

# LAS KAISERLICHE MARINE Y KAISERLICHE UND KÖNIGLICHE KRIEGSMARINE. EL BOTÍN DE LOS VENCEDORES. (*VAE VICTIS*)

Albert CAMPANERA i ROVIRA



DIEN años después de la Primera Guerra Mundial, catástrofe que ensombreció trágicamente el que está llamado a conocerse como el Siglo de los Extremismos —calificativo creado por Gro Harlem Brundtland, ex primera ministra de Noruega—, ha llegado el momento de poder ofrecer una visión objetiva de los hechos, aunque esto no siempre es posible, por muy ecléctico que sea el autor, pues difícilmente se podrá librar de sus filias y fobias; una centuria continúa siendo todavía un breve lapso de tiempo para los historiadores.

La Kaiserliche Marine, la Marina del káiser, fue creada a partir de 1870 por el almirante Alfred von Tirpitz (1849-1930), defensor de la doctrina del riesgo, que le condujo a disputar la hegemonía de los mares a la mismísima Gran Bretaña, con tan buenos resultados que estuvo a punto de colapsar, gracias a sus sumergibles, a la orgullosa Albión en 1917, casi en los finales de la Primera Guerra Mundial.

No entraremos aquí a analizar las causas que condujeron a la guerra ni sus vicisitudes; en este artículo explicaremos, después de una breve introducción, qué fue de los buques que sobrevivieron a la catástrofe, oficialmente concluida con la firma del armisticio entre las potencias aliadas y los imperios centrales a bordo de un vagón de ferrocarril, el 11 de noviembre de 1918, en el bosque de Compiègne.

Una de las condiciones del armisticio fue exigir la entrega de todos los submarinos, sin posibilidad de retorno a sus bases, conminándolos a dirigirse al puerto de Harwich, ya que estos se habían convertido en una auténtica



Contralmirante Meurer a bordo del *Queen Elizabeth* el 15 de noviembre de 1918.

obsesión para algunos políticos aliados. La Royal Navy se quedó con 105 de ellos, Francia con 44, Italia con 10, Japón con siete, los Estados Unidos con seis y Bélgica con dos.

Arribar a un acuerdo sobre qué hacer con la *Hoschseeflotte* (Flota de Alta Mar), que constituía la *crème de la crème*, compuesta por más de 70 unidades, de hecho las más nuevas e importantes, no fue posible hasta unos meses más tarde. Los pragmáticos americanos sugirieron que, a la espera de un tratado de paz, fuera desarmada e internada en un puerto neutral hasta tomar una decisión al respecto. Pero los países susceptibles de acoger la Flota, la Noruega de Haakon VII y la España de Alfonso XIII, rehusaron la colaboración, especialmente España —con un gobierno liberal-conservador presidido por Eduardo Dato e Iradier—, por la bipolaridad existente en el país, reflejada en una serie de chistes, que tenía como personajes un dueto llamado *Otto y Fritz*, alemanes residentes en Argentina, contando historias entre un tonto y un listo, de lo que se hacía eco la prensa española.

La misión de conducir la *Hoschseeflotte* al internamiento, no a la rendición, fue encargada al almirante David Beatty, de acuerdo con el plan Z-Z, un

eufemismo alusivo de final, estableciendo el procedimiento después de una reunión con el plenipotenciario alemán, el contralmirante Hugo Meurer, a bordo del acorazado HMS *Queen Elizabeth*, escena representada en un lienzo de John Lavery expuesto en el Museo Marítimo de Greenwich.

El almirante Rossling Erskine Wemyss, singular marino británico que tuvo la oportunidad de tratar y conocer al mítico Lawrence de Arabia a bordo del crucero *Euryalus*, sugirió que fuera conducida a Scapa Flow con dotaciones reducidas, siendo aceptado con gran satisfacción del Almirantazgo, que de esta manera eliminaba de un plumazo al *huno germano*, tal como lo adjetivaba el prestigioso escritor español Vicente Blasco Ibáñez en su obra *Los cuatro jinetes del Apocalipsis*, aunque fuera más popular el de *Fritz*, utilizado por los aliados.

La rada de Scapa Flow es un fondeadero natural de 312 km<sup>2</sup>, con una profundidad media entre 30 y 60 m y fondo arenoso, situada en el archipiélago de las Orcadas al norte de Escocia, sujeto a la inhóspita meteorología del Atlántico Norte, utilizado desde la Edad Media por los vikingos y base naval de la Royal Navy, que actuó como un eje sobre el que pivotó la estrategia marítima contra Alemania en el curso de las dos guerras mundiales, y que fue desactivada como base en 1956. Actualmente es puerto pesquero y terminal petrolera del oleoducto que conduce el crudo desde el yacimiento submarino Piper. Es muy importante en el mundo del buceo, solo superado por el atolón de Chuuk, el antiguo Truck, en los Estados Federados de Micronesia, famosa base aeronaval japonesa en la Segunda Guerra Mundial, y la bahía de Coron, en la isla de Busuanga, en las Filipinas, un paraíso para los buceadores, que pueden ver los pecios de buques japoneses, que generalmente no se encuentran hundidos a grandes profundidades.

El armisticio fue puesto en conocimiento de la flota al día siguiente de la firma por los aliados, señalando que la *Hoschseeflotte* debería zarpar el 18, después de descargar todas sus municiones, rumbo a Scapa Flow, mientras que los submarinos arrumbarían hacia Harwich. El artículo 23 del armisticio, estipulaba: «Los buques que las potencias aliadas designen serán desarmados inmediatamente e internados en un puerto neutral, o de las potencias aliadas, escogido por ellas. Una vez allí, serán controlados por los aliados y sólo permanecerá a bordo la dotación de mantenimiento necesaria». Los buques reclamados por los aliados fueron: diez acorazados, seis cruceros de batalla, ocho cruceros ligeros y cincuenta destructores. Todos los señalados debían estar preparados para partir siete días después de la firma del armisticio. La derrota a seguir se indicó por TSH.

Fruto de la frustración por haber perdido la guerra, el almirante Reinhard Scheer concibió el plan de una batalla final que planeaba atacar en el canal de la Mancha a la flota británica, que debía ser ejecutado el 24 de octubre de 1918 y estaba destinado a estabilizar la situación del frente terrestre, para así poder negociar mejores condiciones y salvar el honor de la flota, que desde la

batalla de Jutlandia no había salido de sus bases. Este despertó una rápida oposición de la marinería, que pensó, con muy buen tino, que era un sacrificio innecesario, amotinándose el 29 y 30 de octubre a bordo de los acorazados *Thüringen* y *Helgoland*. Una vez sofocada la rebelión, los marineros fueron detenidos, pero las fuerzas enviadas para reprimirla se solidarizaron con los procesados.

Concentrada la Hochseeflotte, abandonó sus bases de Kiel y Wilhelmshaven al día siguiente de la firma del armisticio, al mando del contralmirante Ludwig von Reuter, que fue nombrado después de que el almirante Franz von Hipper se negara a conducir la flota rumbo a la base de Scapa Flow. Von Reuter tenía el temor de que las dotaciones no le obedecieran, reticentes por el enrarecido clima de revolución y anarquía existente en Alemania.

La navegación de la Hochseeflotte se realizó en difíciles condiciones. Varios oficiales la habían abandonado, dándose el caso de que algún destructor arribó al mando de un cabo. El 21 de noviembre 1918 llegaron al Firth of Forth, donde se verificó el desarme, partiendo los buques entre el 22 y el 26 al que sería su destino final, fondeando las unidades al mediodía en seis líneas: los acorazados, cruceros de batalla y cruceros ligeros en medio del Firth, entre Kircaldy y Aberlay; los destructores, más cerca de la costa de Haddington. En aquellos momentos los lugareños que contemplaban la escena no podían

llegar a imaginarse que Scapa Flow pasaría a convertirse por este hecho en un lugar famoso de la historia naval.

Fue custodiada por la Royal Navy, que reunió para el evento una flota aliada compuesta por más de 370 buques, entre los que destacaba el acorazado USS *Texas*, insignia de la VI Flota, actualmente único testigo a flote en su Museo de San Jacinto, Texas.

El almirante Von Reuter, poco después de fondear, recibió por radio la siguiente orden: «Arriar la bandera alemana a las 15:57 horas. No podrá ser izada sin nuestro permiso».

