

LORD JOHN FISHER Y EL ALMIRANTE ALFRED VON TIRPITZ, DOS CONCEPCIONES DIFERENTES DE CÓMO DEBÍA SER UN BUQUE DE GUERRA CAPITAL

GERMÁN BRAVO VALDIVIESO
MIEMBRO DE NÚMERO

Lord Jacky Fisher



John Arbuthnot Fisher ejerció a través de su dilatada carrera naval una profunda influencia en el desarrollo estratégico, en la modernización y en la innovación de la Armada Británica, fue el creador del concepto del crucero de batalla, del desarrollo del destructor, de la introducción del torpedo y promotor del HMS *Dreadnought* en 1905.

Ingresó a la Real Marina Británica a la edad de 13 años como cadete y se embarcó por primera vez en el HMS *Victory* en 1854. Participó como guardiamarina en la Guerra de Crimea y tomó parte en la conquista de Cantón, permaneciendo en aguas de China, en diferentes navíos, hasta alcanzar el grado de teniente especializado en artillería y torpedos y tácticas navales.

Desde 1875 hasta 1879 sirvió en diferentes unidades en el Mediterráneo, en aguas de América del Norte y en las Indias Orientales, donde se destacó por realizar innovaciones y mejoras en los buques a su mando.

En enero de 1881 recibió el mando del nuevo HMS *Inflexible* y que durante la guerra con Egipto bombardeara Alejandría en conjunto con naves francesas, silenciando los cañones de los fuertes. Entre 1886 y 1890 sirvió como director de Armamentos de la Marina Real, siendo nombrado, en 1887, ayudante de campo de la reina Victoria y finalmente fue promovido al grado de contralmirante.

En 1892 fue nombrado Tercer Lord del Mar y se hizo cargo del astillero naval de Portsmouth donde promovió modificaciones en los diseños de los buques y mantuvo relaciones con constructores navales buscando mejoras en el diseño de los buques capitales. En 1896 ascendió a vicealmirante y fue puesto a cargo del comando operativo de las colonias en las Indias Orientales francesas y de las bases en el Atlántico Norte y el Mediterráneo desde Malta hasta Gibraltar. En 1902 fue nombrado Segundo Lord del Mar.

En 1904, a Fisher se le concedió el título de Primer Lord del Mar y fue promovido al grado de almirante de flota. Desde este puesto, se hizo cargo de todas las operaciones de la Real Marina Británica y dio de baja alrededor de 150 buques que fueron considerados

obsoletos. Además promovió el desarrollo del submarino como arma de combate. Una vez realizado este sustancial cambio, Fisher apuntó a nuevas innovaciones como el desarrollo y construcción del HMS *Dreadnought*.

En 1909 se retiró del servicio a los 70 años de edad. En 1914, Fisher fue llamado a ocupar el cargo de Primer Lord del Almirantazgo debido a que su predecesor, el príncipe Luis de Battenberg, tenía lazos con la Alemania Imperial. Fisher fue el impulsor de las siguientes iniciativas que modernizaron a la Real Marina Británica:

- Introducción de la tecnología del torpedo en la Royal Navy
- Impulsor del submarino como arma de guerra naval
- Creador del concepto del crucero de batalla
- Impulsor del cambio de combustible desde carbón a petróleo
- Modernización de las tácticas navales y artilleras
- Modernización de la instrucción de la oficialidad
- Impulsor de los buques "dreadnoughts"
- Impulsor de la creación del destructor a partir del desarrollo del torpedero.

Cuando en 1905, revolucionó el diseño de acorazados y cruceros de batalla en el mundo con el HMS *Dreadnought*, dejó obsoletas las más recientes construcciones navales e incluso muchas unidades que aún permanecían en los astilleros. Su frase, que interpretaba la idea que tenía Fisher para las construcciones navales, se traduce en que el buque de guerra debía "*pegar primero y pegar fuerte*".

Almirante Alfred von Tirpitz



Al otro lado del Mar del Norte, el káiser Guillermo II, quien había afirmado que el futuro de Alemania estaba en el mar, había comenzado, en los últimos años del siglo XIX, una frenética carrera de nuevas construcciones navales y había dado su apoyo irrestricto al almirante Alfred von Tirpitz, quien estaba desarrollando un acelerado programa de construcciones navales, para llevar a su imperio al primer lugar del poderío en el mar y su concepción para el diseño de los buques capitales, era distinta de la que propugnaba Jack Fisher.

El almirante Alfred von Tirpitz ingresó en 1865 en la Armada Prusiana (Preußische Marine), donde desarrolló su carrera. Siempre mostró gran interés por la aplicación de la tecnología en el ámbito del armamento naval. Esta faceta llamó la atención de sus superiores, que le ofrecieron un cargo importante en los talleres donde se diseñaban y producían las nuevas armas. El objetivo de este proyecto era potenciar la fabricación propia.

