Una armada crepuscular: La Marina Imperial alemana (1872 – 1919)

Doctor Héctor López Aréstegui

Abogado de la Universidad de Lima, egresado con grado sobresaliente y recomendación de publicación de la tesis *La fragata Mercedes: análisis histórico jurídico de un contencioso internacional (1804-2012).* Está registrado como conciliador extrajudicial ante el Ministerio de Justicia. Se ha desempeñado como asesor legal de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, traductor de documentación científica y administrativa de la Asociación para la Conservación de la Cuenca Amazónica (ACCA), así como investigador y coordinador de diversas publicaciones editoriales. Ha escrito artículos para la *Revista de Marina*, la *Revista del Comando Conjunto* y los diarios *El Comercio, El Peruano* y *Expreso.*



"….Los caminos de hierro nos conducirán solamente con mayor rapidez al abismo"

\- François – Rene de Chateaubriand (1768 – 1848)

RESUMEN

La guerra se nutre de equívocos y, acaso, el mayor de ellos resulte ser el concepto que la historia le escriben los vencedores. Y es que vencedor y vencido no son categorías absolutas, y que *"todos somos vencedores y vencidos al mismo tiempo al describir en nuestros éxitos, pues también exponemos el arduo problema de no olvidar el alcance de nuestras fuerzas*[1]*"*. Creemos que esta frase, tomada del prefacio de las memorias de guerra del almirante alemán Reinhard Scheer (1863-1928), describe con justicia el carácter de la guerra naval durante la Gran Guerra y, en particular, la existencia crepuscular de la Marina Imperial alemana (1872-1919), cuya historia merece ser mejor conocida y trascender el alcance de la cita churchilliana que constituye su lapida ante el tribunal de la Historia, "la flota alemana es un lujo, no una necesidad nacional".

PALABRAS CLAVE

Alemania, Prusia, Segundo Reich, Marina Imperial alemana, Guillermo II.

ABSTRACT

War nourishes from mistakes, and, maybe, most of them turn out to be the concept that history is written by the winners. And it happens that winner and loser are not absolute categories, and that *"everyone are winners and loser at the same time when describing our successes, because we also expose the hard problem of not forgetting the approach of our armed forces"*[1]. We believe that this phrase, taken from the preface of the war memories of the German Admiral Reinhard Scheer (1863 – 1928), describes with justice the character of naval war during the Great War and, in particular, the twilight existence of the Imperial German Navy (1872 – 1919), whose history deserves to be better known and transcend the range of Churchill's quote that constituted his gravestone before the tribunal of History, "The German Fleet is a luxury, not a national need"

KEYWORDS

German, Prussia, Second Reich, Imperial German Navy, Wilhelm II.

1 *"But we are victors and vanquished at one and at the same time, and in depicting our success the difficult problem confronts us of not forgetting that our strength did not last out to the end".*

• Artículo recibido el 4 de junio de 2018, aprobado para su publicación el 10 de junio de 2018

1.- ¿Qué es Alemania?

¡Alemania! ¿Qué es Alemania? El gran poeta Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832) pensaba que era una entelequia, en tanto los alemanes no superaran su sempiterna tradición de rivalidad y fragmentación[2], basculando —desde el siglo XVIII— ora bajo la égida de Prusia, ora a la de Austria. A partir del efecto de la Revolución de 1848[3], que barrió el orden europeo creado por el Congreso de Viena de 1814-1815, Alemania fue tomando forma, a golpes del cincel del nacionalismo, y constituyó la fase final del proceso de las guerras de unificación contra Dinamarca, Austria y Francia (1864-1871). La victoria sobre Francia en la guerra franco-prusiana (1870-1871) fue el hecho político-militar que transformó la Confederación de Estados Alemanes surgida de la derrota austriaca de 1866 en el Segundo Reich[4] alemán. Prusia se constituyó en su Estado director. El 18 de enero de 1871, en Versalles, Francia, se inició el proceso de convertir "un mosaico de curiosidades políticas y la idea medieval del Imperio resucitado[5]" en un Estado a la par de los paradigmas de la época, Francia e Inglaterra.

El Reich era una idea medieval, difícil de definir y mucho más de traducir al lenguaje político de la época. Bajo su sombra coexistían —desigualmente— principios absolutistas de la monarquía prusiana y los democráticos de la Revolución de 1848. El nuevo Estado era una monarquía federal, "una reunión de Estados, bajo la legal y efectiva hegemonía de un Estado director, que es Prusia. Prusia, al crear con su esfuerzo el gran Imperio alemán, recibió el encargo de dirigirlo y obtuvo con ello ciertos privilegios sobre los demás, principalmente en todo lo relacionado con la política militar y comercial de la Confederación[6]". El Bundsrat (Consejo de la Corona) era la cima de su estructura del poder constituido, con competencia exclusiva en materia de defensa, legislación civil y penal, comercio y orden económico; los Gobiernos estaduales lo eran para

---

2 Desde los tiempos de Julio César Germania – Alemania fue considerada más que un pueblo, una vasta comunidad que habitaba en un territorio pobre y peligroso.

3 Serie de motines, sublevaciones e insurrecciones que estallaron en toda Europa, en las que se mezclaron motivos políticos, sociales y nacionales que puso fin al predominio del absolutismo en el continente europeo desde el Congreso de Viena de 1814 – 1815. Se inició el 12 de enero de 1848 en Reino de las Dos Sicilias y llegó a Prusia dos meses después, extendiéndose por toda Alemania a partir del mes de mayo, con la constitución del Parlamento Federal de los Estados Alemanes. La asamblea se dividió entre los representantes partidarios de la Gran Alemania (con Austria) y los de la Pequeña Alemania (sin Austria). Si bien la Asamblea se desintegró el 28 de abril de 1849, a causa de la negativa del rey de Prusia, Guillermo IV, de aceptar la corona imperial de una asamblea revolucionaria, dejó claramente planteada la cuestión de la unidad alemana bajo la hegemonía prusiana o austriaca.

4 El término Reich procede de una fusión ecléctica del Rix celta y el Rex latino, razón por la que se tradujo como *imperio*.

5 FYFFE, Charles Alan (1845 – 1892), Historiador y periodista británico, corresponsal del *Daily News* durante la guerra franco – prusiana.

6 DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique (1918, 13 de marzo), "Las Grandes Potencias: Alemania V", *La Vanguardia*, Barcelona, p. 12.



El imperio alemán, 1871 - 1918.

los demás asuntos dentro de sus límites territoriales. La administración imperial recaía en la Cancillería del Reich, ejercida por el ministro presidente de Prusia. Descolgada de esta jerarquía, el Reichstag (Dieta Imperial), de elección popular, servía en la práctica de órgano consultivo para los asuntos de competencia del Gobierno imperial[7]. Este esquema de Gobierno era el resultado de las maniobras políticas del canciller-ministro presidente de Prusia, Otto von Bismarck, para quien la monarquía prusiana tenía el derecho y el deber de dominar el proceso de unidad alemana, lo cual excluía toda forma de Gobierno parlamentario que controlara la acción del monarca. Así, pues, el artículo 4 de la Constitución de 1871 establecía que el soberano tenía el derecho "de convocar, abrir, prorrogar y cerrar el Reichstag y el Bundsrat[8]".

