

CRUCEROS DE COMBATE EN LA BATALLA DE JUTLANDIA (Segunda parte)

En la primera parte hemos visto como la escuadra de cruceros de combate británicos al mando de sir David Beatty había arrastrado en su persecución, a la totalidad de la Flota de Alta Mar, y cumpliendo a la perfección su cometido llevaba al enemigo a toparse de bruces con el grueso de la Gran Flota.

Dejamos a las fuerzas de cruceros de combate combatiendo a rumbos de componente Norte, Beatty a punto de culminar su estratagema y Hipper ignorante de lo que se podía encontrar por la proa. Por detrás de Beatty, Evan Thomas con sus cuatro dreadnoughts combatía enérgicamente contra los cruceros de combate de Hipper y los acorazados de cabeza de la Flota de Alta Mar. Como el objeto de nuestro análisis es la intervención de los cruceros de combate dentro del enfrentamiento de los gruesos, al que nos vamos a referir a continuación, describiremos con más profundidad aquellas acciones en las que participan unidades de este tipo, haciendolo sólo someramente con el resto de la batalla.

Beatty quería echar más a levante a Hipper envolviendo su vanguardia para ocultar la llegada de Jellicoe hasta el último momento. Hipper, para evitar que le cruzasen la T, continuó cayendo a estribor describiendo un arco con-

céntrico al que seguían los británicos, ajustando sus movimientos a los de éstos. Entonces, el contralmirante alemán hizo un descubrimiento que le dejó horrorizado: por el este vio aparecer en escena nuevos cruceros de combate. Se trataba de la escuadra del contralmirante Hood que había sido destacada por Jellicoe en apoyo de Beatty.

Hipper se encontraba ahora en una desagradable situación. Por el norte tenía a Beatty con sus cruceros de combate, a los que seguían los acorazados de Evan Thomas. Por el este una fuerza que, aunque no podía apreciar en su totalidad a causa de la neblina, era sin duda de considerable importancia. Por lo tanto, no tuvo más remedio que replegarse sobre el grueso de su propia flota, ordenando a 1810 la inversión de rumbo por giros simultáneos para dirigirse al encuentro de Scheer que, con su larga línea de acorazados, continuaba arrumbando al norte.

Durante la aproximación de Hood, el crucero ligero *Chester*, que precedía al grupo de cruceros de combate, se encontró con los cruceros ligeros de exploración que formaban la extrema vanguardia de Hipper. Enseguida los cuatro cruceros alemanes abrieron el fuego y el *Chester*, alcanzado varias veces y con tres cañones destrozados, no tuvo más remedio que escapar hacia el NE. Pero Hood, que desde el primer momento había gobernado en la dirección del *Chester* a través de la neblina, a las 1750 avistó a los cruceros alemanes y, con los *Invincible*, *Inflexible* e *Indomitable*, abrió fuego, resultando inutilizado el crucero ligero alemán *Wiesbaden*, alcanzado por un proyectil que explotó en la cámara de máquinas y destrozó la tubería de vapor principal, dejando al buque al garete para ser posteriormente blanco de parte de los acorazados de la Gran Flota.

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

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

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

Cuando los dos buques insignias estuvieron dentro del alcance de las señales visuales, Jellicoe preguntó a Beatty con el proyector luminoso:

«¿Dónde está la flota de combate enemiga?»

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

La retirada de Hipper fue corta, pues en cuanto avistó a los dreadnoughts más avanzados de la Flota de Alta Mar, volvió a invertir el rumbo por giros simultáneos colocándose a la cabeza de la línea de batalla. Poco después los barcos de Hipper y los acorazados de cabeza de la línea de Scheer eran avistados por Beatty, quien a 1814 transmitía a Jellicoe el mensaje ansiado:

«He avistado a la flota de combate enemiga en demora sursuroeste.»

A 1815, una vez conocidas las demoras del enemigo, Jellicoe ordenó la señal:

