llevaba, algo más de cuatrocientos. Una semana después la presencia de los cruceros *Cumberland* y *Niobe* de la Royal Navy, frente a la bahía de Chesapeake, hizo desistir al comandante Thierichens de intentar romper el bloqueo, por lo que el 8 de abril pidió ser internado.

El *Cap Trafalgar*, de la Hamburg Südamerikanische Linie, con tres chimeneas y 18.710 toneladas, zarpó el 23 de agosto de 1914 de Montevideo; recibió del cañonero *Eber* dos cañones de 105 mm y cuatro de 37, además de una dotación de la Kaiserliche Marine; sería hundido el 14 de septiembre de 1914 en las proximidades de Trinidad por el crucero auxiliar británico *Carmania*, con un armamento netamente superior al del trasatlántico alemán.

El *Cormoran*, con ocho piezas de 105 mm, no tuvo éxito en su misión y se dejó internar en la isla de Guam el 14 de diciembre de 1914, en donde sería hundido por su propia dotación el 7 de abril de 1917.

El 4 de agosto de 1914 zarpaba de Bremen el *Kaiser Wilhelm der Grosse*, y el 17 lo hacía el *Berlin*. El primero, comandado por Max Reymann, con seis piezas de 105 mm y dos de 37 mm, consiguió alcanzar el Atlántico tras hundir al bou inglés *Tubal Cain*; más tarde interceptó y mandó al fondo los vapores británicos *Kaipara*, que transportaba 4.000 toneladas de carne desde Montevideo a Inglaterra, y al *Nyanga*. Tras mantener combate el 26 de agosto de 1914 en aguas de Río de Oro con el crucero británico *Highflyer*, netamente superior y que no consideró la neutralidad de las aguas jurisdiccionales españolas, fue hundido por su propia tripulación. En cuanto al *Berlin*, las minas que fondeó al norte de Irlanda el 23 de octubre provocaron el hundimiento de varios buques, con un elevado número de víctimas: acorazado británico *Audacious*, vapor inglés *Manchester Commerce*, en ruta hacia Quebec, velero de la misma nacionalidad *Caldaf* y crucero auxiliar *Viknor*. El 18 de noviembre de 1914 ante el deficiente estado del aparato motor y calderas, con las carboneras vacías por no conseguir rellenarlas al frustrarse los contactos previstos con los buques de apoyo y tampoco lograrlo con la captura de alguna presa, el comandante del *Berlin* optó por internarse voluntariamente en el puerto noruego de Trondheim.

Otro de los cruceros auxiliares alemanes que consiguió significativos éxitos fue el *Meteor*, adaptado como minador. Entre el 7 y el 8 de junio de 1915 fondeó 285 minas en las cercanías de Arkángel, sumergiendo en las profundidades a doce vapores ingleses y rusos y al *Lord Denman*, dragaminas británico. Mandó al fondo tres vapores que portaban contrabando de guerra: los suecos *Verdandi* y *Thorsten* y el noruego *Granit*, así como al vapor armado británico *Ramsey*. Acosado por la Royal Navy, el comandante optó por hundir su buque antes de entregarlo.

En el umbral del ecuador del conflicto, los alemanes asumen su posición en el mapa bélico y hacen autocrítica de algunos de los fracasos sufridos por