7 TENBROCK, Robert Hermann, *"Historia de Alemania"*, Paderborn: Hueber – Schöning, 1968, p. 218.

8 PARK, Evan (2015), "The Nationalist Fleet: Radical Nationalism and The Imperial German Navy from Unification to 1914". En *Journal of Military and Strategic Studies*, 2015. Volume 16, nro. 2, pp. 125 – 159.

2.- El llamado del mar

La nación alemana estaba obsesionada con sus fronteras, históricamente precarias y expuestas a la presión de sus vecinos. El geógrafo y politólogo sueco Johan Rudolf Kjellén[9] (1864-1922) afirmaba que estas podían calificarse de malas y eran la fuente de la inseguridad y vacilación de su política exterior e interior. Las postrimerías del siglo XIX añadieron al problema una nueva dimensión: la marítima. En su obra *Las grandes potencias de la actualidad* (1911), Kjellen describía la situación: "Si se tienen en cuenta los grandes intereses marítimos de Alemania, lo que el Rin ha llegado a representar en el interior del país como vía de comunicación comercial y la riqueza que se levanta sobre sus riberas, se comprenderá cuán penoso ha de resultar para Alemania el no poseer la desembocadura del Rin. En Oriente le pasa a Alemania con el Vístula lo que a los Países Bajos con el Rin: no posee nada más que su curso medio. Con el Rin es Holanda la que le roba a Alemania su natural con el mar; en el Vístula, Alemania es quien le roba la suya a Rusia. Lo mismo sucede algo más con el Este con el Memel; también con este río es Alemania la favorecida, con perjuicio de Rusia"[10].

Sin embargo, Prusia estaba anclada en el brillo de la gloria de las guerras de unificación[11]. La guerra era, según la definición uno de los intelectuales más reconocidos de la época, el historiador Heinrich von Treitschke (1834-1896), "el medio de grabar en la mente del individuo el binomio patria-nación, a fin de que trascienda de sí mismo y liberte a la nación del destino que había tenido hasta las guerras napoleónicas, ser el campo de batalla de casi todos los conflictos bélicos de Europa". El almirante Reinhard Scheer (1863-1928), que creció en aquel ambiente de exaltado nacionalismo, dejó testimonio de ello en la introducción de sus memorias de guerra: "Del lado opuesto Prusia-Alemania. Toda su historia marcada por la lucha y la angustia, porque las guerras europeas tuvieron lugar preferentemente en su territorio. Era la nación del Imperativo Categórico, presta a las privaciones y al sacrificio, siempre levantándose una y otra vez, hasta que finalmente pareció haber alcanzado el éxito a través de la unificación del Imperio y ser capaz de cosechar los frutos duramente ganados de una posición de poder. La victoria sobre las adversidades solo pudo lograrse

9 KLLEJEN, Johan Rudolf ((1864 – 1922), Geógrafo, politólogo y político sueco. Fue catedrático de ciencias políticas y estadística de las universidades de Gotemburgo y de Upsala. En 1899 acuñó el término *Geopolítica*.

10 DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique, (1918, 6 de febrero), "Las Grandes Potencias: Alemania II". En *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección "La Guerra Europea", p. 9.

11 "Sólo en la guerra se forja una nación. Sólo las grandes acciones comunes en nombre de la patria unen a la nación. El individualismo cede y el individuo se difumina y se convierte en parte de un todo" – Heinrich von Treistchke.



Vista del puerto de Hamburgo, 1890.

gracias a su idealismo y probada lealtad a la patria bajo la opresión del gobierno extranjero. La fuerza de nuestro potencial defensivo descansaba sobre todas las cosas en nuestra conciencia e integridad adquiridas por la estricta disciplina[12]".

Así, al iniciar su andadura como estado unificado, en Alemania no se tenía en consideración la célebre máxima romana "Navegar es necesario, vivir no lo es"[13]. Prusia no era consciente de esta verdad porque había vivido casi toda su historia de espalda al mar. Por ser la más pequeña y la más joven de las potencias europeas surgidas de las guerras de religión de los siglos XVI y XVII, sus recursos financieros siempre habían sido escasos y, por ello, sus formaciones navales efímeras. Además, su vecindad con grandes potencias marítimas (Dinamarca, Holanda, Suecia, Francia e Inglaterra) abonaba a favor de la idea de invertir en un poderoso ejército en lugar de una débil armada.

12 SCHEER, Reinhard. *Germany's High Sea Fleet in The World War*. Londres: Cassell & Co. 1920. También disponible en: http://www.richthofen.com/scheer/

13 Esta frase, según el filosofo e historiador romano Plutarco (46/50 d.C. –120 d.C.), había sido pronunciada por el caudillo Pompeyo (106 a.C. – 48 a.C.) arengando a sus marineros a embarcarse a pesar del amenazador estado de la mar, mientras les recordaba que el deber está por encima de cualquier miedo o de cualquier circunstancia.

El único chispazo de tradición marítima alemana era el recuerdo de la Liga Hanseática (1358-1630), una federación comercial y defensiva de ciudades del norte de Alemania y de las comunidades de comerciantes alemanes en el mar Báltico, los Países Bajos, Suecia, Polonia y Rusia. El Margraviato de Brandeburgo —el antecedente medieval de Prusia— apenas participó en esta alianza. Así, mientras el rey-sargento Federico Guillermo I de Hohenzollern (1688-1740) y su sucesor Federico II (1712-1786) creaban el ejército modelo del mundo europeo de la Edad Moderna, el dominio del mar se convertía en el elemento clave en la diferenciación entre los Estados. No bastaba con proteger las costas de la flota enemiga, sino ser capaz de explorar los mares allende de las mismas. La fuente de riqueza de las naciones era el comercio marítimo. Prusia —y posteriormente el binomio Prusia-Alemania a fines del siglo XIX— aún no habían dado ese paso, el cual elevó, en su momento, a Portugal, España, Francia e Inglaterra como potencias mundiales.

Alemania hubo de esperar a que surgiese una figura que encarnase el llamado del mar. Este personaje fue el príncipe Adalberto de Prusia (1811-1873), fundador de la efímera flota de la Confederación de Estados del Norte de Alemania, la Reichsflotte[14] (1848-1852) y de la Marina Prusiana (1850-1867). No es fácil definir la personalidad del príncipe Adalberto, acaso lo más preciso es decir que fue para su patria en una sola persona lo que para Portugal significó el príncipe Enrique el Navegante (1394-1460) y para Inglaterra Samuel Pepys (1633-1703), el organizador de la Royal Navy. La voz del príncipe era la vocera de muchas otras que recordaban las razones por las que se debía contar con una armada que protegiera permanentemente las costas de invasores, bloqueara los puertos del enemigo en caso de guerra y salvaguardara el comercio exterior en aguas allende del norte de Europa. Convergían con su opinión las ideas de personajes como el economista Freidrich List (1789-1846), creador del Sistema de Innovación Nacional (léase, en términos contemporáneos, la teoría del desarrollo económico), quien señalaba que una flota permanente debía existir por y para un bien común, la defensa y la proyección de la identidad nacional alemana[15].

