



SERGIO VALZANIA

# JUTLANDIA

31 DE MAYO DE 1916:  
LA BATALLA NAVAL MÁS GRANDE DE LA HISTORIA



CENTENARIO  
DE LA  
BATALLA  
(1916-2016)

*Ariel*

## Índice

Portada	
Dedicatoria	
Ulises y Achab	
I. El primer cañonazo	
II. Nacimiento de una flota	
III. Veinte meses de guerra	
IV. La gran trampa	
V. El enfrentamiento de los cruceros	
VI. La carrera al sur	
VII. La carrera al norte	
VIII. El «caldero de salchichas»	
IX. Gefechtskehrtwendung	
X. Virada a babor	
XI. Durchhalten	
XII. Las seis escaramuzas	
XIII. El fin del Lützow	
XIV. En puerto	
XV. Gallardete Z	
XVI. El último crucero	
El destino de los almirantes	
Apéndice. Organización de las flotas inglesa y alemana en Jutlandia	
Bajas en hombres y buques	
Cronología de la batalla	
Bibliografía	
Álbum de fotos	
Notas	
Créditos	

Te damos las gracias por adquirir este EBOOK

Visita [Planetadelibros.com](http://Planetadelibros.com) y descubre una nueva forma de disfrutar de la lectura

---

**¡Regístrate y accede a contenidos exclusivos!**

Próximos lanzamientos  
Clubs de lectura con autores  
Concursos y promociones  
Áreas temáticas  
Presentaciones de libros  
Noticias destacadas

---

Comparte tu opinión en la ficha del libro  
y en nuestras redes sociales:



Explora Descubre Comparte

*A mi tío Fabio*

Debe dejarse algo al azar; en el combate marítimo no hay nada seguro.

HORATIO NELSON

En la guerra la primera regla es desobedecer las órdenes. Cumplirlas está al alcance de cualquier idiota.

JOHN FISHER

Hay algo que hoy no funciona en nuestros condenados buques.

DAVID BEATTY

Nos habían adiestrado con la convicción de que algún día estallaría la guerra entre Alemania y nosotros, y cuando estalló creíamos que estábamos preparados para pelearla.

JORGE V, REY

## Ulises y Achab

Si hay batallas que han cambiado el curso de la historia, la de Jutlandia no es una de ellas. Ni siquiera es seguro quién la ganó, y la supuración sanguinolenta de la primera guerra mundial no sufrió la menor alteración por los acontecimientos que tuvieron lugar en el mar del Norte entre el 31 de mayo y el 1 de junio de 1916. Sólo se produjo la confirmación del bloqueo que imponía la flota inglesa a Alemania desde hacía casi dos años.

Es posible que ninguna batalla sea capaz de modificar el curso de la historia. Lo de la suerte de una guerra decidida en un combate rápido y muy cruento no es más que un mito vanamente perseguido por generales y almirantes, o propuesto por ellos a los políticos con la esperanza de justificar su propia existencia. Napoleón venció en Austerlitz cuanto se podía vencer, aniquiló el ejército austríaco y puso en fuga al ruso, pero apenas le sirvió de nada. Como mucho sentó las bases de un largo asueto de la guerra que le acompañó y acosó durante toda su vida, hasta el momento de la derrota definitiva. Después de Austerlitz, Jena y Fiedland, el emperador pudo disfrutar de tranquilidad personal durante varios años, sin haber logrado imponer a Europa una nueva casa real ni la hegemonía francesa. Sus leyes en materia de derecho civil y administración pública tuvieron un efecto mucho más duradero sobre la sociedad que el de las bayonetas. Tampoco es cierto que las segundas despejaran el camino a las primeras. Reformas insensatas, como la del calendario e incluso de las horas del día, organizadas con arreglo al sistema decimal, han quedado como simples curiosidades, mientras que el metro y las prefecturas son

formas con que Europa y el mundo se han organizado durante siglos. Las novedades, para arraigar, tienen que funcionar, de lo contrario no hay fuerza capaz de imponerlas.