Para los más de 20.000 tripulantes que habían llegado



USS *Texas* en San Jacinto State Park, testigo de Scapa Flow.

hasta allí la situación era hartamente difícil, la moral fue empeorando entre unas dotaciones que vivían prácticamente encerradas a bordo de sus buques. El *fair play* británico no estuvo en aquellas circunstancias a la altura de su fama, complicando las cosas, impidiendo bajar a tierra a unas dotaciones que se sentían humilladas, casi aisladas. El ambiente se enrareció con las noticias procedentes de Alemania: motines en Wilhelmshaven y Kiel, movimiento revolucionario de la Liga Espartaquista en Berlín, cuyos líderes Karl Liebknecht y Rosa Luxemburg fueron asesinados por los contrarrevolucionarios, lo que exacerbó los ánimos. Hoy en día se honra su memoria, dando nombre a dos importantes calles de la capital alemana.

El Gobierno provisional que sucedió a la monarquía, presidido por Max Baden y después por Friedrich Ebert, era el responsable de sostener a los buques allí concentrados, situación que fue degradándose a la espera de la firma de un tratado de paz que se demoró siete meses. En sucesivas etapas, la mayor parte de las tripulaciones fue repatriada. La anarquía incubada a bordo, dirigida por comités compuestos de anarquistas, socialistas y comunistas, era reflejo de la situación del caos político en la Alemania de posguerra, del sufrimiento de la población civil y del eco de la revolución rusa, lo que forzó a Von Reuter a cambiar su insignia del acorazado *Friedrich der Grosse* al crucero ligero *Emden*, segundo buque con igual nombre en la Kaiserliche Marine. El primer *Emden*, comandado por el conde Félix von Luckner, obtuvo grandes éxitos al comienzo de la Gran Guerra en su campaña por el océano Pacífico hasta su hundimiento por el crucero australiano HMAS *Sydney* en 1914.

La falta de disciplina, la mala calidad de la comida, que condujo a comer gaviotas y pescar con volantín, un servicio postal deficiente, sin recreaciones ni esparcimientos, y la prohibición del barqueo entre buques, no ayudaban nada en aquel momento. Los británicos plantearon imponer la disciplina *mano militari* ocupando los buques, pero Von Reuter rechazó inteligentemente esta posibilidad que sin duda habría empeorado la situación. Las sucesivas repatriaciones aliviaron las tensiones, quedando a bordo alrededor de 1.800 marineros, los menos radicales, propiciando un aumento de la lealtad hacia los mandos naturales.

Mientras se dilucidaba el destino de los buques, como parte sustancial de las negociaciones en París para la firma de un tratado de paz, el desacuerdo entre los aliados era manifiesto. Franceses e italianos exigían una cuarta parte de los buques, botín al que también aspiraban japoneses, portugueses, belgas, rumanos y el nuevo Estado Serbio-Croata-Esloveno, que sería conocido como Yugoslavia en 1929. Los británicos querían destruirlos, conscientes de que cualquier reparto sería perjudicial para su dominio naval, hegemonía que por cierto ya tenía que compartir con la US Navy, auténtica ganadora del enfrentamiento bélico.

Von Reuter informó de su intención de hundir los buques, antes que entregarlos, diciendo: «Solo actuaré de esta manera si el enemigo intenta obtener



USS *Texas* visto desde el HMS *Queen Elizabeth* en Scapa Flow.

su posesión sin el consentimiento de nuestro gobierno. En caso de que los términos de paz rindan a los buques, entonces serán entregados, para desgracia de los que nos han colocado en esta posición».

La Royal Navy planeaba apoderarse de ellos de cualquier modo. Los almirantes Beatty y Madden habían aprobado planes para capturarlos en caso de hundimiento, y también los almirantes Keyes y Laveson recomendaron hacerlo, apresando a sus tripulaciones por la fuerza si fuera preciso.

En el aspecto político era evidente que los vencedores pretendían repartirse la Hochseeflotte, ofreciendo a cambio mejoras en las cláusulas de paz. Por esta razón, cuando el 21 de junio de 1919 llegaron a conocimiento de Von Reuter los acuerdos del Tratado en Versalles y el rechazo de estos por parte del gobierno alemán, seguido del consiguiente ultimátum aliado de reanudar las hostilidades si no era aceptado, Von Reuter dio la orden de hundir la Hochseeflotte, pues ya no era una opción la entrega pacífica de unos buques que tantas victorias y significado tenían para ellos, profanando su honor de manera tan humillante. En consecuencia, hizo transmitir a todos sus buques la orden de «hundir inmediatamente todas las naves», aprovechando la circunstancia de que la Grand Fleet, al mando del almirante Sidney Fremantle, había

salido de maniobras aquella mañana. La orden fue obedecida por 64 unidades, y cuando a primeras horas de la tarde la Royal Navy regresó a toda velocidad, los buques alemanes se estaban hundiendo con la bandera imperial flameando en el pico de sus mástiles. La escolta británica sita en Scapa Flow intentó detener la operación, pero los pocos buques disponibles se vieron imposibilitados de actuar con eficacia. Con la ayuda de más unidades consiguieron varar algunos de los más ligeros, mientras reaccionaban de forma absurda abriendo fuego sobre los buques que se estaban hundiendo y los botes que conducían a sus tripulantes, pese a ondear grandes banderas blancas. Nueve alemanes perdieron la vida por los disparos británicos y otros 16 resultaron heridos, siendo de hecho los últimos caídos alemanes en la Gran Guerra.

Una vez en tierra, los 1.774 tripulantes fueron detenidos y tratados como prisioneros de guerra en Invergordon, y más tarde conducidos al campo de la isla de Nigg, por haber roto los términos del armisticio, mientras que los oficiales eran conducidos a bordo del HMS *Revenge*, donde el almirante Fremantle pronunció un duro discurso, reflejo de su frustración al haber sido burlado en la vigilancia, en el que criticó el proceder de Von Reuter. Entre otras cosas, dijo: «No puedo permitir que usted y sus oficiales dejen la custodia naval sin expresarle mis sensaciones por la forma en que usted ha violado el honor común y las tradiciones de honor de los marinos de todas las naciones». Más adelante añadió: «Por su conducta ha añadido una más a las violaciones de la buena fe y el honor de que Alemania se ha hecho culpable de esta guerra. Comenzando como una violación del honor militar en la invasión de Bélgica y terminando con la rotura del honor naval». Y terminó diciendo: «Ahora los transferiré a la custodia de las autoridades militares británicas, como prisioneros de guerra culpables de una flagrante violación del Armisticio». En privado más calmado comentó: «No puedo resistir sentir cierta simpatía por Von Reuter, que conservó la dignidad cuando se le coloca en contra de su voluntad, en una posición desagradable y odiosa».

Cualquier guerra tiene poco o nada de honorable: el mítico Nelson destruyó la flota danesa en 1801 en aguas de Copenhague, sin mediar declaración de guerra alguna, igual que los japoneses en Port Arthur y Pearl Harbor.