sus buques corsarios en la primera etapa, poniendo en liza otras unidades adaptadas a la nueva situación. El *Moewe* era un sólido carguero de 15 nudos transformado y habilitado para transportar 500 minas. Armado con cuatro cañones de 150 mm, una pieza de 105 mm y cuatro tubos lanzatorpedos, estaba eficazmente preparado para ocultar su artillería. En la noche del 30 de diciembre de 1915 rebasó el eje británico del bloqueo, y el 1 de enero, con fuerte viento, comenzó la tarea de fondear 252 minas sobre el banco White Head, al oeste de Escocia. Entre las víctimas de esta siembra estuvieron el acorazado británico *King Edward VII* y el vapor noruego *Bonheur*. En la noche del 9 de enero lanzó 238 nuevas minas de contacto en un radio de 100 millas, entre la desembocadura del Gironde y la isla de Yeu. El 13 de enero de 1916 el vapor español *Bayo* se fue al fondo al contactar con una de estas minas, pereciendo toda la tripulación, a excepción del segundo oficial, Jesús de Azcune. Dos días después, el *Bélgica*, también español, corrió la misma suerte. El 11 de enero hundió al *Farringford*, que no ostentaba pabellón; capturó al *Corbridge* con 4.000 toneladas de carbón, al que marinaron con una dotación de presa y citaron en un punto determinado. Dos días después hundieron al vapor inglés *Dromomby* —fletado por el Almirantazgo para suministrar carbón a la escuadra inglesa posicionada en aguas de Sudamérica—, al *Author*, con el mismo pabellón, y al *Trader*. El 15 de enero cazaban al vapor británico *Ariadne* con el que, una vez traspasada la tripulación al *Moewe*, realizaron ejercicios de tiro real. Capturan al paquebote inglés *Appam* con 148 tripulantes, al que intimidaron con cañonazos al desobedecer la señal de detenerse que le hizo el corsario germano. Entre los 160 pasajeros viajaban como prisioneros ocho soldados alemanes que fueron liberados, y entre la carga, seis cajas con oro en barras por valor de un millón de marcos. Tras dos días de navegación en conserva pasaportó al *Appam* hacia Newport News con las tripulaciones de los buques hundidos y una dotación de presa. El día 16 el *Moewe* entabla un breve combate con el vapor inglés *Clan Mactavish*, al que mandó al fondo, camino que seguiría el velero *Edinburgh* de la misma nacionalidad. El 1 de febrero, una vez descargado del *Corbridge* el carbón que le quedaba, le asignaron el mismo destino fatídico que tuvieron sus antecesores. Presas sucesivas fueron el vapor belga *Luxembourg* y los ingleses *Flamenco*, *Horace* y *Westburne*. Ya de vuelta a Alemania, el 22 de febrero hundía al vapor francés *Maroni*, y tres días después al inglés *Saxon Prince*. El 4 de marzo de 1916 entraba triunfalmente el *Moewe* en Wilhelmshaven. El 22 de noviembre iniciaba una nueva campaña con un par de pequeños cañones de 52 mm. En su periplo manda a los abismos a los ingleses *Voltaire*, *Mount Temple*, *Duchesse of Cornwall*, *King George*, *Cambrian Grange*, *Radnorshire*, *Netherby Hall*, *Brecknockshire*, *French Prince*, *Eddie*, *Katherine*, *Otaki*, *Demerton*, *Governor* y *Georgic*, al noruego *Hallbjorg* y a los franceses *Nantes* y *Asnières*, capturando al japonés *Hudson Maru*. El 23 de marzo de 1917 regresaba a Alemania dando por concluida esta campaña, que sería la última,

con un registro de cinco veleros y 21 vapores hundidos, contabilizando 119.600 toneladas de registro bruto.

Otros dos cruceros auxiliares del mismo tipo que el *Moewe* fueron el *Wolf* y el *Greif*, que zarparon simultáneamente y tuvieron una fugaz historia marinera: el *Greif* se incendió y hundió el 29 de febrero de 1916 tras un duro combate con la escuadra inglesa a unas 60 millas al NE de las islas Shetland, mientras que el *Wolf*, con 500 minas submarinas a bordo, embarrancó en el estuario del Elba, quebrándose totalmente con el cambio de marea. En la primavera de 1916 salía de Lübeck con destino a Irlanda un pequeño buque alemán perfectamente camuflado rebautizado como *Libau*, transportando armas para el Sinn Féin; tras una serie de circunstancias adversas, como mal tiempo, citas frustradas con el *U-22* y un exhaustivo seguimiento por parte de buques ingleses, su comandante optó por volarlo, siendo detenido junto a su dotación.

Un segundo *Wolf* entró en acción el 2 de diciembre de 1916. Armado con siete cañones de 150 mm y cuatro tubos lanzatorpedos estableció su campo de acción en el cabo de Buena Esperanza. Entre los días 16 y 19 de enero de 1917 sembró de minas las aguas del cabo de las Agujas, provocando averías al transporte británico *Tundereus* y el hundimiento de los vapores ingleses *Celita*, *Matheran* y *City of Athens* y del correo español *C. de Eizaguirre*. El 15 de febrero fondeó 30 minas frente a Colombo y el 19 hizo lo propio en Bombay. Víctimas de estas acciones fueron los vapores ingleses *Worcestershire*, *Perseus*, *Mongolia*, *Okhla* y *Croxtheth Hall* y el japonés *Unkai Maru*. El *Wolf* continuó la guerra de corso con nuevas capturas hasta el 17 de febrero de 1918, en que regresó a Alemania; había permanecido 444 días en el mar.