Otras guerras más recientes han demostrado que las heridas profundas inferidas en unos meses por los conflictos necesitan años para restañar, cuando no se infectan y se vuelven purulentas. Entonces crean de nuevo la ilusión de que existe una terapia quirúrgica, sangrienta pero rápida y segura, que puede acabar con el mal de una vez por todas. Los hechos demuestran que no hace más que agravarlo, y así sucesivamente hasta que la violencia se repite tanto, como en la Europa de las guerras mundiales, que acaba provocando rechazo. El precio de la paz es muy alto; por eso, cuando se alcanza, es preciso sujetarla bien.

Más que condicionar la historia —que, como dice Carlo Maria Cipolla, suele tomarnos a todos por sorpresa—, las guerras y las batallas acaban creando una suerte de escenario en el que se exhiben las tensiones y los cambios. Los griegos nos enseñaron que la verdad ama la tragedia como forma de expresión.

En este sentido, la batalla de Jutlandia fue significativa. Fue un signo de su tiempo y todavía nos habla de él, si prestamos oídos no sólo al estruendo ya lejano de los 556 cañones de grueso calibre embarcados en las unidades mayores que combatieron, sino también al murmullo de las miles de voces de los hombres que acompañaron desde el nacimiento hasta la muerte a las dos flotas enfrentadas en Jutlandia: la batalla, para la que se construyeron, fue tan sólo uno de los episodios de su vida.

Los barcos marcan los tiempos. El poder mitificador del mar supera al de la tierra. Nuestros mitos fundadores son los de Ulises y Achab, que es su relectura moderna, capaz de anticiparse —auténtica labor del arte— a la aparición del psicoanálisis como instrumento de conocimiento del mundo. En la estela de los episodios marinos trascendentales, evocadores de una época, hallamos el desastre

del *Titanic*. Se ha dicho que su hundimiento en la noche del 14 al 15 de abril de 1912 dio la puntilla a la modernidad nacida con la revolución francesa, y entregó toda la primera guerra mundial a la contemporaneidad: una desgracia de tales dimensiones era inconcebible para la mentalidad nacida con la Ilustración.

Creo que la batalla de Jutlandia y la aventura de las flotas que combatieron en ella son una senda creíble para narrar de forma condensada la locura de una guerra que supuso el fin de la hegemonía europea en el mundo y la entrega de las llaves del planeta a las superpotencias, algo que las guerras mundiales, cada una por su lado, determinaron y certificaron. Por eso tiene sentido desplazarse al mar del Norte para volver a seguir el rumbo del *Lützow*, el *Lion*, el *Iron Duke* y el *Friedrich der Grosse* en compañía de Jellicoe y Scheer, Hipper y Beatty; almirantes, acorazados y cruceros de los que se ha perdido el recuerdo. Y tiene sentido buscar entre las olas el rastro de unos gigantes de acero de 30.000 toneladas, extinguidos como los dinosaurios, para seguirlos hasta sus cementerios en los abismos marinos. Los hechos de esos buques y de los hombres que los gobernaban nos incumben tan directamente que vale la pena indagar más y de nuevo sobre aquellos acontecimientos lejanos.

Por eso he procurado elaborar los recuerdos, lo que han escrito los testigos y los investigadores sobre el intento desesperado que hizo la flota alemana de romper el cerco que estaba ahogando Alemania, el 31 de mayo de 1916. En la batalla perdieron la vida 6.094 marinos ingleses y 2.551 alemanes, y se hundieron siete grandes buques, seis de ellos con explosiones que se llevaron por delante a casi toda la tripulación. Los caídos sobrepasaron el 8 % de los 105.000 combatientes que participaron en la batalla. Fue una dura lucha que sólo sirvió para demostrar, una vez más, que una batalla no cambia el curso de la historia.

La dedicatoria del libro a mi tío Fabio no es una mera formalidad. Fue él, triestino, quien me inició en el mar, en las guerras que se riñeron en el mar y en la curiosa relación de Europa central con la navegación.

Por último, una precisión. Alemania e Inglaterra se encuentran en husos horarios distintos, y en Jutlandia los relojes ingleses y alemanes no indican la misma hora. Al tener que escoger, he optado por la hora alemana.



## I

## El primer cañonazo

Poco después de las 14 horas del 31 de mayo de 1916 el vicealmirante David Beatty ordena a las unidades de su escuadrón un cambio de rumbo, en cumplimiento de las órdenes cursadas por el almirantazgo británico la noche anterior, antes de zarpar de la base de Rosyth, en Escocia, próxima a Edimburgo.