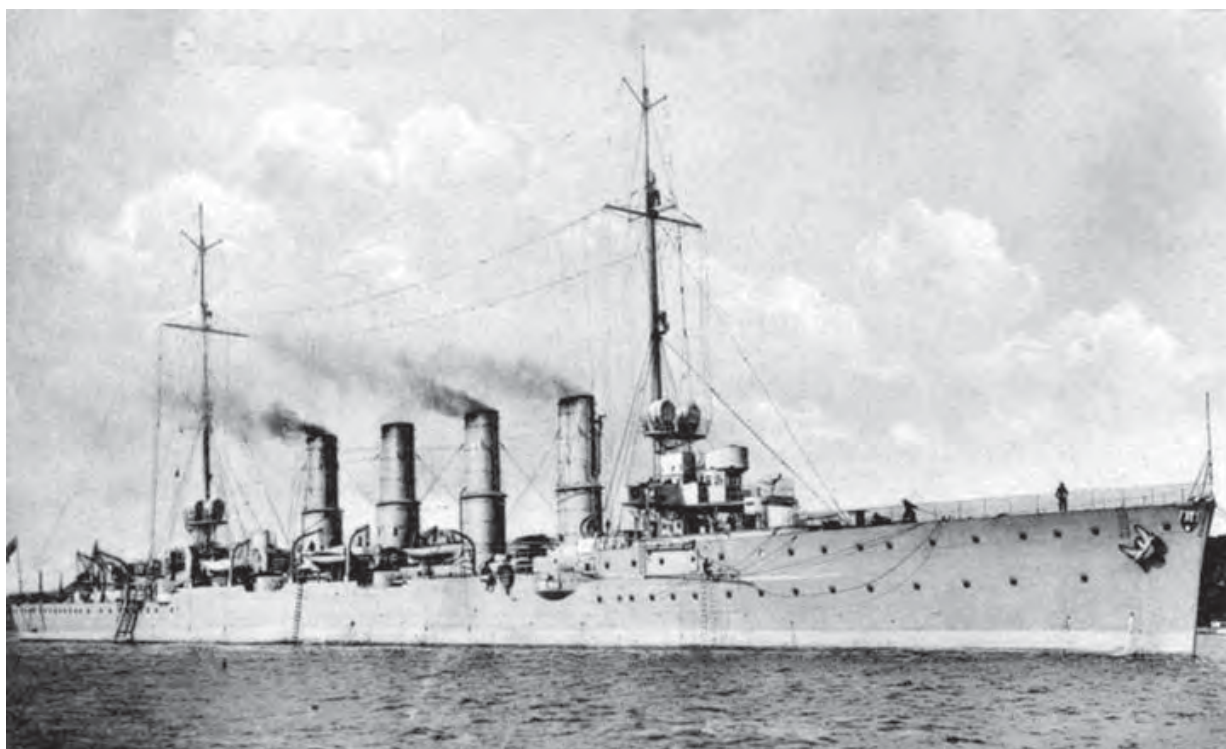
Los alemanes, por su parte, respondieron que no podían aceptar los términos que contenía el discurso y que su sentimiento era muy diferente. Von Reuter afirmó que él era único responsable del acto realizado, estando seguro de que, en su lugar, cualquier oficial británico hubiera actuado de la misma manera.

Los franceses fueron los más exaltados en sus críticas a los ingleses por no haber ejercido una mejor vigilancia, lamentando que la flota hubiera desaparecido después de haber esperado hacerse con varias de aquellas unidades. Sin embargo, el almirante Wemyss comentó en privado: «Miro el hundimiento de la Hochseeflotte como una verdadera bendición. Acaba de una vez por todas la espinosa cuestión del reparto de estos buques».

En Alemania el almirante Scheer declaró: «Me alegro. La mancha de la entrega se ha borrado del escudo de la flota alemana. El hundimiento de estos buques ha demostrado que el espíritu de la flota no está muerto. Este último acto es fiel a las mejores tradiciones de la marina alemana».

Así concluyó el aspecto humano y político, suscitado por el internamiento de la Hochseeflotte. En síntesis, de los 74 buques alemanes, se hundieron diez acorazados y cinco cruceros de batalla de los 16 grandes buques; cinco de los ocho cruceros ligeros y 32 de los 50 destructores, mientras el resto fue conducido hacia aguas someras para embarrancar. Cincuenta y dos de los hundidos fueron abandonados, al estimar que el coste del salvamento, con los medios de la época, era superior a su posible rentabilidad en unos momentos en que los excedentes de guerra saturaban los mercados.

Los buques salvados en aguas someras fueron prontamente repartidos entre los aliados. Los británicos se hicieron con el acorazado SMS *Baden*, hundiéndolo en 1921 en prácticas de artillería; el crucero ligero SMS *Nurnberg*, que corrió igual suerte en 1922; más los destructores SMS *V-44*, *S-51*, *V-73*, *V-82*, *G-92*, *V-125*, *V-128* y *S-37*. Francia se quedó con el crucero ligero SMS *Emden II*, desguazándolo en 1926; más los destructores SMS *V-46*, *V-126* y *V-100*, recuperando de este último las calderas para el FS *Aventurier*. Los americanos reclamaron el crucero ligero SMS *Frankfurt* y los destructores SMS *G-102* y *S-132*, utilizados en 1921 en unas demostraciones auspiciadas por el general Billy Mitchell de la USAF como blanco en un poco real ejerci-



*Mulhouse*, ex-*Stralsund*, entregado a Francia.



cio de bombardeo aéreo, ya que los buques no estaban navegando. Los japoneses solo reclamaron los destructores SMS *S-60*, *V-80* y *V-127*, de los que se derivó la clase IJN *Wakatake* (1924-1944), caracterizada por montar los tubos lanzatorpedos entre el castillo y el puente, vendiéndolos en 1920, después de ser inspeccionados, a chatarreros ingleses.

En este reparto no participaron italianos, belgas, portugueses, rumanos, ni el nuevo Estado Serbio-Croata-Eslavo, que esperaban resarcirse con el botín de la flota austro-húngara rendida en Venecia, casi intacta en sus bases de Pola y Cattaro.

Debido al peligro generado por tantos buques hundidos, la navegación de pesca y cabotaje se resintió, hasta que en 1923 el empresario Ernest Cox fundó la Cox & Danks Shipbreaking Co. y compró al Almirantazgo los derechos para reflotar primeramente los SMS *Seydlitz*, *Hindenburg* y después 26 de los destructores hundidos.

Cox ha pasado a la historia del salvamento marítimo bajo el apelativo de «el hombre que compró una Armada». Diseñó unas nuevas técnicas y herramientas especiales, obturando *kingstons*, ventilaciones y portillos, bombeando aire en su interior para reflotarlos; además tuvo la habilidad de rodearse de un competente y eficaz equipo, por el que siempre mostró mucho respeto. Tenían un trabajo muy peligroso y arriesgado, aunque afortunadamente estaban descargados de todas sus municiones, no añadiendo, por tanto, a los peligros ya existentes el riesgo de explosión. El método era eficaz pero costoso. Entre 1924-1931 había conseguido reflotar dos acorazados, SMS *Kaiser*, *Prinz Regent Luitpold*; cuatro cruceros de batalla, SMS *Von der Tann*, *Moltke*, *Seydlitz* e *Hindenburg*; el crucero ligero SMS *Bremse*, el único de su clase rescatado, y 26 destructores que obviaremos mencionar ya que resultaría farragoso y no son importantes, siendo el destino de todos ellos el desguace.



Crucero *Hindenburg* camino al desguace.



Acorazado *Kaiser* camino al deguace.

En 1932 Cox vendió su empresa a la Alcoa Shipbuilding Co., que se transformaría en la Metall Industries, continuando con el rescate de cuatro acorazados, SMS *Kaiserin*, *Friedrich der Grosse*, *König Albert* y *Bayern*, más el crucero de batalla SMS *Derfflinger*, el último puesto a flote en 1939, que curiosamente permaneció arrumbado en el curso de la Segunda Guerra Mundial hasta su desguace en Faslane Port en 1948.

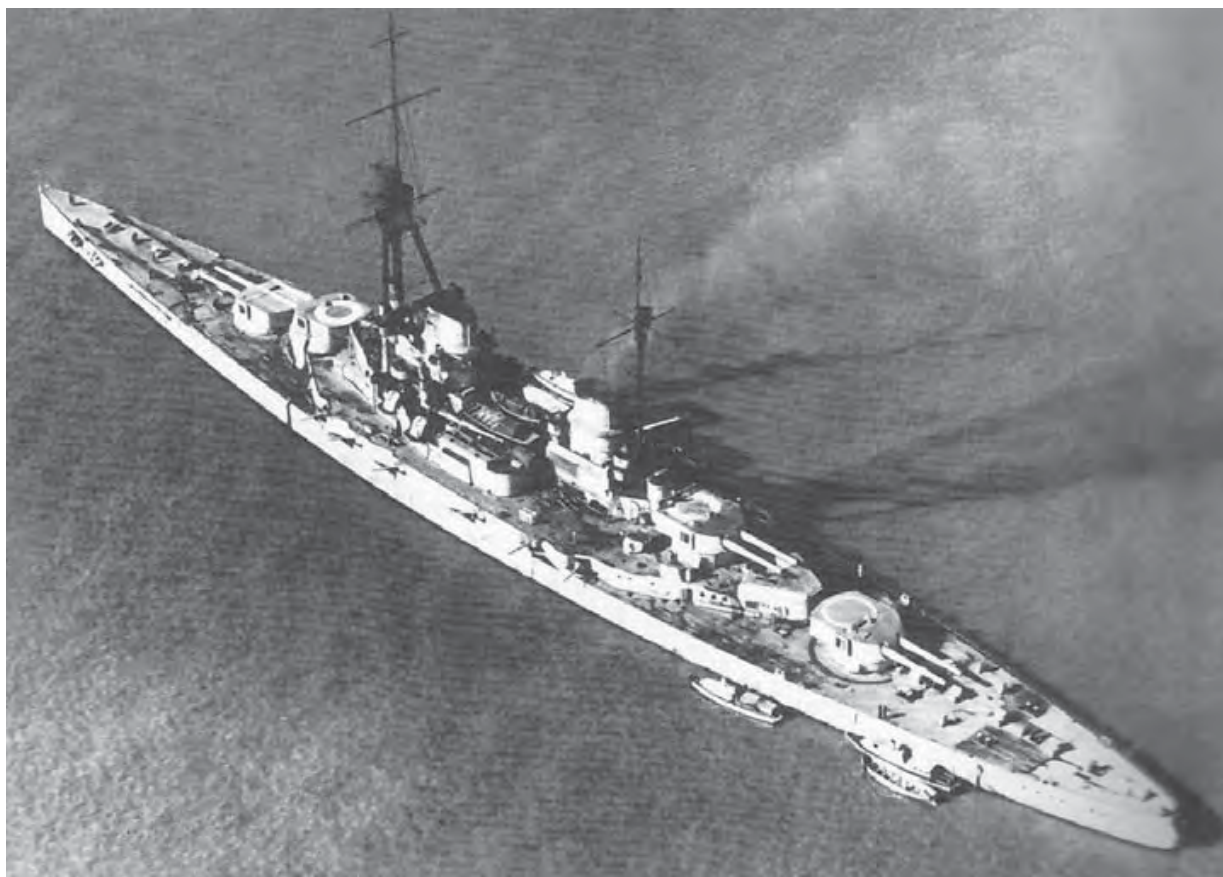
Con el inicio de la Segunda Guerra Mundial los trabajos se interrumpieron ante las nuevas prioridades surgidas, y con posterioridad no han existido estímulos económicos para tratar de reflotar el resto, excepto parciales recuperaciones,