En la década de los años 1880, von Tirpitz abandonó este puesto para proseguir ascendiendo en su carrera militar. En 1890 fue nombrado jefe de Estado Mayor, en 1895 ascendió a contraalmirante y en 1911 fue nombrado ministro de la Marina. En esa época

mantuvo una estrecha colaboración con el káiser Guillermo II y desde este cargo introdujo varias reformas para potenciar la marina de guerra, además de incrementar el armamento de los buques, acorazados, cruceros, &c., con la más alta tecnología. Además, hizo construir 28 submarinos para enfrentarse a los ingleses, cuya marina era muy superior. En esta carrera armamentista se encontró con la oposición del resto de los militares, que criticaban los presupuestos que acaparaba. Fue nombrado gran almirante (Deutscher Großadmiral) durante la Primera Guerra Mundial, de 1914 a 1916.

Como responsable del hundimiento del transatlántico británico *Lusitania*, donde viajaban 2.000 pasajeros, entre los cuales 128 eran estadounidenses, salvándose solamente 700 del total, y que constituyó la razón alegada para que los Estados Unidos entraran a la guerra, le costó su dimisión en 1916.

El almirante von Tirpitz resumía su filosofía para la construcción de los buques de guerra en *“la cualidad suprema está en su capacidad para mantenerse a flote”*.

Conceptos estratégicos de Fisher

Fisher resumía sus conceptos en lo siguiente:

- Debían contar los buques con cañones de mayor alcance y mayor calibre, de forma que pudieran batir al enemigo antes que él pudiera hacer uso de su artillería y reducir el riesgo de ser alcanzado por torpedos o minas, armas que se habían desarrollado mucho después de su éxito en la Guerra Ruso-japonesa.

- Debía ir esto acompañado de una mayor potencia en las máquinas que le proporcionaran mayor velocidad al buque, de manera tal de poder mantener durante el combate la distancia para que el enemigo no pudiera acortarla y hacer uso de sus cañones.

- Fisher graficaba su filosofía con la frase *“La velocidad es coraza”*.

Conceptos estratégicos de von Tirpitz

El concepto del almirante alemán sobre como debía ser el buque de guerra difería de la filosofía de Jack Fisher, pues para él, la cualidad suprema estaba en su capacidad para mantenerse a flote, lo que se conseguía con mayores corazas, capaces de soportar el castigo enemigo y un compartimentaje que convertía a la nave en un verdadero panal de abejas, de manera que si un departamento era averiado, la inundación no se propagara a los espacios vecinos. Todo ello significaba un mayor tonelaje que debía compensarse con un sacrificio en el calibre de los cañones y en la velocidad que podrían alcanzar, pero presentaban una resistencia muy superior a las minas y al ataque por torpedos.

Mientras los alemanes subdividían el casco en un extraordinario número de compartimientos estancos para permitirle soportar un mayor castigo sin hundirse, los británicos trataban de disminuir el peso en beneficio de la artillería y la velocidad.

Aspectos negativos de cada uno

En consecuencia ambos proyectos tenían aspectos negativos.

Del diseño de Fisher podía destacarse:

- El ahorro de peso en los sistemas de seguridad de carga que suprimía las compuertas automáticas entre la santabárbara y la mesa de carga de los cañones.

- El menor blindaje en las cubiertas, torres y costados.

Del diseño de von Tirpitz podía destacarse:

- Menor calibre de la artillería.
- Compartimentaje de verdaderos panales de abeja que hacían un ambiente muy incómodo para la tripulación y hacinamiento. Los oficiales se agrupaban de cuatro a seis por camarote.

Ejemplo

Un claro ejemplo de lo anterior es la comparación entre el SMS *Bayern*, acorazado alemán construido en 1916, que desplazaba 28.600 toneladas, contaba con seis salas de máquinas y seis salones de calderas, mientras que el HMS *Royal Sovereign*, acorazado británico, construido en la misma fecha, que desplazaba 29.150 toneladas, tenía solamente tres de cada uno de los compartimientos.