14 La Reichsflotte (Flota Imperial) fue la primera marina unificada alemana. Fue creada el 14 de enero de 1848 por la Asamblea Nacional Alemana de Fráncfort, con el fin de contar con una fuerza naval en la Primera Guerra de Schleswig (1850 – 1852) contra Dinamarca. La fecha de su creación se considera, simbólicamente, como el inicio de la Armada alemana moderna. Ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Reichsflotte

15 PARK, op. cit.

La mano creadora de la Marina Imperial alemana (Kaiserliche Marine) fue la del general Albretch von Stosch (1818-1896), quien imprimió en sus acciones un norte claro: una institución de unidad nacional, defensora de soberanía marítima y del comercio exterior. El desafío era inmenso. Corrían tiempos de cambio tecnológico y de la naturaleza jurídica de la guerra en el mar. Los mayores obstáculos eran, como ya lo hemos señalado anteriormente, la posición geográfica de Alemania y la falta de una tradición naval. A su favor, Von Stosch contaba con el apoyo político del canciller Bismarck y de un generoso presupuesto para un programa naval de 10 años según el cual se construirían ocho fragatas blindadas, seis corbetas blindadas, 24 corbetas ligeras, siete monitores, dos baterías flotantes, seis avisos, 18 cañoneras y 28 torpederos, parcialmente financiado con los pagos que hubo de hacer Francia al Reich como compensación de los gasto de la guerra de 1870-1871. En una década (1872-1882) Von Stosch creó una armada de la nada, formó a sus oficiales y tripulantes y dotó a Alemania de una industria naval propia. Lo hizo con pragmatismo, consciente de la incertidumbre reinante sobre el futuro del poder marítimo[16]. Así, el SMS *Hansa* (1872) y el SMS *Preussen* (1873) fueron dos buques exponentes de lo que significaba para Alemania el poder naval: respeto de su soberanía y una garantía para su comercio. El SMS *Hansa* fue el primer blindado construido en astilleros germanos y pasó la mayor parte de su vida útil en el exterior, protegiendo el comercio alemán. El SMS *Preussen* fue el primer buque de guerra teutón construido por un astillero privado —el astillero AGVulcan, en Sttetin[17]—, patrulló el Mediterráneo oriental durante la guerra ruso-turca (1877-1878) y participó en la ceremonia de transferencia del archipiélago de Heligoland al Imperio en 1890. La obra formativa de Von Stosch (1872-1882) y su sucesor, el general Leo von Caprivi (1883-1888), fue sumamente exitosa y, a fines de 1880, Alemania era la tercera potencia naval de Europa, solo superada en número de unidades por Rusia y la Gran Bretaña[18].

Además de crear una armada, Alemania emprendió la tarea de dotarse de una continuidad litoral entre el mar Báltico y del mar del Norte y una plataforma de proyección sobre el mar del Norte, el archipiélago de Heligoland[19]. El primer objetivo se alcanzó con la construcción del canal de Kiel. Las obras se iniciaron en Holtenau, cerca de Kiel, el 3 junio de 1887 y concluyeron ocho años después,

16 "Necesitamos buques que sean apropiados para proteger a la marina mercante ofensivamente y escuadrones que estacionemos para fines de policía en lugares distantes. Considero que los acorazados son un error; son superfluos para nuestras condiciones porque no podemos combatir en un combate de largo aliento". Albert von Stosch

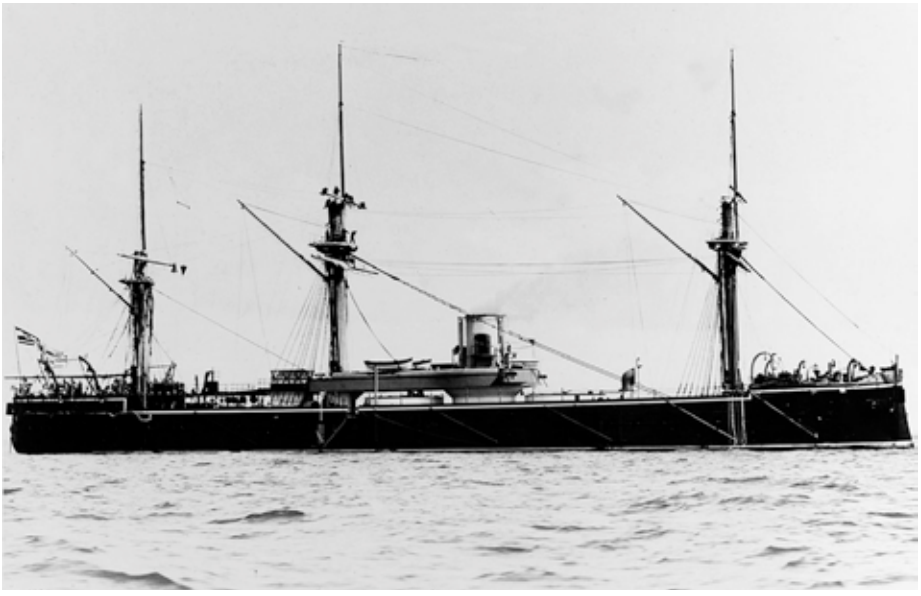
17 Actualmente Szczecin, Polonia

18 El artículo 53 de la Constitución Imperial de 1871 decía que la Marina del Imperio se encontraba al mando del Emperador, correspondiéndole ocuparse de su organización y composición.

19 RUBIO Y BELLVE, Mariano.El Canal de Kiel. En: *La Vanguardia*, 22 de octubre de 1916. Sección "La Guerra Europea".



SMS *Hansa*



SMS *Preussen*



Retrato del kaiser Guillermo II en uniforme naval.

el 20 de junio de 1895. El canal medía 62 metros de ancho en la superficie y 22 en el fondo, 9 de profundidad; en honor al monarca que inició el proyecto —Guillermo I, rey de Prusia y primer emperador de la Alemania unida— se le denominó Káiser Wilhem Kanal. No era la primera vez que se vinculaba el mar Báltico y el mar del Norte a través de un canal, pero sus predecesores eran, comparativamente, obras modestas. Así, pues, del canal de Kiel se dijo que era una muestra "del orgullo alemán, pletórico de facultades de invención e imaginación, de iniciativa y de recursos, una audacia avisada y complaciente a la que se rinde homenaje y se sirve de una potencia industrial de primer orden y de personal altamente calificado[20]". Asimismo, la adquisición del archipiélago de las Heligoland (1890) —fruto del cuidado que puso el canciller Bismarck en las relaciones diplomáticas con Gran Bretaña— consolidó el dominio marítimo alemán y le dotó de una proyección al mar del Norte.

3.- La influencia de Mahan (1890 – 1897)

En 1888, al iniciar su reinado, el káiser Guillermo II (1859-1941) declaraba con seguridad que "Al Imperio alemán no le es menester nueva gloria militar ni conquistas, ahora que ha ganado el derecho a vivir como nación unida e independiente". Esta prudencia fue decayendo a partir de 1890, tras la dimisión de Bismarck a la Cancillería del Reich. El voluntarioso emperador cayó bajo el influjo de las ideas de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), autor del libro que se consideró como el más influyente de la última década del siglo XIX, *La influencia*

20 *"Des facultés d'invention et d'imagination, un esprit d'initiative et de ressources une hardiesse avisée et souple auxquels il faut rendre hommage, servis admirablement par une puissance industrielle de premier ordre [...] et le dévouement passionné d'un personnel d'élite"*. GRANDHOMME, Jean-Noel. Du pompon à la plume: l'amiral, commentateur de la guerre et de la paix d'inquiétude, 1914-1919. En: *Guerres mondiales et conflits contemporains,* 2007. Vol. 3, nro. 227, pp. 43-64.

del poder marítimo en la Historia: 1660-1788. La obra era una compilación de las clases dictadas por el marino norteamericano en la Academia de Guerra Naval de Estados Unidos.