la última en 1977, para obtener piezas del valioso acero Krupp usado en fabricaciones de equipos sensibles a la radiación, al no estar contaminado por radioisótopos por haber sido fundido antes de cualquier posibilidad de contaminación nuclear.

Actualmente los pecios grises más importantes que permanecen bajo las frías aguas de Scapa Flow son los acorazados SMS *König*, *Konprinz Wilhelm* y *Markgraf* y los cruceros ligeros SMS *Brummer*, *Dresden*, *Köln* y *Karlsruhe*, que 95 años después de protagonizar un hito en la historia naval están protegidos por el Acta de Preservación y Protección de Áreas Arqueológicas y de Antiguos Monumentos, estando permitido el buceo, excepto sobre los acorazados HMS *Vanguard* y *Royal Oak*, que son considerados tumbas de guerra.

La tenacidad y esfuerzos de Cox por llevar adelante una empresa que se creía irrealizable y su máxima de «el dinero puede ser reemplazado, la vida de los hombres que trabajan para mí, no» le granjearon una gran estima; por ello en 2010, con motivo del 80.º aniversario del inicio de los trabajos de recuperación, fue descubierta una placa de bronce en su honor en el Museo de Orkney.

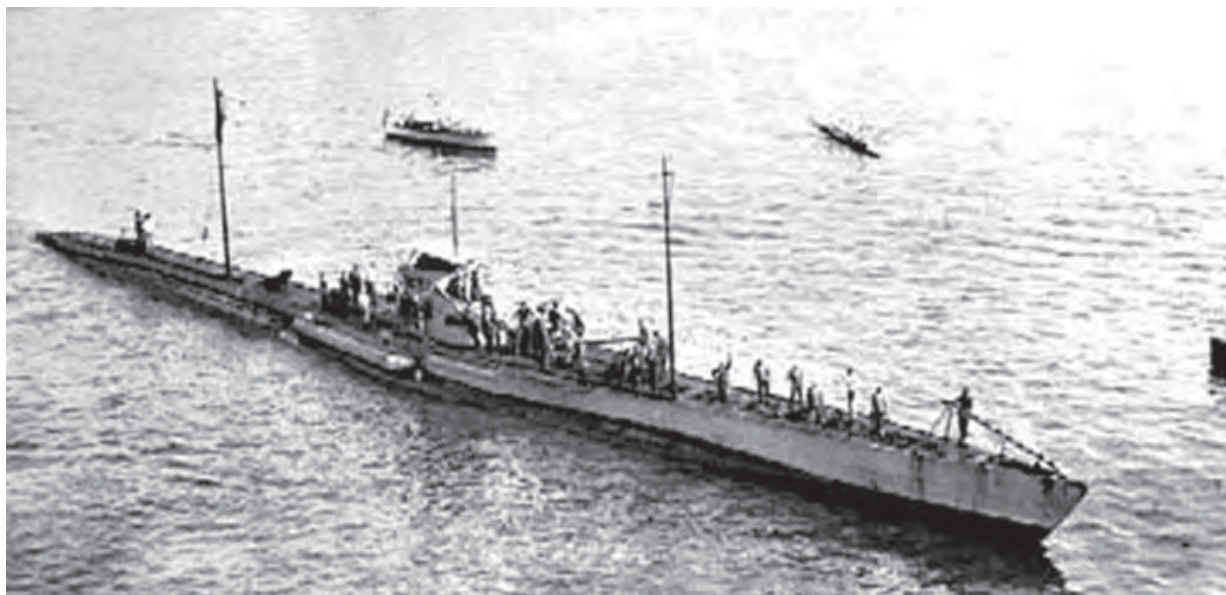
Para la Armada española, Scapa Flow continúa siendo un lugar histórico. Según el historiador A. R. Rodríguez González, en 1588 embarrancó en sus cercanías el galeón *Gran Grifón* de 38 cañones, perteneciente a la Grande y



Crucero de batalla *Derfflinger*, el último recuperado en 1939.

Felicísima Armada, al mando del capitán Juan Gómez de Medina, en su regreso a la península. Otro de los buques relacionados con Scapa Flow fue el destructor USS *Capps*, que en 1943 tuvo allí su base antes de ser transferido a la Armada con el nombre de SPS *Lepanto*.

Aparte de los buques enviados a Scapa Flow y los sumergibles confinados en Harwich, los aliados exigieron la entrega de algunas unidades que por varias y distintas razones habían permanecido en sus bases. Los británicos se quedaron con los acorazados *Westfalen*, *Posen*, *Helgoland* y *Baden*; los cruceros ligeros *Luebeck*, *Munchen*, *Danzig*, *Stettin*, *Stuttgart* y *Nurnberg*, más 22 destructores y 105 sumergibles, que fueron reducidos a chatarra. Los japoneses con los acorazados *Nassau* y *Oldenburg* y el crucero ligero *Augsburg*, más siete sumergibles que no fueron reciclados y fueron todos desguzados, extrayendo de ellos valiosa información, origen de los sumergibles que formaron las clases *O1* y *O2*. Los americanos, con el acorazado *Ostriesland*, tres destructores, los *V-43*, *G-102* y *S-132*, más seis sumergibles. Prestaron una especial atención sobre el *U-111*, que diseccionaron a fondo en el arsenal de Filadelfia, y del que se derivó la clase USS *Barracuda*, dando origen en la US Navy al periodo conocido como «la moda del submarino alemán», lote