A su mando tiene seis cruceros de batalla y cuatro acorazados veloces que, con su pantalla de cruceros ligeros y destructores, forman el flanco sur del despliegue de la flota de batalla inglesa. La Grand Fleet (Gran Flota) al completo está en el mar con la esperanza de interceptar y aniquilar a uno de los adversarios más peligrosos que ha tenido en toda su historia. Los servicios secretos británicos aseguran que la Hochseeflotte, la flota de alta mar alemana al completo, ha zarpado de la base de Wilhelmshaven y ahora se encuentra en alguna parte del mar del Norte.

Las órdenes cursadas a Beatty establecen que navegue hacia el este y justo después de las 14 horas, salvo nueva orden, vire hacia el nordeste para reunirse con los 24 acorazados y los 3 cruceros de batalla de su aborrecido superior, el almirante Jellicoe. Una vez reunidos los barcos, deben formar la fuerza exploradora de toda la flota en su derrota hacia las bases alemanas.

El motivo de estas complicadas citas en alta mar era que el Reino Unido, con la carrera de armamentos de los años anteriores a la primera guerra mundial, había construido tantos buques de guerra y de tal tamaño que no existía ningún puerto inglés capaz de resguardarlos a todos de los

ataques y acechos de los sumergibles alemanes, a excepción de Scapa Flow, en las islas Orcadas. Pero esta base estaba en el norte de Escocia y desde allí no se podía intervenir rápidamente en defensa de las costas meridionales inglesas. Los cruceros alemanes las habían bombardeado varias veces en ataques sin ningún significado bélico, pero con un fortísimo impacto propagandístico. Esta situación había obligado al almirantazgo a repartir sus fuerzas por varios puertos y conceder gran autonomía al comandante de los cruceros de batalla, David Beatty.

El grueso, directamente al mando del almirante Jellicoe, estaba en Scapa Flow. Ocho acorazados tenían su base en Invergordon, algo más al sur, y en Rosyth se encontraban los buques más veloces, seis cruceros de batalla y cinco acorazados modernísimos, capaces de navegar a más de 25 nudos. Eran las unidades de Beatty, más adecuadas para perseguir a las alemanas con posibilidad de darles alcance en el caso de que intentasen hacer otro alarde en las costas meridionales de Inglaterra, las de Norfolk.

Ya en una ocasión, el 15 de enero de 1915, los veloces cruceros de batalla ingleses habían interceptado una formación alemana de cuatro unidades que volvía de una misión de bombardeo de las poblaciones costeras de Scarborough y Hartlepool. El combate se entabló en Dogger Bank. Los alemanes habían logrado huir, pero los barcos al mando de Beatty habían hundido el más viejo y lento de sus buques, el crucero acorazado *Blücher*.

Los almirantes ingleses habían tenido fuertes diferencias sobre el modo de repartir las unidades por los puertos. Jellicoe y Beatty se habían disputado las mejores, sobre todo los cinco flamantes acorazados del V escuadrón de batalla, al mando del contralmirante Evan-Thomas. Eran las unidades más modernas y mejor armadas de la flota, las únicas que disponían de gigantescos cañones de 381 mm, y los dos comandantes querían tenerlas directamente a su cargo. Durante un largo periodo Jellicoe se había salido

con la suya, pero al final se las quedó Beatty, aunque para salvar la cara del almirante en jefe se creó una situación ambigua mediante un compromiso tortuoso. Formalmente el V escuadrón de batalla tenía su base en Scapa Flow, pero a menudo, por no decir casi siempre, estaba destacado en Rosyth. A cambio Beatty le cedía a Jellicoe los tres cruceros de batalla, bastante anticuados, del III escuadrón, que en teoría deberían sustituir a los acorazados veloces en su función táctica.

Era una solución muy confusa que no definía con claridad las líneas de mando e impedía una inserción continua y completa de los mejores buques ingleses en el conjunto de la flota. Y sobre todo dificultaba la coordinación de movimientos y no permitía llevar a cabo con frecuencia ejercicios colectivos. Desplazar de manera ordenada formaciones de docenas de buques era complicado y requería un buen entendimiento entre los comandantes de las unidades y los escuadrones que componían las flotas. Hasta los acorazados más lentos superaban los 20 nudos de velocidad. La maniobra de buques con un desplazamiento de más de 20.000 toneladas, lanzados a velocidades superiores a 40 kilómetros por hora y a menos de 500 metros de separación, requería una coordinación meticulosa. Había que estar bien entrenados para garantizar unas evoluciones correctas, sobre todo bajo la tensión del combate.