Mahan señalaba que el control de los mares era el factor más importante para la prosperidad nacional a lo largo de los siglos y que los componentes del poder marítimo de una nación eran los factores geográficos, los recursos naturales, el carácter nacional, el espíritu de su gobierno y su política naval y diplomática. Asimismo, deducía varios principios estratégicos relacionados con la concentración de fuerzas, la correcta elección del objetivo y la importancia de las líneas de comunicación. *La influencia del poder marítimo en la Historia: 1660-1788* resumía las razones por las qué una nación debía contar con una Armada, cuyo principal objetivo fuera el tener la capacidad suficiente para destruir una flota de guerra enemiga. En Alemania *La influencia del poder marítimo en la Historia: 1660-1788* tuvo un gran éxito. El káiser Guillermo II (1859-1941) fue su mayor propagandista, y llegó a decir de él que: "No estoy leyendo sino devorando el libro de Mahan y trato de aprovecharlo con el corazón y con la mente. Es un trabajo de primera clase y clásico en todos sus puntos. Está a bordo de mis barcos y es constantemente consultado por mis almirantes y oficiales".

Sin embargo, el Segundo Reich no encajaba con la geografía política que proponía el autor norteamericano. Y es que, tal como decía Kllejen, "Alemania era, en la constelación europea, la menos independiente de todas las potencias mundiales[21]". Consciente de ello, Bismarck se había ocupado de mantener un equilibrio estratégico europeo en beneficio de la prosperidad y estabilidad de Prusia-Alemania y de la dinastía Hohenzollern. Así, al oeste contenía a los franceses y mantenía buenas relaciones con los británicos y, al este, era sumamente cuidadoso y hasta cordial con los rusos. Dicha política exterior le había permitido fortalecer la posición del Reich, dotándole de una costa continua y de una salida independiente al mar del Norte. Conservador de corazón, Bismarck había dado autonomía al general Von Stosch en el desarrollo del primer programa naval (1872-1882), sabiendo que pondría énfasis en la construcción de una Armada protectora del comercio germano y no en experimentos para los cuales Alemania no estaba en condiciones de asumir por falta de recursos

21 DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania II. En: *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección "La guerra europea", p. 9.

22 La ventaja de contar con el favor imperial constituyó, a la larga, al problema para la consolidación de la cadena de comando de la Armada.

23 A diferencia de Inglaterra, la Alemania imperial nunca tuvo un apoyo tributario que le permitiera con una fuente de financiación estable y permanente de su Armada. La Royal Navy disfrutaba de los ingresos producidos por una serie de impuestos y tasas al comercio colonial .

políticos[22] y económicos[23]. Von Stosch eludió estos escollos y apostó por el torpedo como nivelador de las pequeñas y grandes armadas. Esta nueva arma, desarrollada por el ingeniero británico Robert Whitehead (1823-1905) con el apoyo de capitales austro-húngaros, respondía a la pregunta sobre cómo una marina modesta podía defenderse de una armada más poderosa.


El almirante Alfred Von Tirpitz (1849-1930).

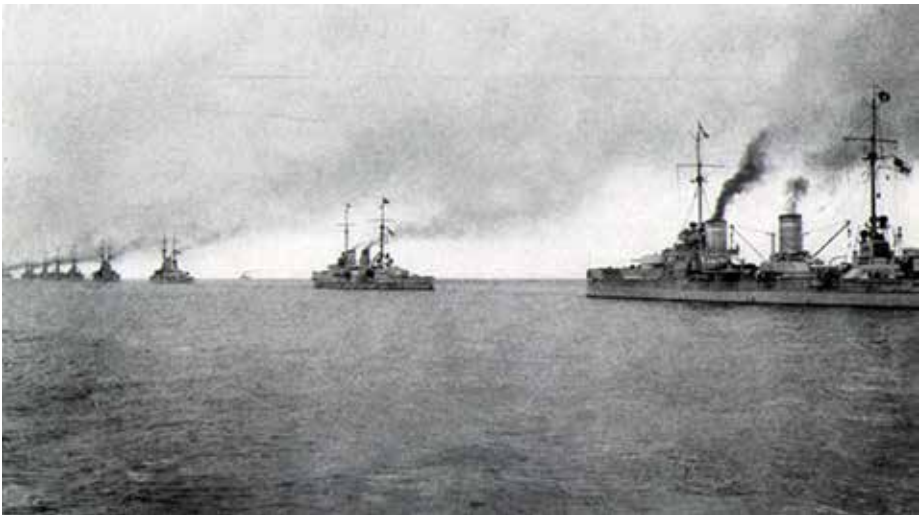
4.- La daga en la garganta de Inglaterra

El programa de torpedos de la Armada Imperial estaba en manos de un oficial quien había sido influenciado hondamente por las ideas de Mahan, Alfred Tirpitz (1849-1930). A pesar de haber sido promovido por Von Stosch, Tirpitz cuestionaba la misión que le había impuesto Von Stosch a la Marina Imperial. Para Tirpitz, "la bandera debía seguir los pasos del comercio, como otros países habían visto antes de que nosotros nos diéramos cuenta[24]". Así, al asumir el cargo de Secretario de Estado en el despacho de la Administración Naval Imperial en junio de 1897, Tirpitz dio un golpe de timón presentando al káiser el proyecto de una gran flota de combate cuya realización implicaba graves consideraciones políticas y diplomáticas, porque constituía un peldaño más en la escalada de militarización de la política exterior y de seguridad nacional. Construir una gran flota era entrar en competencia directa —y, eventualmente, en conflicto abierto— con la Gran Bretaña por "el lugar bajo el sol"[25] que, según Tirpitz, negaban los británicos a los alemanes.

Tirpitz pensaba que el flanco estratégico más desprotegido de los británicos era el mar del Norte. La Marina Real privilegiaba el teatro de operaciones del Mediterráneo y el despliegue de sus unidades como gendarmes de las

24 SCHEER, op. cit., p. 176.

25 Esta frase es el elemento central del discurso del ministro de relaciones Exteriores, Bernhard von Bülow, del 6 de diciembre de 1897, en el cual anunció el golpe de timón de la política exterior alemana, de la política europea de Bismarck (europapolitik) a la global del káiser Guillermo II (Weltpolitik), es decir, del balance de poderes en Europa a la expansión mundial del poderío alemán.