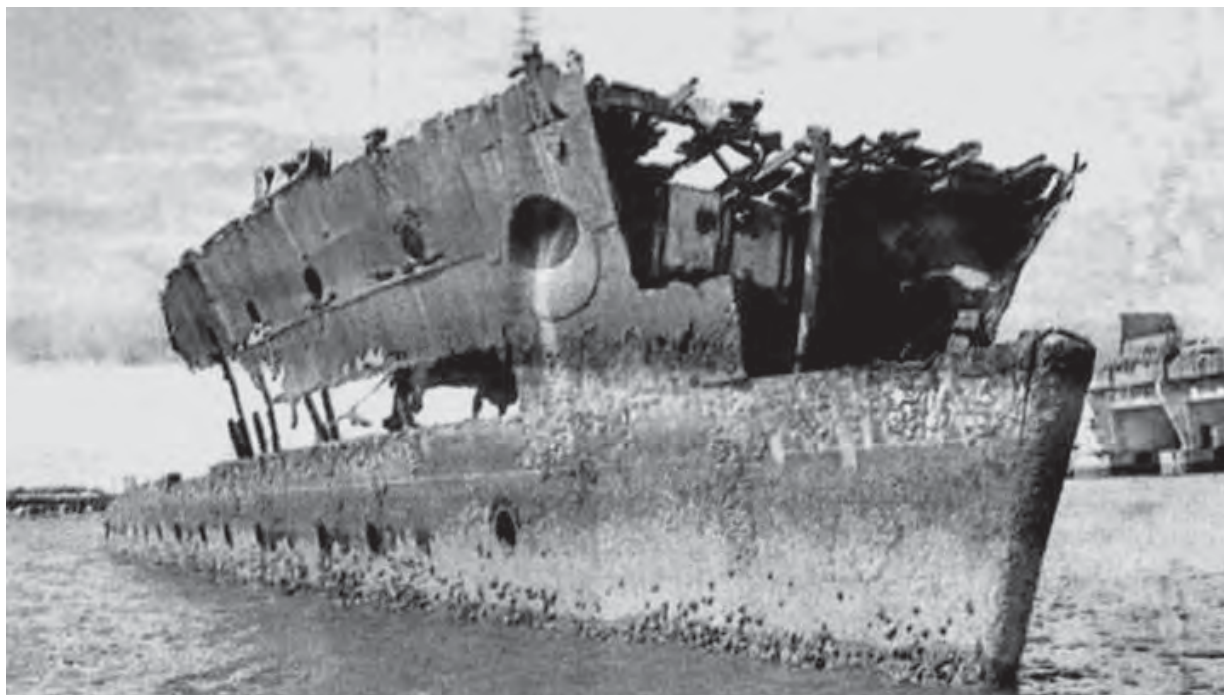


Submarino UC-97 entregado a Estados Unidos.

que completaron con los *U-117*, *U-140*, *UC-97*, *U-135* y *UB-88*. Francia se quedó con el acorazado *Thuringen*, que desguazó; los cruceros ligeros *Kolberg*, rebautizado FS *Colmar*; *Stralsund*, rebautizado FS *Mulhouse*; *Regensburg*, rebautizado FS *Strasbourg*; *Emden II*, desguazado; *Königsberg*, rebautizado FS *Metz*, y el *Strassburg*, que fue entregado a los italianos en Cherburgo y rebautizado *O*, del que hablaremos más adelante.

De estos seis cruceros interesan particularmente los FS *Strasbourg* y *Metz*, que participaron en las operaciones de apoyo en el desembarco de Alhucemas en 1925, permaneciendo en activo hasta 1928 y 1930. Su inclusión en las listas de la Marine Nationale Française evidencia las carencias de la misma después de la Gran Guerra, subsanadas gracias a las cualidades de un ministro emprendedor como Georges Leygues, que en 1929 ordenó la construcción de los cruceros ligeros de la clase *Duguay Troin*. El *Strasbourg* tuvo la particularidad de cambiar de propiedad en tres ocasiones, de alemán a francés en 1920, de francés a alemán en 1940 y de alemán a francés en 1944. Actualmente es un derrelicto apreciable en marea baja en Lorient.

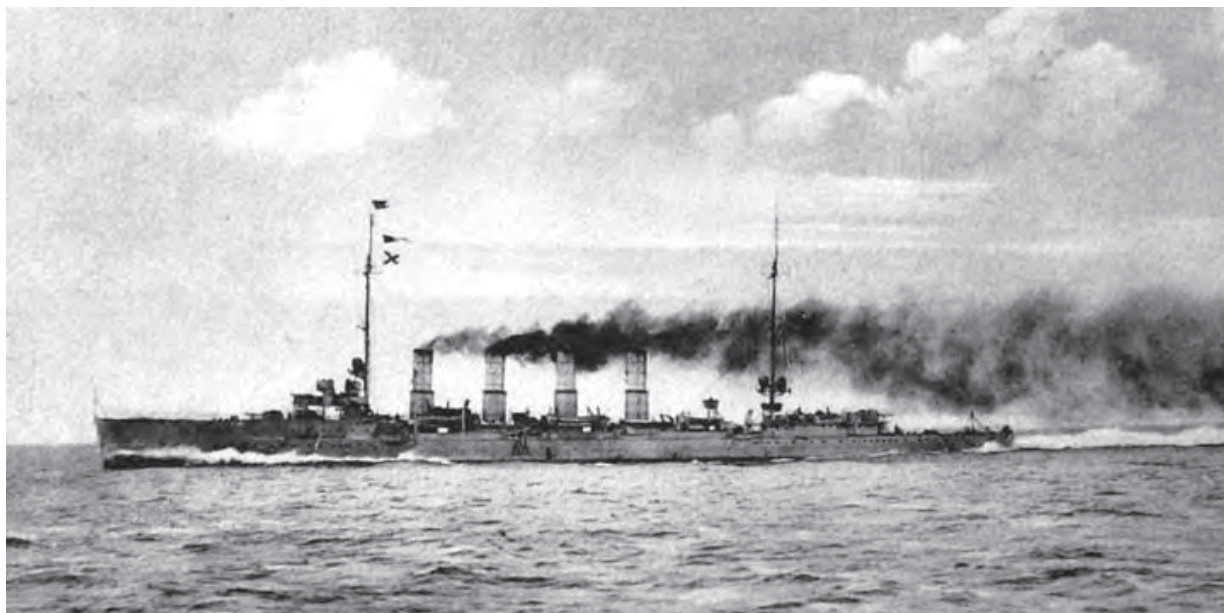
Mención aparte merece el crucero ligero *Strassburg* (no confundir con el *Strasbourg*, pero uno en francés y el otro en alemán), entregado en Cherburgo con la marca *O*, cedido poco después a la Regia Marina Italiana (RMI) que lo rebautizó *Taranto*. Este vetusto crucero, entonces con 27 años de edad, pudo ser español, ya que durante la Guerra Civil el Gobierno nacional, a través de su agregado naval en Roma, capitán de fragata Arturo Génova Torruella, solicitó reiteradamente la cesión de unidades navales al gobierno de Benito Mussolini, aunque no fue posible realizar la compra por su exagerado precio de 18.241.100 liras italianas, en divisas, además de la oposición del Stato



Derrelicto *Strasbourg* frente al búnker Keroman en Lorient.

Maggiore RMI por las complicaciones internacionales que podrían derivarse, ya que se habría violado el protocolo de la no intervención en la contienda, zanjado por una orden expresa del *duce*, personaje político y jefe del gabinete de gobierno, que entre otros cargos ocupaba la cartera de Marina. El Gobierno italiano ofreció la venta de una decena de unidades, pura chatarra, entre las que figuraban los destructores *Premuda*, ex-V-116; *Grado*, ex-Triglav, y *Cortellazo*, ex-Lifa, más dos sumergibles, los únicos buques verdaderamente modernos (*General Mola* y *General Sanjurjo*), siendo el *Taranto* el de mayor desplazamiento. En 1938 el jefe del bloqueo, vicealmirante Juan Cervera Valderrama, tras la pérdida del crucero pesado *Baleares*, presionó de nuevo para poder adquirir el *Taranto*, informando el agregado naval que, pese a ser un buque gastado, su artillería superaba la del republicano *Méndez Núñez*, confiando en unas mejores condiciones económicas, pero estas se mantuvieron inamovibles, no admitiendo la venta a crédito. Al respecto, señalar que en 1936 el *Taranto* fue objeto de una modernización con el fin de adaptarlo para cometidos coloniales, eliminando una de sus cuatro chimeneas, lo que le asemejaba al *Mendez Nuñez*.