El 22 de junio de 1893 el *Victoria*, buque insignia de la flota inglesa del Mediterráneo, se hundió después de abordar al acorazado *Camperdown* durante una maniobra bastante rutinaria. El comandante de la flota, almirante Sir George Tryon, desapareció en el desastre junto con los 357 hombres de la tripulación. Se trataba de un ejercicio normal de adiestramiento en tiempo de paz y con la mar totalmente en calma; los barcos que colisionaron eran más lentos y más pequeños que los de 1916. La rápida comprensión de las órdenes y su ejecución correcta en combate eran un elemento determinante para la eficacia de una flota.

Por lo demás, Beatty era un jefe autoritario y no acostumbraba a revelar sus intenciones y planes de combate a sus subordinados, aunque tuvieran un empleo elevado y funciones de responsabilidad. Se comunicaba con ellos mediante órdenes escuetas, cuya interpretación podía resultar difícil si no estaban claras las circunstancias en las que se daban. Ya en Dogger Bank, la batalla naval más importante de la guerra hasta entonces, la actitud de Beatty había ayudado a los alemanes a salir de un gran apuro. Les perseguían unos buques más veloces y mejor armados; cuando se retiraban intentando zafarse concentraron el fuego sobre el *Lion*, buque insignia a bordo del cual Beatty dirigía la persecución, y lograron dañarlo gravemente, obligándole a reducir la marcha y salir de la formación. El comandante inglés, al quedar retrasado, izó señales con órdenes poco claras que, mal interpretadas por su segundo, les hicieron abandonar la caza.

Todos los buques ingleses se ensañaron con el *Blücher*, que ya estaba condenado, con lo que los demás cruceros de batalla alemanes pudieron alejarse sin ser molestados. Beatty no se había fiado de sus subordinados ni de su capacidad para tomar decisiones por su cuenta, había dado órdenes innecesarias, les había confundido y había dejado escapar la mejor ocasión en toda la guerra de inferir a los alemanes una dura derrota en el mar. Sin embargo, logró descargar toda la responsabilidad en sus subordinados, que fueron relevados del servicio.

En esta ocasión se descubrió también que la orden de Nelson en la gloriosa jornada de Trafalgar, «Enfrentar al enemigo más cerca», que significaba «Lanzaos al ataque, me fío de vosotros», se había suprimido del libro de códigos. El siglo transcurrido sin luchar había dejado huellas profundas en la armada inglesa.

Sea como fuere, a las 14.15 del 31 de mayo de 1916 el contralmirante Evan-Thomas, a bordo del buque insignia del V escuadrón de batalla, el acorazado veloz *Barham*

(*Queen Elisabeth* está en dique para unas reparaciones), no tiene dificultad en seguir las instrucciones que le da Beatty con los banderines de señales izadas en el mástil del *Lion*, el crucero de batalla a bordo del cual se encuentra el vicealmirante. Toda la formación al mando de este último cambia de rumbo y se dirige al estenordeste para reunirse con los barcos de Jellicoe. Con una sola excepción.

Minutos antes de la virada general, el crucero ligero *Galatea*, que navega en el extremo este del dispositivo de protección del escuadrón, ha señalado el avistamiento de un hilo de humo que se alza verticalmente sobre el horizonte. Se le ordena que compruebe junto con el crucero *Phaeton* de qué se trata. El humo sale de la chimenea del buque de carga danés *N.J. Fjord*, y sube en vertical porque dos destructores alemanes han detenido la embarcación neutral y se disponen a inspeccionarla.

A las 14.18 el *Galatea* iza la señal de banderas «enemigo a la vista» y empieza a transmitir por radio su posición y la del avistamiento. Comunicar informaciones no es tan sencillo y se corre el riesgo de no ser entendidos. La transmisión óptica es lenta, con el peligro de que uno de los pasos a la vista no salga bien o se interrumpa por completo. La radiotelegrafía aún no está muy perfeccionada y los receptores de los buques insignia a menudo están saturados con docenas de mensajes cuya clasificación produce retrasos.