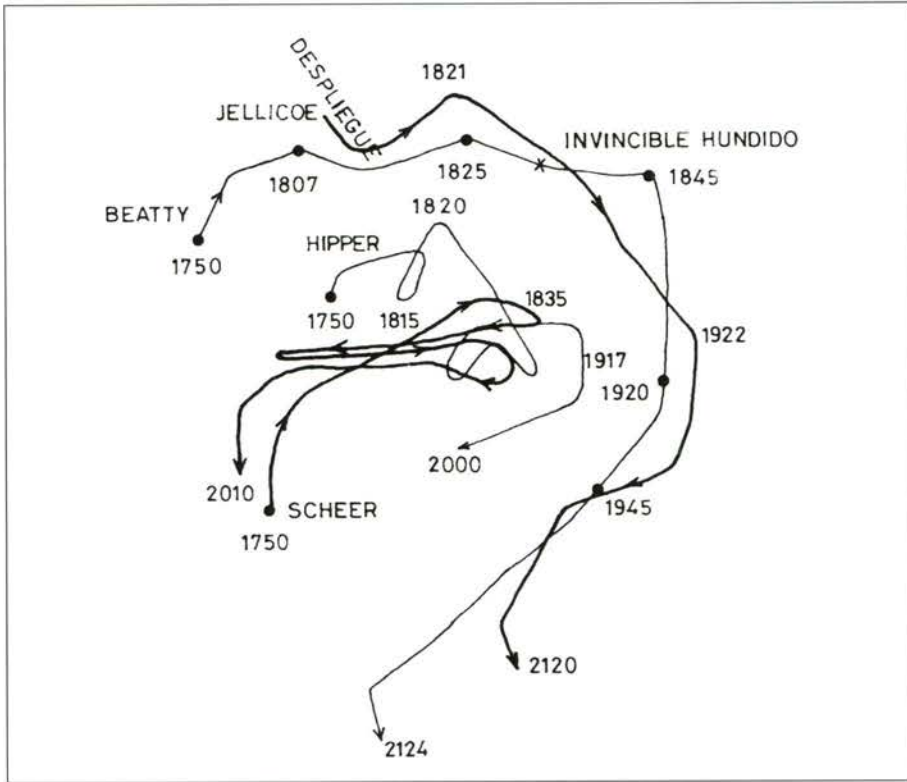
«Desplegar sobre la columna de babor; rumbo sudeste cuarta al este.»

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

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

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

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



Batalla de Jutlandia (31 de mayo de 1916),
combate entre los gruesos.

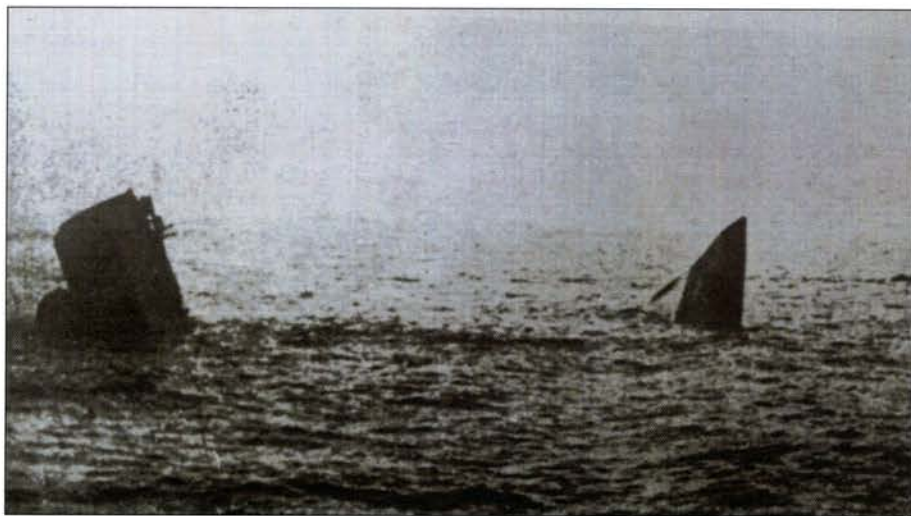
Mientras el despliegue del grueso de la Gran Flota estaba teniendo lugar, en la línea de descubierta, el contralmirante sir Robert Arbuthnot, que navegaba con los cruceros acorazados *Defence* y *Warrior*, avistó al crucero ligero alemán *Wiesbaden*, al que los tres cruceros de combate del contralmirante Hood habían dejado inmovilizado. El almirante inglés se dirigió a rematarlo y así lo hizo, con muy poca reacción por parte del *Wiesbaden* que se encontraba en un estado lamentable. Pero también estaban sentenciados los cruceros acorazados ingleses, ya que una vez ejecutada su destructora tarea, toparon de bruces con la escuadra de Hipper, que gobernaba en apoyo del *Wiesbaden*. Los cruceros de combate abrieron fuego a 7.000 yardas centran-do rápidamente a los dos ingleses e inmediatamente el *Defence* saltó en pedazos a la vista de la Gran Flota, arrastrando consigo al contralmirante Arbuthnot y a toda la dotación.

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

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

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

A 1830 tuvo lugar un hecho fatal en la vanguardia británica. La niebla se aclaró momentaneamente dejando ver en la cabeza de la línea de cruceros de combate británicos al *Invincible*, que como sabemos navegaba ahora como guía de línea con el contralmirante Hood a bordo. El buque quedó perfectamente claro para los *Lützow* y *Derfflinger*, que concentraron su fuego sobre él, a la vez el crucero británico replicaba inmediatamente.