En cuanto a los destructores, Francia se adjudicó 10 unidades recicladas y rebautizadas, con excepción del V-46 que fue desguazado, con el nombre de marinos caídos en la guerra, encabezados por el FS *Pierre Durand*, ex-V-79; *Amiral Senes*, ex-S-113; *Buino*, ex-V-130; *Chastang* ex-S-133; *Vesco* ex-S-134; *Mazare*, ex-S-135; *Deligny*, ex-S-139; *Rageot de la Touche*, ex-H-146;



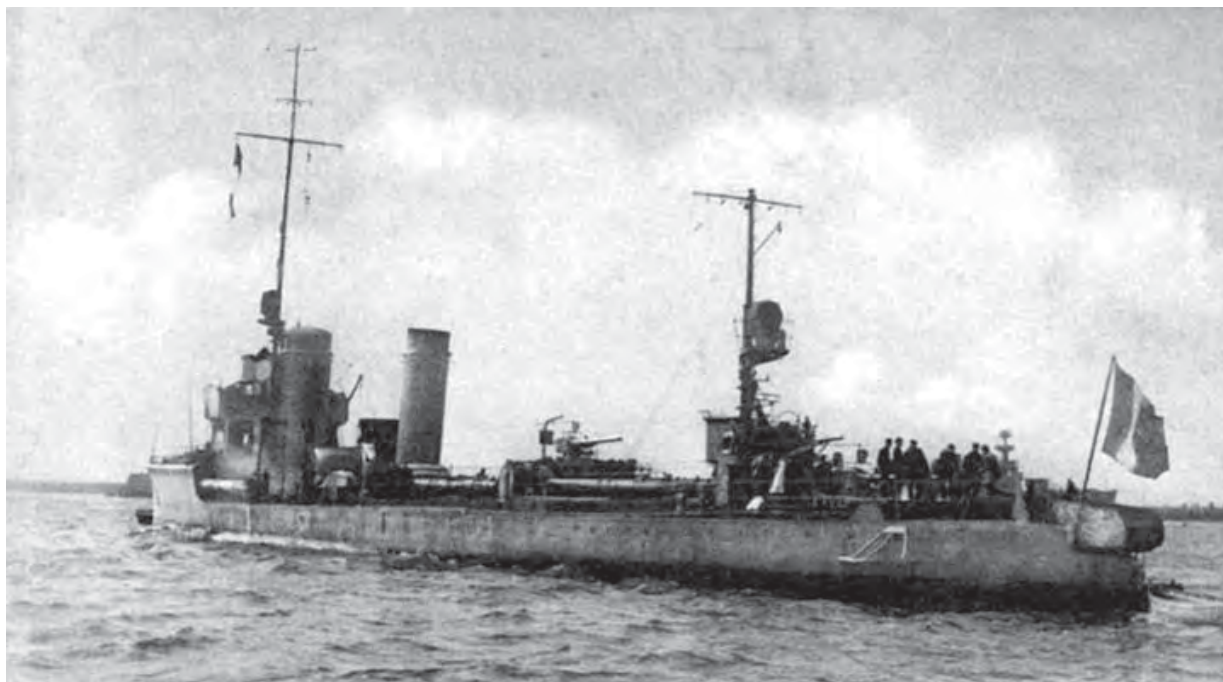
*Taranto, ex-Strassburg* entregado a Italia.

*Delage, ex-H-147*. También recibió 44 sumergibles, de los que 34 fueron desguazados y los 10 restantes reciclados y rebautizados igualmente con nombres de marinos caídos en la guerra, pero de inferior rango, encabezados por el *Victor Reveille, ex-U-79; Jean Autric, ex-U-105; Leon Mignot, ex-U-108; René Audry, ex-U-119; Halbronn ex-U-139; Pierre Marrast, ex-U-162; Jean Roulier, ex-U-166; Trinité Schillemans, ex-UB94; Carissan, ex-UB-99, y Jean Corre, ex-UB-155*.

Bélgica, por su parte, también recibió su botín, bajo la forma de 14 torpederos que recicló como patrulleros, con la marca *A* seguida de un número, y dos sumergibles, los *U-91* y *U-112*, que fueron desguazados rápidamente al carecer de una mínima infraestructura.

Parte sustancial de este artículo lo constituyen los avatares de las unidades supervivientes de la Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine, conocida también por el acrónimo *KuK*, es decir, Marina de Guerra Imperial y Real Austro-Húngara. Nacida en 1867 y de efímera vida, pues terminó en 1918, llegó a ocupar el quinto puesto en el *ranking* mundial. Su proyección estratégica se limitó al mar Adriático, compitiendo con Italia, país que tras la reunificación en 1870 demostró gran afán colonialista, embarcándose en aventuras guerreras en Abisinia y Libia.

La situación interior del Imperio austro-húngaro, un mosaico de nacionalidades, lenguas e intereses, se encontraba en franca descomposición. El Gobierno de Viena del emperador Franz Joseph I, que se encargaba del gobierno, de las responsabilidades comunes, finanzas, defensa y política exterior, declaró la guerra a Serbia mal aconsejado. En 1916, en plena contienda, el emperador falleció a los 86 años, tras 68 de reinado, sucediéndole Karl I, su



*Mazare ex S-135 entregado a Francia.*

sobrino-nieto. El Imperio se estaba desmoronando por momentos y sumido en un caos. En febrero de 1918 la marinería se amotinó, reclamando mejores condiciones de vida, y el final de la guerra, no reconociendo a sus jefes ni oficiales y formando comités, la rebelión fue reprimida deteniendo a 800 marineros, fusilando a cuatro de ellos y a su líder František Raš.

Como todas las guerras, no fue nada bien para sus ciudadanos, cansados de privaciones y sufrimientos, lo que obligó al Gobierno del emperador Karl I, presidido por Karl Renner, a ofrecer la rendición a las potencias aliadas y asociadas en octubre de 1918, llegando a un acuerdo en Villa Giusto en las cercanías de Padua, y firmándose la rendición el 3 de noviembre, ocho días antes de la firma del armisticio alemán en Compiègne. En él se exigió a los austro-húngaros que entregaran, el 6 de noviembre, tres acorazados, tres cruceros ligeros, nueve destructores y quince submarinos que debían rendirse incondicionalmente en Venecia, mientras que el resto de unidades, de menor entidad, se concentrarían en otras bases.

Al perder el Imperio todas sus costas, el emperador Karl I ordenó que toda la flota, incluidas las instalaciones, fuera entregada al nuevo consejo nacional Serbio-Croata-Esloveno el 31 de octubre. Ante el abandono de los buques por las tripulaciones, resultó que no había personal para marinarlos, por lo que mientras se buscaba una solución continuaron en la base de Pola, la más importante, donde por cierto reparó en 1923 el acorazado *Jaime I* al regreso de una comisión en Constantinopla después de ser embestido por un barco mercante.



Crucero ligero *Admiral Spaun* entregado a Gran Bretaña.

Los impacientes italianos lanzaron un ataque sobre la base de Pola el 1 de noviembre de 1918, en el que el mayor Raffaele Rossetti y el teniente de navío Raffaele Paolucci, a bordo de un torpedo tripulado de su invención, llamado el *Mignatta*, burlaron unas defensas relajadas y hundieron el acorazado *Viribus Unitis*. Este buque había pasado a manos del nuevo Estado Serbio-Croata- Esloveno, y los italianos no estaban dispuestos a ceder el mejor de los acorazados enemigos a quien vislumbraban posible potencia antagónica, por lo que hundieron el buque con una carga explosiva depositada en la obra viva. Esta acción constituyó el germen en la creación de los torpedos tripulados, conocidos como Siluros de Lenta Corsa, peyorativamente llamados *maiales* (cerdos) que tantos éxitos obtuvieron para los marinos italianos en el curso de la Segunda Guerra Mundial.

Tras el triunfo del fascismo, el coronel Rossetti fue desposeído de todos sus honores, viéndose obligado a exilarse a Francia. En 1937 lo encontramos en Barcelona, colaborando en la radio local EAJ-1 en emisiones de propaganda en favor de la República española.

Retomando la historia, la confusión de aquellos primeros días de noviembre fue aprovechada por los italianos, que expulsaron a los representantes del nuevo Estado de los buques cedidos y reemplazaron la bandera bicolor del difunto Imperio austro-húngaro por la tricolor italiana.



El 16 de noviembre se definieron las zonas de control de la costa dálmata, con participación francesa, británica y americana, que no fue muy del agrado de los italianos, que pretendían obtener mayor parte del litoral.

El 23 de marzo de 1919, los italianos condujeron una parte significativa de la Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine a Venecia, para formar un gran desfile naval al viejo estilo decimonónico, formado por los acorazados *Tegetthoff* y *Erzherzog Franz Ferdinand*, el crucero ligero *Admiral Spaun*, los destructores *Tatra* y *Csepel*, los torpederos *Tb-80*, *Tb-81*, *Tb-86*, *Tb-92* y *Tb-98*, más los sumergibles *U-5*, *U-21*, *U-28* y *U-40*. Concluida la parada naval los buques fueron fondeados en la laguna como prueba de los derechos italianos al botín, bajo el ampuloso título de compensaciones de guerra, un poco al estilo de lo que habían hecho los británicos con el sumergible *U-155* en Londres y los japoneses con el *U-139* en Tokio, exhibidos como trofeos de guerra.