La flota de altamar alemana, 1914.

colonias y el comercio británico. Según Tirpitz, los británicos negociarían con Alemania un acuerdo sobre construcciones navales con el fin de mantener su presencia naval en el Mediterráneo y del resto del mundo. Por ello la Gran Flota Alemana debía ser una *fleet in being* (escuadra en potencia), es decir, una amenaza constante a la hegemonía naval británica. En medios periodísticos esta estrategia recibió un nombre más amenazante y perturbador, "la daga en la garganta de Inglaterra" que la prensa británica asumió y utilizó para advertir al Gobierno y al pueblo del peligro alemán y de la complaciente política de esplendido aislamiento frente a los asuntos europeos.

La estrategia de Tirpitz se fundaba en supuestos erróneos. El Reino Unido no vaciló en responder al reto e inició un programa naval que duplicó en una década la tasa de construcciones navales alemanas y reorganizó su sistema de defensa global gracias al apoyo político y económico de sus dominios, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, la India y África del Sur. En vísperas de la Gran Guerra, Inglaterra había triplicado su ventaja en el juego de correlación de fuerzas. En Alemania echaban raíces las dudas sobre la capacidad de la Armada Imperial para enfrentar a la Royal Navy y la validez de la idea de pretender hacer la guerra contra Inglaterra[26]. La guerra ponía en peligro la prosperidad alcanzada por la

26 En sus memorias Tirpitz niega que su intención fuera ir a la guerra contra Inglaterra. Por lo contrario, señala que la Armada Imperial tenía un carácter defensivo contra las intenciones bélicas de los británicos, amén de darles unas cuantas lecciones en política internacional.

marina mercante alemana. La divisa de la compañía naviera Hamburg-Amerika-Line —"mi campo es el mundo"— era una realidad de la que se enorgullecían todos los alemanes. Su director Albert Ballin (1857-1918) era consejero del káiser y mediador en las sombras en las crisis diplomáticas entre Inglaterra y Alemania gracias a su amistad con el consejero privado del rey Eduardo VII (1841-1910), sir Ernst Cassel (1852-1921). Siendo el principal armador de Alemania, Ballin temía por la seguridad de la flota mercante alemana y la pérdida de su posición preeminente en el comercio mundial. En 1914 era Inglaterra quien tenía preparada la daga para, cuando estallara la guerra, encajarla en la garganta de Alemania a través de un bloqueo a distancia aprovechando las desventajas geográficas del litoral germano. Asimismo, su presencia naval global borraría del mapa los buques mercantes alemanes[27].

5.- Tiempo de pruebas

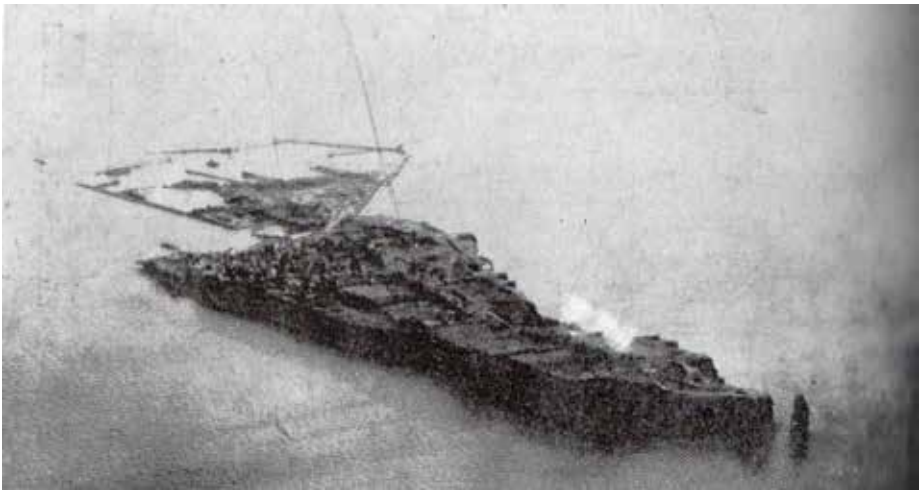
En vísperas de la Gran Guerra la Flota de Alta Mar Alemana se encontraba en una situación política sumamente complicada. Tras una década del gozar el favor imperial (1897-1908), las críticas comenzaron a llegar de todos los sectores políticos, incluso entre los nacionalistas que veían en el almirante Tirpitz encarnados todos los defectos de un estamento político-militar débil, elitista, ciego a las demandas de la nación y reaccionario. Las críticas más feroces venían del grupo que había sido el puntal del programa de Tirpitz, la Deutscher Flottenverein[28] (Liga Naval Alemana) (DFV). Era irónico que esta institución, creada como freno al parlamentarismo y al Partido Social Demócrata (SPD), pasara a ser una feroz opositora de Tirpitz. El nacionalismo que había insuflado y sostenido la construcción de la Armada Imperial se escapaba del control del Reich. El SPD aprovechó la crisis de confianza en Tirpitz para cuestionar la política global del káiser y del nacionalismo y ganar predicamento más allá de su electorado tradicional, la clase trabajadora.

Atrapada entre dos fuegos, el nacionalismo desbocado y la prédica pacifista y antiimperialista del SPD, la Armada Imperial fue señalada por unos de bajar la cabeza ante los británicos y, por otros, de ser la responsable de las tensiones

---

27 *La Vanguardia* (29 de noviembre de 1914), p. 16, segunda columna: "Londres, 28 – La Oficina de Trabajo ha publicado a los efectos de la guerra sobre las marinas mercantes inglesa y alemana. De dicho informe se desprende que el 97 por cien de los buques ingleses siguen prestando servicios mientras el 89 por cien de los alemanes han dejado de prestarlo, y que la mayoría de los que navegan son pequeños buques de cabotaje".

28 Fundada en 1898, la DFV – se definía "como una muestra de concordia entre el trabajador y el príncipe, la izquierda y la derecha, el norte y el sur, un movimiento popular fundado en el amor a la patria, sin distinción de ideas políticas y religiosas ni barrera social alguna".



La isla de Heligoland y su puerto, 1914.

diplomáticas anglo-alemanas. La guerra estalló en plena crisis de credibilidad y ante ella el alto mando naval no tuvo otro camino que el de la improvisación. En este marco, "Alemania vio en el submarino un rayo de esperanza en el acoso mundial a que se encontraba sometida y apeló a él como pudo apelar al rayo de la muerte[29] si este se hubiese inventado. Los aliados disponían de la hegemonía marinera tal y como se entendía hasta entonces, en el concepto clásico de la guerra marítima, de la guerra que hasta entonces era guerra plana. El submarino era la guerra en el espacio, completando el avión esta transformación que no es que origine una guerra nueva, como creen, o fingen creer, unos cuantos futuristas, pero que desde luego introduce otras modalidades como ha acaecido siempre desde que un arma o un adelanto sensacional ha cambiado los puntos básicos del planteamiento del problema[30]".

Asimismo, Alemania se lanzó a una guerra de guerrillas en el mar (Kleinkriegs) utilizando corsarios cuyas hazañas y desventuras constituyen episodios apasionantes del desarrollo de la guerra naval como la del *Westburn*, en el archipiélago canario, en aguas españolas, es decir, en territorio de un estado neutral. Sobre ella, *El Comercio* informaba el 2 de junio de 1916 lo siguiente:

29 El rayo de la muerte o rayo de tesla es un arma que permite disparar un haz de partículas microscópicas hacia seres vivos u objetos para destruirlos. Supuestamente fue inventado entre la década de 1920 y 1930 de manera independiente por Nikola Tesla, Edwin R. Scott y Harry Grindell Matthews, entre otros. El aparato nunca fue desarrollado, pero ha alimentado la imaginación de muchos autores de ciencia ficción y ha inspirado la creación de conceptos como la pistola de rayos láser, utilizada por héroes de ficción como Flash Gordon. Ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Rayo_de_la_muerte.