Los dos últimos cruceros que se hicieron a la mar en la Gran Guerra fueron el clíper *Seeadler* y el *Leopard*. El primero, comandado por el teniente de navío Von Luck-



SMS *Seeadler*, por Christopher Rave.

ner, inició su periplo operativo el 21 de diciembre de 1916. Hundió los vapores ingleses *Gladis Royal*, *Lundy Island*, *British Yeoman*, *Horngarth* y al velero de la misma nacionalidad *Pinmore*; los bricbarcas franceses *Charles Gounod*, *Dupleix*, *La Rochefoucauld* y *Antonin*; la fragata canadiense *Percè*, el velero italiano *Buenos Aires*, las goletas norteamericanas *A. B. Johnson* y *Manila*, así como al velero de la misma nacionalidad *R. C. Slade*. Fondeado en la isla de Mopelia, en el archipiélago de La Sociedad, el 2 de agosto de 1917, fue sorprendido por un tsunami y destrozado en un arrecife. El *Leopard* tuvo un fugaz historial como corsario. Zarpó de Alemania el 14 de marzo de 1917 y dos días más tarde era hundido por el ataque conjunto del crucero ligero británico *Achilles* y el vapor armado de la misma nacionalidad *Dundee*.

Conclusiones

Si bien las bajas que ocasionaron los cruceros auxiliares alemanes a los aliados fueron importantes no podemos calificarlas de decisivas, posiblemente por el número tan reducido de buques que Alemania dedicó exclusivamente a la guerra de corso: once cruceros auxiliares y tres ligeros, algunos de los cuales se mantuvieron inéditos; otros, por el contrario, elevaron su eficacia a cotas rayanas con la heroicidad, aunque como afirma (4) Luis de la Sierra: «Para los buques alemanes dedicados a la lucha contra el tráfico enemigo, la diferencia entre el éxito y el desastre dependió muchas veces y hasta cierto punto de las caprichosas veleidades de la diosa Fortuna». El *Kronprinz Wilhelm*, el *Prinz Eitel Friedrich* y el *Moewe* se distinguieron en las misiones encomendadas. Los resultados de las acciones de los corsarios alemanes en la Gran Guerra son contundentes: 130 buques mercantes hundidos con un registro bruto total de 482.000 toneladas. Si a ello sumamos los causados por las minas fondeadas por los corsarios *Moewe*, *Meteor*, *Wolf* y *Berlin*, y las bajas de los buques de guerra aliados, entendemos la satisfacción del Estado Mayor de la Kaiserliche Marine, que premió a los comandantes de los buques y a sus dotaciones con triunfales recibimientos, agasajos y desfiles a través de la puerta de Brandenburgo. Sin embargo, las cifras citadas nos parecen insignificantes comparadas con el tonelaje hundido por los submarinos alemanes durante el conflicto: a los aliados cerca de 16 millones, casi 11 millones portaban pabellón inglés y tres eran neutrales. El número de submarinos alemanes perdidos se elevó a 199, mientras que los aliados tuvieron unas bajas de 92 unidades.

(4) *Ibíd.*, p. 283.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCOFAR NASSAES, J. L.: *La Marina italiana en la guerra de España*. Editorial Euros. Barcelona, 1975.
- BARJOT, Pierre, y SAVANT, Jean: *Historia Mundial de la Marina*. Editorial Continente. Madrid, 1965.
- DE BROSSARD, Maurice: *Histoire Maritime du monde*. Editions France-Empire. París, 1974.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Nueve historias de barcos*. Oficina Central Marítima. Madrid, 1968.
- DE HOHENZOLLERN, Francisco José: *Emden*. Iberia, Joaquín Gil. Barcelona, 1932.
- KLUDAS, Arnold: *Great Passenger Ships of the World*. Volumen 2: 1913-1923. Patrick Stephens, Wellingborough, 1976.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José M.^a: *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga. Barcelona, 1968.
- MILLE, Mateo: *Historia naval de la Gran Guerra 1914-1918*. Iberia, Joaquín Gil. Barcelona, 1932.
- MOLINA FONT, Julio: *Cádiz y el vapor-correo de Filipinas Carlos de Eizaguirre (1904-1917)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2002.
- RAEDER, E.: *La guerra de cruceros en aguas extranjeras*. Tomo I. Buenos Aires, 1928.
- DE LA SIERRA, Luis: *Corsarios alemanes en la II Guerra Mundial*. Editorial Juventud. Barcelona, 1968.
- *El mar en la Gran Guerra*. Editorial Juventud. Barcelona, 2006.
- *Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*. Editorial Juventud. Barcelona, 1985.
- Hemeroteca *El Progreso*.
- Biblioteca Nacional de España.
- Archivo del Ministerio de Cultura.