Los buques de la antigua Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine no fueron internados, como había pasado con los de la Kaiserliche Marine, siendo puestos bajo custodia hasta que se dilucidara su destino en el tratado de paz que se estaba negociando en París y que ha pasado a la historia como de Versalles, firmado en el Salón de los Espejos de dicho palacio. Los alemanes no fueron invitados a participar en las reuniones, siendo conminados a firmarlo bajo la amenaza de reemprender las acciones bélicas cruzando el Rhin, desoyendo las propuestas del presidente americano Woodrow Wilson, conocidas como los Catorce puntos de Wilson, quien predicó en el desierto, razón por la cual el Tratado de Versalles es conocido por los alemanes como el Gran Diktak.

Los acorazados no fueron reciclados, desguazándose entre 1920-1926. El crucero ligero *Admiral Spaun*, adjudicado a Gran Bretaña, que tenía la particularidad de ser el primero en la KuK en utilizar turbinas de vapor para la propulsión, arrinconando las superadas máquinas alternativas, fue vendido a Italia y desguazado en 1921. Los destructores *Tatra*, *Csepel*, *Orjen*, *Balaton*, *Lika*, *Triglav*, *Grado* y *Uzsok*, cedidos a Italia, fueron rebautizados *Fasana*, *Muggia*, *Pola*, *Zenson*, *Cortellazzo*, *Grado* y *Monfalcone*, y mantenidos algunos en servicio hasta 1939, mientras en el transcurso de la década desaparecieron en cambio los sumergibles *U-5*, *U-21*, *U-28* y *U-40*, que fueron rápidamente desguazados.

Aparte de los buques especificados, los acorazados *Radetzky*, *Zrinyi* correspondieron a Estados Unidos, que los cedió a Italia, y el *Prinz Eugen* a Francia de acuerdo con el Tratado de Saint Germain en Laye, todos ellos fueron desguazados entre 1921-1926. No ocurrió lo mismo con los cruceros ligeros *Saida*, *Helgoland*, *Novara*, *Pillau* y *Graudenz*, rebautizados *Venezia*, *Brindisi*, *Ancona*, *Bari* y *Thionville*, ya que los cuatro primeros pasaron a manos italianas, manteniéndose en servicio hasta 1937 y el quinto a Francia en igual estatus hasta 1933.



*Prinz Eugen* entregado a Francia, desarmado en Tolón.

Francia, tras la firma del tratado recibió el sumergible *U-14*, rebautizado *Curie*, y el vetusto crucero acorazado *Kaiser Franz Joseph I*, utilizado como pontón y hundido en el curso de una tormenta, al igual que los destructores *Tb-12* y *Tb-52*.

En la primavera de 1919, era evidente que el Consejo Naval aliado no estaba interesado en los flecos de la KuK, ordenando que fueran desguazados esos desgastados buques en el término de un año, excepto algunas pequeñas unidades que fueron entregadas a Grecia, Portugal y Rumania

Grecia recibió como compensación de guerra los destructores alemanes *Keravnos*, ex-V-6, y el *Nea Genea*, ex-V-5, desguazados en 1921; más el ex-KuK *Smyrni*, ex-Ulan, y los torpederos convertidos en patrulleros *Proussa*, ex-F-94, *Panormos*, ex-F-91; *Pergamos*, ex-F-92; *Kysikos*, ex-M-98; *Kios*, ex-M-99, y *Kidonia*, ex-M-100.

Portugal, implicada en la guerra en razón de su alianza con la Gran Bretaña, pagó un alto precio por ella, perdiendo la vida 7.222 de sus hombres en los campos de batalla y recibiendo a cambio territorios coloniales exalemanes en África. Respecto a los buques, le fueron entregados seis torpederos ex-KuK: el *Zezeze*, ex-F-85; el *Ave*, ex-F-86; el *Cavado*, ex-F-88; el *Sado*, ex-F-89; el *Liz*, ex-F-90, y el *Mondego*, ex-F-91, transformados en guardacostas, que fueron baja entre 1921-1940.

Rumanía, con una pequeña Marina en las aguas del mar Negro, recibió siete torpederos ex-KuK: el *Viforul*, ex-Tb-74; el *Vartejul*, ex-Tb-75; el *Vijelia*, ex-Tb-80; *Sborul*, ex-Tb-81; el *Naluca*, ex-Tb-82; el *Smeul*, ex-Tb-83, y el



*Mondego, ex-F-91 entregado a Portugal.*

*Fulgerul, ex-Tb-84*, este último hundido antes de llegar a su destino, más tres monitores de río, el *Ardea, ex-Temes*; el *Besarabia, ex-Inn*, y el *Bucovina, ex-Sava*.

De todo este reparto, el Gobierno del Reino de Serbia-Croacia-Eslovenia, nacido el 1 de diciembre de 1918, resultó el gran perdedor pese a que oficialmente el Gobierno austro-húngaro le había cedido todas las unidades, bases e instalaciones. Los italianos ocuparon Pola, los franceses Cattaro, los americanos Split y los británicos Beograd, imponiendo su fuerza. En septiembre de 1919 el nuevo Estado debía recibir un viejo acorazado, el *Kromprinz Erzherzog Rudolf*, 12 torpederos y cuatro monitores fluviales, desoyendo las reclamaciones sobre cuatro cruceros, 17 destructores, 27 torpederos, 20 sumergibles y seis monitores fluviales, pretensiones reducidas después a dos cruceros, seis destructores, 30 torpederos y cuatro sumergibles, igualmente rechazadas. Finalmente en junio de 1921 recibió ocho torpederos procedentes de la KuK: los *T-1, ex-T-76; T-2, ex-T-77; T-3, ex-T-78; T-4, ex-T-79; T-5, ex-T-87; T-6, ex-F-93; T-7, ex-F-96; T-8, ex-F-97; T-9, ex-T-60; T-10, ex-T-61; T-11, ex-T-69, y T-12, ex-T-54*, más cuatro dragaminas: los *D-1, ex-Núm. 21; D 2, ex-Núm. 36; D-3, ex-Núm. 38, y D-4, ex-Núm. 19*. Por parte alemana seis dragaminas: *Galeb, ex-M-100; Jastreb, ex-M-112; Kovac, ex-M-121; Cavran, ex-M-106; Orao, ex-M-97, y Sokol, ex-M-114*, a los que se deben añadir los monitores fluviales *Morava, ex-Koros; Sava, ex-Bodroc; Drava, ex-Enns, y Vardar, ex-Bosna*, quedando reducidas sus pretensiones a las dimensiones de una flota costera, con gran satisfacción italiana.

Así desapareció una pequeña gran marina de la que el historiador Hans Hugo Sokol escribió como conclusión de la historia de la Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine: «Combatiendo valerosamente ante Helgoland, triunfando gloriosamente en Lissa, aventurándose con coraje en Ancona, ciñendo insigne laurel alrededor de su bandera en el estrecho de Otranto, y defendiendo eficazmente el territorio patrio, la flota sirvió fielmente a su alto señor y a su patria, hasta que su triste e inconcebible destino llegó a consumarse. Hoy nos inclinamos en señal de respeto ante el ocaso de tanta grandeza».

No se debe olvidar tampoco que si bien la mayoría de los buques fueron desapareciendo con el paso del tiempo ondeando otras banderas, no ocurrió lo mismo con su artillería y otros equipos, la mayor parte fue desmontada y guardada en los arsenales, antes de ser desguazados o hundidos. Esta es una de las razones por la que durante el curso de la Segunda Guerra Mundial parte de la artillería con que se dotó el famoso Muro del Atlántico tuvo esta procedencia, a la que se debe añadir la de las grandes piezas procedentes del desguace de los buques de la Flota rusa blanca en Bizerta tras un largo internamiento.

De esta manera aparecen en España, para la defensa del archipiélago canario seis piezas Krupp de 170/40 mm SKL, tres de 149/45 mm SKL, más otras tres de 149/40 mm SKL procedentes de los pre-*Dreadnoughts* de las clases *Braunschweig* y *Kaiser Frederick III*, desguazados en Alemania al final de la guerra, recibidas en el curso de la Segunda Guerra Mundial, por las que se pedía un escandaloso precio, que por las circunstancias de la contienda quedaron sin pagar. No obstante, en marzo de 1945, la burocracia alemana insistió ante la embajada para que el Gobierno español cancelara la deuda, pero nunca fue saldada. Hay que incluir los 12 cañones Krupp de 149/40 mm SKL, conocidos vulgarmente como negrillos, recibidos en diciembre de 1936, en el denominado envío especial n.º 2 y desembarcados en Ferrol, sirviendo para un artillado de costa itinerante, en función del desenvolvimiento de la Guerra Civil, procedentes de afustes navales de la desaparecida Kaiserliche Marine, de la que aún hoy en día puede verse alguna pieza degradada en la batería de punta Lucero, sobre el abra bilbaína.