30 MILLE, Mateo, *Historia Naval de la Gran Guerra 1914 – 1918*, Barcelona: Inédita Editores, 2010, p. 123.

"Acaba de llegar el vapor inglés *Westburn*, izando la bandera de guerra alemana, bajo el mando del oficial de marina Badewitz, llevando a bordo las tripulaciones de los vapores ingleses *Flamenco, Horace, Edimborough, Clan Mactavish* y el belga *Luxemburg*, todos hundidos por el comandante alemán. El *Westburn*, cargado de carbón, fue apresado en su viaje de Inglaterra a Buenos Aires. Las tripulaciones de los cinco vapores serán puestas a disposición de sus respectivos cónsules.

> El *Westburn* entró en el puerto de Santa Cruz [de Tenerife], mientras que un crucero inglés se hallaba anclado en la rada. Es de grandísimo interés hacer constar el hecho de que el vapor que acaba de fondear en [Santa Cruz de] Tenerife, tenía 199 prisioneros ingleses, mientras que la tripulación estaba constituida por sólo siete alemanes [...]
>
> Mientras las tripulaciones de los barcos alemanes surtos en el puerto aclamaban a la heroica tripulación del *Westburn*, en cuyo palo mayor había sustituido la bandera británica por el pabellón alemán, abandonó la bahía el crucero inglés HMS *Sutlej*, cuya situación resultaba un poco ridícula. El *Sutlej* quedó vigilando, fuera de la bahía, en espera de que al transcurrir las 24 horas de su entrada, en Tenerife, abandonará el puerto el *Westburn*, para entonces cazarlo o hundirlo a cañonazos [...]
>
> Al cumplirse las 24 horas de su llegada al puerto, el *Westburn*, a cuyo bordo no quedaba ni uno solo de los tripulantes y pasajeros que traía prisioneros, levó anclas y enfiló la salida del puerto. Los muelles y las alturas estaban repletos de curiosos que se disponían con gemelos y anteojos de largo alcance a presenciar qué iba a ocurrir en el mar tan pronto como el crucero *Sutlej* pudiese atacar a los corsarios alemanes.
>
> El *Westburn*, con su corta tripulación germana, y arbolando el pabellón de guerra del Imperio, salió valientemente fuera de la bahía. La expectación era extraordinaria, se había tocado zafarrancho de combate. Tan pronto como salió a la mar, el crucero británico se puso en movimiento para darle caza. El oficial alemán, que con sus siete hombres iba a bordo del *Westburn*, no se proponía escapar. Antes, al contrario, puso proa en demanda del enemigo y hacia él dirigió el buque capturado. Se detuvo entonces el crucero y rectificando su rumbo parecía aceptar el reto de los alemanes. Todo el mundo esperaba el primer cañonazo cuando, al costado del *Westburn*, se destacó un bote, en el que iban los marinos alemanes. El crucero inglés avanzó entonces, forzando la máquina, pero una violenta y larga explosión a bordo del *Westburn* dio a entender a

> los marinos ingleses que se habían burlado de ellos nuevamente volado la presa en sus mismas narices. Los valerosos germanos ganaron rápidamente el puerto de Tenerife entre las aclamaciones de todos los que presenciaban la hazaña. Allí afuera quedaban los marinos ingleses devorando su fracaso. Los alemanes desembarcaron en el muelle, y seguidos del público que les felicitaba se presentaron antes las autoridades[31].

No es nuestra intención ocuparnos del combate de Jutlandia (31 de mayo-1 de junio de 1916). Basta decir que fue un choque inútil: los británicos no aniquilaron a la Flota de Alta Mar Alemana y, esta, a su vez, no pudo romper el bloqueo británico y justificar su existencia. Un comentarista español contemporáneo, Mariano Rubio y Bellve, concluía que: "El problema en el mar queda planteado, después de la batalla, en los mismo términos que antes que ella. Solamente la muerte, con numerosas víctimas de la horrible tragedia de Jutlandia, es la que ha triunfado en toda línea[32]". Evidentemente, Alemania reclamó para sí el resultado del combate como una victoria táctica, pero lo cierto es que no había variado la situación estratégica de Alemania. Un corresponsal del *Daily Telegraph* la resumía así:

> La verdad es que, como isleños, no ignoramos lo que son los mapas de guerra, pero damos más importancia a los mapas sancionados por el tiempo. Olvida Von Bethmann-Hollweg que cerca de tres cuartas partes de la superficie de la Tierra están cubiertas de agua. Cuando se iniciaron las hostilidades, comenzaba una lucha mundial para los alemanes, que habían demostrado actividad en los mares y estaban practicando o preparando operaciones guerreras no solo en cada de uno de los continentes, sino también en todos los países del globo. Para los germanos esto no es ya actualmente una guerra mundial. Alemania se halla casi tan completamente aislada del mundo exterior, como París en 1870. Aunque Alemania haya gastado 7250 millones de francos en su Marina, y aunque tenía la primera marina mercante del mundo después de la británica, sin embargo la bandera germana ha desaparecido del mar, resultado singular para una nación marítima.
>
> Durante varios siglos la guerra marítima, en la que se hallaron comprometidas las flotas de España, Holanda y Francia, nunca ocurrió

31 *El Comercio* del 2 de junio de 1916, edición de la mañana, p. 4, tercera y cuarta columnas.
32 RUBIO Y BELLVE, Mariano. "En el mar",En: *La Vanguardia*, 11 de junio de 1916. sección "La guerra europea", p. 14, columnas 1–4.

> que no mostraran sus banderas en el mar; pero la marina mercante alemana ha desaparecido; la marina de guerra está inactiva, el comercio transatlántico ha cesado y han desaparecido las colonias. Alemania no ha alcanzado victorias como las conseguidas por Napoleón en 1811, pero Trafalgar preparó Waterloo. El canciller alemán debe leer la vida de Napoleón[33].

La Hochseeflotte no tendría una segunda oportunidad de medir fuerzas con la Royal Navy. Sus pérdidas habían sido menores que las británicas, pero eran irremplazables. Ya no podía disputar el dominio del mar. Al respecto escribió Mateo Mille: "Pero Alemania no era una nación naval; la formidable potencia creada por el almirante Von Tirpitz, organizador genial al amparo de una industria colosal, no fue empleada adecuadamente[34]".