Invincible, el fin del crucero de combate.

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

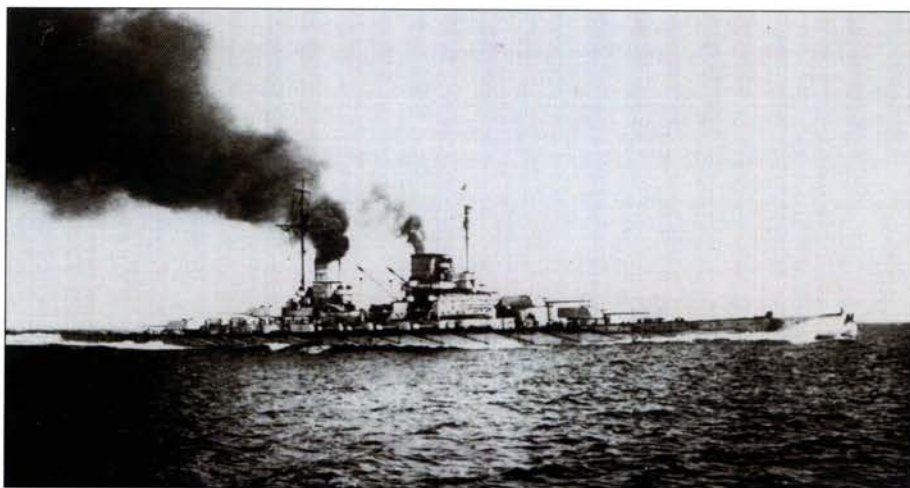
La lucha de los gruesos también se hacía cada vez más encarnizada, pues eran diez o doce los dreadnoughts británicos que habían rebasado ya el punto de giro y concentraban su fuego sobre los cuatro primeros acorazados de la Flota de Alta Mar. El *König*, buque guía de la columna de Von Scheer, se estaba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

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

El almirante de la Flota de Alta Mar, izaba su insignia en un buque que ocupaba el lugar numero trece en la línea, incluyendo a los cruceros de combate de Hipper, y aunque aún no había podido captar la realidad de la situación, ante tal concentración de fuego sospechó que podía estar enfrentándose a la Gran Flota, por lo que decidió retirarse en tanto no quedase aclarado este punto. En consecuencia, a 1836 ordenó: «giro simultáneo de todos los buques 180 grados a estribor».

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

La escuadra de Hipper también había sido durante la batalla duramente castigada, ya que desde el primer momento soportaba todo el peso del combate. El *Lützow* tenía grandes averías y su dotación se esforzaba en mantenerlo a flote, por lo que Hipper, a 1837, decidió declararlo fuera de combate ordenando a su comandante que se dirigiese a Wilhemshaven, mientras él con su Estado Mayor se trasladaban al *Derfflinger* en un destructor. El *Seydlitz* navegaba escorado y hundiéndose de proa, gobernando con el aparato auxiliar. El *Von der Tann* llevaba una hora sin poder utilizar las torres, que no le habían entrado en batería. El *Derfflinger* tenía destruida la estación radio y las vergas de señales, y sólo podía comunicarse con los demás por banderas de mano.



Lutzow, el crucero de combate alemán.

Eran las 1845 y la Flota de Alta Mar se retiraba. La acción entre los gruesos había durado veinte minutos. La Gran Flota había terminado ya su despliegue y los veinticuatro dreadnoughts del grueso navegaban en línea de combate a la que se incorporaron por la popa los acorazados de la escuadra de Evan Thomas.

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

A las 1850, Jellicoe ordenó un giro de 45 grados a estribor por divisiones, quedando la Gran Flota arrumbada al sur, a fin de cerrar distancia y cortar la retirada al enemigo. Ahora el grueso navegaba en seis columnas escalonadas quedando como más avanzada la que estaba en cabeza cuando iban en línea de fila.

El *Von der Tann* fue alcanzado a popa, propagándose la explosión a la cámara de máquinas de estribor. El *Derfflinger* fue alcanzado repetidas veces pereciendo abrasado gran parte del personal de artillería, pero las partes vitales del casco se conservaban bien. El *Seydlitz* estaba tan hundido de proa, que casi toda la roda la llevaba sumergida. El *Möltke* era el que estaba resultando mejor parado. Por fin, a 1920, los cruceros de combate metían a estribor retirándose una vez cumplida su misión, ocultándose en la cortina de humo que creaba la flotilla de destructores alemanes, que se lanzaban al ataque.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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