Con el mensaje del *Galatea* empieza la mayor batalla naval entre acorazados de todos los tiempos, y la última batalla en el mar sin intervención de la aviación. Uno de los más de 150 buques ingleses presentes aquel día era el transporte de hidroaviones *Engadine*, del que logró despegar uno de los aparatos, pero Beatty lo mandó en una dirección equivocada y sus avistamientos no sirvieron para nada. Los alemanes, por su parte, elevaron algunos dirigi-

bles, pero el viento y una serie de problemas mecánicos, además de la poca visibilidad en altura, se combinaron para que sus misiones también resultasen inútiles.

Las interceptaciones de radio tampoco fueron de gran ayuda para los comandantes de ambas flotas. Por última vez, los almirantes recibieron las informaciones básicas a través de los ojos de los vigías, pegados a los oculares de los prismáticos. La radio se usó para transmitir estas informaciones y algunas órdenes, pero nada más.

Cuando el *Galatea* y el *Phaeton* se enfrentan a los destructores *B109* y *B110* empieza el baile. Los almirantes dan órdenes frenéticamente a sus flotas. Tienen tres objetivos. Averiguar con la mayor exactitud posible cuál es la consistencia de las fuerzas enemigas que tienen enfrente, saber cuál es su disposición y su movimiento y, por último, organizar sus unidades para enfrentarse al enemigo en la mejor posición.

Cuando los ojos sólo ven finas columnas de humo sobre el horizonte, todo es bastante confuso. Cuesta entender, por su posición y tamaño, qué clase de embarcaciones son y cómo se están moviendo. En 1916 el alcance de los cañones de las unidades mayores sobrepasa los 20 km y la visibilidad media en la luz del mar del Norte no llega tan lejos, mientras que con un cielo límpido, a una distancia de unos 18 km ya se puede lograr un disparo muy preciso. Los cruceros ligeros tienen que situarse delante de la formación de acorazados y cruceros de batalla en busca de información sobre el enemigo, con riesgo de ponerse a tiro de los gruesos calibres. Si los barcos navegan en sentidos opuestos, sus velocidades se suman y la velocidad relativa puede rozar los 100 kilómetros por hora: el peligro de encontrarse de repente a merced de un enemigo mucho más poderoso es real. Un solo disparo que dé en el blanco y dañe las máquinas o derribe la chimenea y reduzca así la presión de va-

por en las calderas, puede disminuir la velocidad de un crucero ligero e impedir que huya de un adversario mucho más poderoso después de haberlo reconocido.

Antes de que los buques mayores se pongan a tiro, las unidades pequeñas de cobertura se enfrentan sin conocer la consistencia de las fuerzas enemigas, sólo con la suposición de que en el otro lado hay embarcaciones parecidas. En la fase inicial, cuando se traba el combate, ni siquiera se sabe si existe un grueso del enemigo o lo que está enfrente es un simple destacamento de unidades ligeras enviadas en misión de patrullaje, minado o apoyo a los sumergibles, que surcan a menudo las aguas del mar del Norte. Jellicoe teme a los sumergibles alemanes, y las dos flotas hacen frecuentes viradas para reducir el peligro de ser torpedeadas.

Pero después de un avistamiento lo único que se puede hacer es avanzar y tantear las reacciones del enemigo. Para calibrar su fuerza hay que darle la posibilidad de ejercitarla en un blanco.

A las 14.28 el *Galatea* abre fuego sobre los destructores alemanes; el crucero ligero alemán *Elbing* acude en su ayuda y a las 14.32 es capaz de responder al tiro inglés, disparando a su vez desde una distancia de 13 kilómetros. Incluso a esa distancia los cañones de 150 mm, muy pequeños en comparación con los de 280, 305 y 343 mm de los buques mayores y los 381 mm de los cuatro acorazados de Evan-Thomas, son eficaces. A las 14.37 un obús del *Elbing* alcanza al *Galatea* bajo el puente de mando, pero no explota. Es el primer disparo de la jornada que da en el blanco. A quienes buscan señales y símbolos en los hechos marginales no les pasará inadvertido que Jutlandia se presente de este modo, con un cañonazo que da en el blanco sin explotar, sin causar ningún daño, dejándolo todo como estaba. Ni que sean los alemanes quienes obtengan esta ventaja irrelevante. A veces un suceso, por sí solo, resume todo lo que vendrá después.