En el invierno boreal 1916-1917 la moral de la flota se fue a pique. Como todos los alemanes, el fracaso de la cosechas hizo más severo el racionamiento alimentario. Las magras raciones potenciaron elementos como la inactividad, las rutinas sin sentido y el desprecio de los oficiales. En junio de 1917 una manifestación contra los privilegios alimentarios de los oficiales se tornó en una plataforma política a favor de una paz negociada. Los líderes del comité de marinos fueron detenidos. Dos de ellos fueron fusilados[35]. En julio un alzamiento armado en las bases navales de la costa de Flandes dejó un saldo de 50 oficiales asesinados y la destrucción de las instalaciones de los zeppelines. Su líder, el segundo teniente Rudolf Glatfelder, declaró después, ya a salvo en Suiza, que este hecho probaba la capacidad de los alemanes para rebelarse[36]. En diciembre el desacato a la orden de reembarque de la dotación de buques de vigilancia que acababan de regresar de una larga y sangrienta patrulla degeneró en motín que fue develado con un saldo de 44 muertes. Los sobrevivientes fueron condenados a trabajos forzados[37].

El descontento también cundía en el cuerpo de oficiales. Von Tirpitz hubo de renunciar a la Secretaría de Marina en marzo de 1916, a causa de su postura favorable a la guerra submarina irrestricta[38]. Pocos meses después se convirtió

33 *La Vanguardia*, del 29 de mayo de 1916, p. 6, tercera columna.
34 MILLE, op. cit., p. 11
35 PATERSON, Tony, A History of the First World War in 100 moments: My dear parents, I have been sentenced to death… *The Independent*. 17 de junio de 2014.
36 *La Vanguardia* del 20 de octubre de 1917, p. 13, primera columna.
37 *La Vanguardia* del 26 de enero de 1918, p. 9, tercera columna.
38 *El Comercio*, del 23 de marzo de 1916, edición de la mañana, p. 1, tercera y cuarta columnas.

en cofundador del Partido de la Patria Alemana (DVP), un movimiento político nacionalista opuesto a una paz negociada. Corría el año 1918 y el poder real —el gobierno que apoyaban Von Tirpitz y sus correligionarios— era el de los caudillos del pueblo alemán, el mariscal de campo Paul von Hindenburg y el general Erich Ludendorff. En mayo de 1918 corrían fuertes rumores sobre la existencia de círculos secretos de oficiales conspirando contra Von Capelle y Scheer, con el fin de sacar de los puertos a la Hochseeflotten y combatir contra los ingleses[39]. A finales de julio el crítico naval del Berliner Tageblatt, capitán de navío (r) Karl Ludwig Lothar Persius (1864-1944), declaraba abiertamente el fracaso de la guerra submarina[40].

El 29 de setiembre de 1918 el alto mando del Ejército alemán reclamó al Gobierno imperial el inicio de negociaciones para un armisticio con los aliados. Cuatro días después el nuevo gabinete, con el príncipe Max de Baden a la cabeza[41], enviaba una nota al gobierno de los Estados Unidos solicitando el armisticio sobre la base de los Catorce Puntos del presidente Woodrow Wilson. Entretanto el Ejército y la Marina Imperial se ocupaban de los efectos de la derrota. El alto mando militar hábilmente inició una campaña de propaganda entre las tropas del frente. Esta fue el origen del mito de la "puñalada por la espalda", en el cual se apoyarían los partidos de extrema derecha durante la República de Weimar, en particular los nacionalsocialistas. Entre la oficialidad naval las células nacionalistas clandestinas salieron a la luz y, en contra de la voluntad de paz del gobierno Baden, sus integrantes dictaron las órdenes pertinentes para el alistamiento de la Flota para forzar el combate decisivo contra la Armada británica. El 28 de octubre la marinería de Kiel y Wilhelmshaven se amotinaron, utilizando como pretexto el nivel crítico al que había llegado el racionamiento de las dotaciones. Cinco días después Kiel —la capital de la Armada imperial— era escenario de manifestaciones en las que se exigía, además de la mejora del rancho, la reforma política y la libertad de los encarcelados por los motines de 1917. El temor de que el motín fuese develado a sangre y fuego, al estilo de la sublevación en Flandes, ocurrida el verano pasado, dio motivo a los amotinados para armarse y organizarse en soviets. Así, pues, el pabellón imperial fue arriado e izada la bandera roja. El motín fue controlado por la moderación de las autoridades navales y la intervención del diputado socialista Gustav Noske, hombre de autoridad y sentido práctico.

---

39 *La Vanguardia*, del 18 de mayo de 1918, p. 9, cuarta columna.

40 *La Vanguardia* del 28 de julio de 1918, p. 13, primera columna.

41 El 3 de octubre de 1918 marca el inicio de una de serie de Gobiernos concebidos entre cábalas y motines. La política alemana no se estabilizó hasta el año 1922, tras el asesinato del ministro de Relaciones Exteriores, el industrial Walter Rathenau (1867 – 1922). Su muerte unió, brevemente, a la mayoría silenciosa contra los radicalismos políticos.



La tripulación del SMS *Grober Kurfüst* (Gran elector), Scapa Flow, islas Orcadas, 21 de junio de 1919.

No hubo violencia contra los oficiales y los amotinados fueron licenciados, dispersándose por toda Alemania. Guillermo II seguía los acontecimientos desde el cuartel general del Ejército Imperial en Spa (Bélgica). Conmocionado, declaró que ya no tenía una marina y abdicó. En aquella hora amarga Guillermo II dijo: "Espero que esto será en beneficio de Alemania. No desesperemos por el porvenir". Una vez más se había repetido un viejo axioma sobre los motines navales: estos se producen en las flotas que permanecen ancladas en puerto, y son mayormente consecuencia de una derrota.

6.- Ocaso

El 15 de noviembre de 1918 el almirante alemán Hugo Meurer (1869-1960) firmaba con su par británico, Jellicoe, las clausulas del acuerdo de internamiento de la flota imperial. Tres días después el almirante Ludwig von Reuter (1869-1943) asumía el mando de la escuadra de buques destinados al internamiento provisional en Escocia. Conformada por 10 acorazados, siete cruceros ligeros y 50 destructores, su derrota hacia Escocia tuvo un aire que recordaba tiempos

convulsos, pues cada buque ondeaba dos enseñas, la imperial a popa y la bandera roja en el palo de proa. El lugar definitivo de internamiento fue Scapa Flow, la base de la Grand Fleet británica, en el archipiélago de las Orcadas. Durante las negociaciones del Tratado de Versalles los buques permanecieron fondeados y severamente custodiados, a tal punto que sus tripulaciones se encontraban incomunicadas y prohibidas de tocar tierra.

En vísperas de la culminación de las negociaciones de paz en París, a fines de junio de 1919, el *Times* de Londres informaba que los aliados habían acordado exigir a Alemania la entrega de los buques internados a través de un arreglo financiero. En caso que la respuesta germana fuera negativa, correrían tres días de plazo para la denuncia del armisticio del 11 de noviembre de 1918 y, con ello, la reanudación de hostilidades. Con la convicción que el destino de la flota internada era la de trofeo de guerra, el almirante Von Reuter activó el plan de hundirla. Aprovechando un descuido de sus custodios, los alemanes abrieron los grifos de fondo de los buques y arriaron los botes salvavidas. En cinco horas se fueron a pique 10 acorazados, cinco cruceros de batalla, cinco cruceros ligeros y 44 destructores. Un crucero de batalla, cuatro cruceros ligeros y 14 destructores fueron embarrancados por personal británico. Ludwig von Reuter había protegido, in extremis, el honor de la flota[42].