También aparecen cuatro piezas Krupp de 149/45 mm SKL, desconocidas por la mayoría de especialistas, asentadas en barbata, dos en el golfo de Rosas, en Puig Clapè, y las otras dos en Mongat, en las cercanías de Barcelona, para proteger la línea de ferrocarril. Estas piezas procedían del destructor francés *Amiral Sénès*, ex-*S-113*, desguazado en Tolón en 1936, y arribaron a España por ferrocarril gracias a los buenos oficios del alcalde de Cerbère, Jules Cruzer, que era a su vez agente de aduanas. Piezas que, optimizadas, fueron tomadas como modelo para crear el cañón de 138/40 mm con el que se equipó regularmente a la Marina francesa. Actualmente el asentamiento de Rosas está abandonado y el de Montgat ha sido convertido en un parque público, llamado de Las Baterías, manteniendo buena parte de la infraestruc-



Cañón 150 mm negrilla en punta Lucero.

tura, un búnker para la dirección de tiro, polvorines y montacargas de municiones y los dos cañones.

Para terminar, resulta interesante hacer una reflexión general de los buques que participaron en la Gran Guerra. Técnicamente los británicos estaban más adelantados que los alemanes en cuanto a propulsión, sobre todo por emplear petróleo como combustible, que ofrecía un rendimiento superior con menos volumen, fruto de las directrices del entonces primer lord del Almirantazgo Winston Churchill; en cambio, el blindaje alemán Krupp era superior. Sobre la artillería, si bien los británicos usaron y emplearon gruesos calibres, especialmente el 305 mm, los alemanes, con el 280 mm, aunque inferior, eran mejores en ritmo y velocidad, ofreciendo una cadencia de tiro superior, con una eficaz dirección óptica fabricada por la casa Carl Zeiss en Jena. En el aspecto psicológico, los británicos superaron en agresividad a los germanos, ensalzando, por ejemplo, la valentía y heroicidad del grumete John Travers Cornwell, y los alemanes con la del marinero Gorch Fock, seudónimo del poeta Johann Kinau, ambos caídos en la batalla de Jutlandia.

En las otras marinas, pese a las innovaciones de Emile Bertin y Vittorio Cuniberti, franceses e italianos no aportaron casi nada nuevo a lo conocido, tanto en arquitectura como en propulsión, presentando acorazados y cruceros



Cañón 150 mm procedente del *Amiral Sénès*, en Montgat.

plagados de chimeneas y trufados de artillería bajo la cubierta principal, con un limitado campo de tiro, defecto que heredaron los acorazados españoles clase *España*, una reducción del británico *Invincible*.

*Grosso modo*, esta síntesis pretende describir, entre otras cosas, lo que acostumbran a hacer los vencedores. En ninguna guerra hay piedad para los vencidos, imponiendo una paz que nunca es justa para los que la pierden. Los vencedores son los que escriben la historia. No debemos sorprendernos, porque este comportamiento es inherente a la condición humana, como bien nos recuerda el jefe de los senones, Breno, cuando después de conquistar Roma en el siglo IV a. de C. pronunció el lacónico *¡Vae Victis!* (¡Ay, de los vencidos!), poniendo su espada en el platillo de la balanza, con la que se pesaba el oro acordado para el rescate de Roma.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ARMERO, J. M., y GONZÁLEZ, Manuel: *Armas y pertrechos de la Guerra Civil española*. Ediciones Poniente. Madrid 1980.
- BOOT, Tony: *Cox's Navy: Salvaging the German High Seas Fleet 1924-1931*. Pen&Sword. Barnsley 2005.
- BOWMAN, Gerald: *The man who bought a Navy*. Harrap 1965.
- BUSQUETS I VILANOVA, Camil: *El cañón naval pesado. Medio siglo de poder naval*. Real del Catorce. Madrid 2013.

- BUTLER, Daniel Allen: *Distant Victory: The Battle of Jutland and the Allied Triumph*. Praeger Security International. UK 2006.
- CAMPANERA I ROVIRA, Albert; CABAL, Rafael, y otros: *El hombre y la mar. La mar como medio y escenario*. Aguilar Grupo Editorial. Madrid 1984.
- CARRASCO GARCÍA, Antonio: *Alhucemas 1925*. Editorial Almena. Madrid 2000.
- CEREZO, Ricardo: *Armada Española Siglo XX*. Ediciones Poniente. Madrid 1983.
- CERVERA VALDERRAMA, Juan: *Memorias de guerra*. Editora Nacional. Madrid 1968.
- DE LA FUENTE, Pablo: «A Carn Publicaciones electrónicas». *Historia Militar Cataluña*, 2013.
- DÖNITZ, Karl: *10 Años y 20 días*. La Esfera de los Libros. Madrid 2006.
- FINE, John Christopher: *Lost World's Ghost Ships*. US Naval Institute Press. 2004.
- FRIEDMAN, Norman: *Naval Weapons of World War One*. Seaforth Publishing. Barnsley 2011.
- GARCÍA DOMINGO, Enrique: *¿España neutral? La Marina Mercante española en la PGM*. Editorial Real del Catorce. Madrid 2005.
- GARCÍA, Sanz, Fernando: *España en la Primera Guerra Mundial*. Editorial Galaxia Gutenberg. Barcelona. 2013.
- GEORGE, S. C.: *Jutland to junkyard*. Editorial PSL, Cambridge 1973.
- GIORGERINI, Giorgio, y otros: *La Marina*. Editorial Delta. Barcelona 1983.
- GRÖNER, Erich: *German Warships 1815-1945*. Conway Maritime Press Ltd. London 1991.
- JACKSON, Robert: *Barcos de Guerra*. Edimat Editores. Madrid 2011.
- KEMP, Peter: *History of the First World War*. BPC. Publishing Ltd. Bristol 1971.
- LAWRENCE, T. E.: *Los siete pilares de la sabiduría*. Ediciones B. Barcelona 1997.
- LE FLEMING, H. M.: *Warships of the First World War*. Ian Allan Ltd. London 1965.
- LÓPEZ PALANCA, Luis: *Los corsarios del Káiser*. Editorial Naval. Madrid 1984.
- MANRIQUE GARCÍA, J. M., y MOLINA FRANCO, Lucas: *Las armas de la Guerra Civil Española*. La Esfera de los Libros. Madrid 2006.
- MASSIE, Robert K.: *Castles of steel: Britain, Germany, and the Winning of the Great War at Sea*. Ballantine Books. 2004.
- MILLS, Simon: *Scapa Flow: from graveyard to resurrection*. Editorial Chesham 2005.
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Edición de los autores. Madrid 1998.
- PATTEE, Phillip G.: *At war in distant waters*. Naval Institute Press. Annapolis. Maryland 2013.
- RAEDER, ERICH: *Mi Vida*. Editorial Luis de Caralt. Barcelona 1958.
- REUTER, Ludwig von: *Scapa Flow: The Greatest Scuttling of all Time*. 1940.
- RIVES, Manolo: *Scapa Flow: Los alemanes hundidos su flota*. Diario de Mallorca. Agosto 2011.
- SCHULZE-WEGENER, Guntram: *Deutschland zur See*. E. S. Mitter&Sohn. Hamburg 2009.
- STEVENSON, David: *Historia de la Primera Guerra Mundial*. Editorial Debate. Barcelona 2013.
- STONE, Norman: *Breve historia de la Primera Guerra Mundial*. Editorial Ariel. Barcelona 2013.
- TAYLOR, A. J. P. Roberts: *Historia Mundial siglo 20*. Editorial Vergara. Barcelona 1972.
- TAYLOR, John C.: *German Warships of the World War I*. Ian Allan Ltd. London 1969.
- VAN DER VAT, Dan: *The Grande Scuttle: The sinking of the German Fleet at Scapa Flow in 1919*. Birlinn Ltd. 2007.
- VICENS VIVES, Jaume: *La crisis del siglo XX*. Ediciones Acantilado. Barcelona 2013.
- VON MÜCKE, Hellmuth: *Ayesha. Odisea del Emden 1914-1915*. Joaquín Gil, Editor. Barcelona 1931.
- WERSTEING, Irving: 1914-1918. *La Primera Guerra Mundial*. Editorial Ferma. Barcelona 1966.