La Hochseeflotte pudo haber tenido un final diferente si se hubiera prolongado la guerra. En setiembre de 1917, el almirante David Beatty (1871-1936), comandante de la Gran Flota, autorizó un audaz plan según el cual 121 aviones del Real Servicio Aéreo Naval (RNAS) destruirían la Hochseeflotte y sus bases de Kiel y de Wilhemshaven[43]. Los torpederos despegarían desde portaaeronaves y los hidroplanos-bombarderos desde sus bases del canal de la Mancha. Este plan de ataque sirvió de modelo para el bombardeo de la flota italiana surta en Tarento, Sicilia, el 11 de noviembre de 1940.

7.- A modo de conclusión

En su biografía de juventud, *Historia de un alemán. Memorias. 1914-1933*, el periodista alemán Sebastian Haffner (1907-1999) escribió: "Esta enfermedad —el nacionalismo— que en otros casos solo afecta el aspecto externo, en el

42 Fue testigo de estos hechos Claude Stanley Choules (1901 – 2011), el último de los últimos veteranos británicos de la Primera Guerra Mundial.

43 WILKINS, Tony. World War I's abandoned Pearl Harbour Attack. 3 de agosto de 2015. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: http://defence of the realm.wordpress.com/2015/03/08/world-war-Is-abandoned-pearl-harbour-attack/



Los restos del destructor alemán V82 en Portsmouth, Inglaterra, cuadro del pintor británico William Wyllie, 1920.

suyo —los alemanes— les carcome el alma [...] Un alemán que cae víctima del nacionalismo deja de ser alemán, apenas es persona. Y lo que este movimiento genera es un Imperio alemán, quizás incluso un gran Imperio alemán o un Imperio pangermánico y la consiguiente destrucción de Alemania". Considero que esta reflexión personal de Haffner puede aplicarse a la existencia de la Marina Imperial alemana. Su carácter nacionalista debe comprenderse como una imitación del sentimiento nacional de los ingleses y franceses de su época[44]. Al imitar se corre el peligro de tomar los defectos ajenos[45]. ¿Necesitaba Alemania una Armada como la concebida por la ambición del almirante Von Tirpitz? Creemos que no. Incluso el káiser Guillermo II (1859-1941) declaró, en un momento de lucidez, que la seguridad del Imperio no descansaba en nuevas conquistas[46]. En 1871 Alemania había ganado el derecho a vivir como nación

44 "Repróchese a los alemanes el que imiten unas veces a los ingleses y otras a los franceses, pues es lo mejor que pueden hacer. Reducidos a sus propios medios nada sensato podrían ofrecernos".

45 "¡Bienaventurados nuestros imitadores, porque de ellos serán nuestros defectos!" – Jacinto Benavente, dramaturgo español (1866 – 1954).

46 Al Imperio Alemán no le es menester nueva gloria militar ni conquistas, ahora que ha ganado el derecho de vivir como nación unida e independiente" – Guillermo II (1888).

unida e independiente. En 1888 contaba con una Armada digna de respeto, garantía de su soberanía e, incluso, con un modesto Imperio colonial. En 1918 Alemania perdió todo lo ganado y sus marinos se amotinaron para salvar sus vidas, porque no querían ser sacrificados en un combate inútil . En cuanto a Scapa Flow, este hecho fue una tragedia redentora para una Armada destruida moralmente. El almirante Von Reuter y sus oficiales demostraron que todo se había perdido, menos el honor.

Scapa Flow fue el último acto de un fracaso que se recuerda con una cita churchilliana, "la flota alemana es un lujo, no una necesidad nacional". Creemos que dicha frase es equívoca. Al dotarse de una Armada poderosa, Alemania demostró su voluntad de ser un pueblo fuerte y con vocación marítima. Equívocamente se creyó que la libertad de los mares solo podía alcanzarse por medio de la fuerza. Aquel dogma era propio de la época y la derrota alemana probó su falsedad arrastrando en su magnitud a su poderosa adversaria, Inglaterra, a la luz del impacto humanitario que provocó el bloqueo de las costas alemanas. El orgullo y la ambición desmedida fueron la perdición de la Marina Imperial alemana. Sus virtudes fueron el valor y la pericia de los tripulantes de submarinos, destructores y cruceros auxiliares. Aquellos que servían a bordo de los *dreadnoughts* y cruceros de batalla no tuvieron la oportunidad de demostrar su calidad. La obra de construir una flota como la Armada Imperial fue extraordinaria. En ella vemos la maestría y las debilidades de sus artesanos, Von Stosch, Von Caprivi y Von Tirpitz.

47 "Alemania en sí no es nada, pero cada alemán es mucho por sí mismo" - Goethe (1808).

Bibliografía

- DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania II. En: *La Vanguardia*, 6 de febrero de 1918. Sección "La guerra europea".
- DOMINGUEZ RODIÑO, Enrique. Las grandes potencias: Alemania V. En: *La Vanguardia*, 13 de marzo de 1918. Sección "La guerra europea".
- *EL COMERCIO*. 23 de marzo de 1916, edición de la mañana, p. 1, tercera y cuarta columnas.
- *EL COMERCIO*. 2 de junio de 1916, edición de la mañana, p. 4, tercera y cuarta columnas.
- GRANDHOMME, Jean-Noel. Du pompon à la plume: l'amiral, commentateur de la guerre et de la paix d'inquiétude, 1914-1919. En: *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2007. Vol. 3, nro. 227, pp. 43-64.
- *LA VANGUARDIA*. 29 de noviembre de 1914, p. 16, segunda columna.
- *LA VANGUARDIA*. 29 de mayo de 1916, p. 6, tercera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 20 de octubre de 1917, p. 13, primera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 26 de enero de 1918, p. 9, tercera columna.
- *LA VANGUARDIA*. 18 de mayo de 1918, p. 9, cuarta columna.
- *LA VANGUARDIA*. 28 de julio de 1918, p. 13, primera columna.
- MILLE, Mateo. *Historia naval de la Gran Guerra (1914-1918)*. Barcelona: Inédita Editores. 2010.
- PARK, Evan. The Nationalist Fleet: Radical Nationalism and The Imperial German Navy from Unification to 1914. En: *Journal of Military and Strategic Studies*, 2015. Vol. 16, nro. 2, pp. 125-159.
- PATERSON, Tony. A History of the First World War in 100 moments: My dear parents, I have been sentenced to death... *The Independent*. 17 de junio de 2014.
- RUBIO Y BELLVE, Mariano. En el mar. En: La Vanguardia, 11 de junio de 1916. Sección "La guerra europea", p. 14, columnas 1-4.
- RUBIO Y BELLVE, Mariano. El canal de Kiel. En: *La Vanguardia*, 22 de octubre de 1916. Sección "La guerra europea".
- SCHEER, Reinhard. *Germany's High Seas Fleet in the World War*. Londres: Cassell & Co. 1920.
- TENBROCK, Robert Hermann. *Historia de Alemania*. Paderborn: Hueber-Schöning. 1968.
- WILKINS, Tony. World War I's abandoned Pearl Harbour Attack. 3 de agosto de 2015. [Consulta: 24 de agosto de 2018]. Disponible en: http://defence of the realm.wordpress.com/2015/03/08/world-war-ls-abandoned-pearl-harbour-attack/