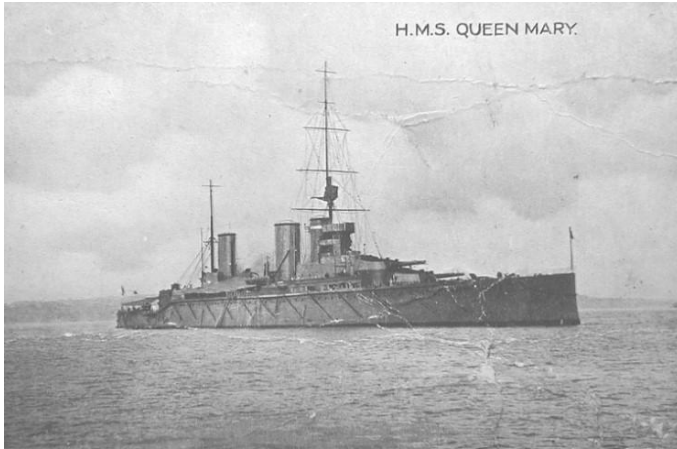
	<u>HMS <i>Royal Sovereign</i></u>	<u>SMS <i>Bayern</i></u>
Año de construcción	1916	1916
Desplazamiento	29.150 tons	28.600 tons
Salas de máquinas	3	6
Salones de caldera	3	6
Blindaje cinturón	13" y 4" a 6" en extremos	13,8" (350 mm)
Cubierta	2" a 5"	120 mm. (4,7")
Torres	13" a 6"	13,8"
Barbetas	7"	13,8"
Torre de mando	8" (base 8 mm, 0,3")	13,8"
Superestructura	2" a 1"	7,8"
Artillería principal	8 x 15"	8 x 15"
Batería secundaria	12 x 6" y 8 x 4"	16 x 6" y 2 x 3,4"
Tubos lanza torpedos	2 x 533 mm	5 X 600 mm
Hélices	4	3
Turbinas	4	3
Velocidad	22 nudos	22 nudos
Potencia	40.000 HP	55.183 HP
Tripulación	1.029	1.271

Jutlandia

Más que las conclusiones que pudieran sacarse de cualquiera discusión teórica sobre cual de los conceptos era más acertado, el 31 de mayo y el 1º junio de 1916 se enfrentaron en el Mar del Norte, al occidente de la península danesa de Jutlandia, la *Grand Fleet* británica, al mando del almirante John Jellicoe, y la *High Seas Fleet* alemana, mandada por el vicealmirante Reinhard Scheer, ambas con sus nuevos buques capitales, pos *Dreadnught*, de construcción reciente.

Si bien la fuerza británica era muy superior a la alemana, pues se componía de 28 acorazados, 9 cruceros de batalla y 8 cruceros blindados contra 16 acorazados, 5 cruceros de batalla y 6 pre-dreadnoughts de los alemanes y el resultado fue indeciso, hubo una gran cantidad de duelos individuales donde se enfrentaron buques construidos siguiendo las filosofías de sus creadores.

HMS *Queen Mary* versus SMS *Seydlitz*



El nuevo crucero de batalla británico HMS *Queen Mary*, comisionado solamente en septiembre de 1913, desplazaba 26.770 toneladas (31.650 a plena carga). Fue el último buque concluido antes de la Primera Guerra Mundial, único en su clase, aunque muy similar a los de la clase *Lion*. Después del encuentro de Dogger Bank fue refaccionado, convirtiéndolo en el mejor de esa clase.

Contaba con dos pares de turbinas “Parsons” pareadas en dos salas que le permitían desarrollar 75.000 SHP y 42 calderas divididas en siete salones, que le permitían alcanzar los 28 nudos.

Su batería principal estaba constituida por cuatro torres dobles, movidas hidráulicamente, que portaban cañones de 13.5”. La batería secundaria estaba conformada por 16 cañones de 4” en casamatas y en octubre de 1914 se le había agregado artillería antiérea. Además tenía un director de tiro. Bajo la línea de flotación llevaba dos tubos lanzatorpedos de 21”

El blindaje era de 3.900 toneladas distribuido en los costados entre 9” y 4”, en los mamparos 4”, barbetas 9” y 8”, en las torres 9”, en la cubierta 2,5” y en el director de tiro 10”. Su tripulación de guerra la componían 1.275 hombres.



Se enfrentó con su congénere alemán SMS *Seydlitz*. Su quilla había sido puesta en gradas en 1912, desplazaba 25.000 toneladas, su batería principal era de 10 cañones de 12” y la secundaria de 12 cañones de 6” y 12 de 88 mm (3,4”).

Era único en su clase, se trataba de una versión modificada del crucero de batalla SMS *Moltke* y en la batalla de Doggerbank, cuando era buque insignia del almirante Franz Hipper, recibió un proyectil de 13,5” del HMS *Lion* que hizo explosión en una de sus torres y gracias a la acción de un suboficial que abrió las válvulas

cuando estaba al rojo vivo, salvó al buque y evitó la explosión, pero tuvo 160 muertos. Desarrollaba una velocidad de 25,5 nudos, aunque su blindaje estaba compuesto por 5.200 toneladas de acero.

En Jutlandia era el tercer buque de la línea del almirante Hipper y el HMS *Queen Mary* le disparó alrededor de 150 granadas de 13,5” e hizo impacto con 21 de grueso calibre, además de un torpedo que le causó 98 muertos y 55 heridos.

El SMS *Seydlitz* replicó con sus cañones de 12”, el primero dejó fuera de acción un cañón de la torre “Q”, después dos granadas hicieron impacto en las torres “A” y “B” y el

cuarto disparo volvió a darle a la torre "Q", con lo que el buque británico voló al explotar su santabárbara, pereciendo sus 1.275 tripulantes; mientras que el buque alemán regresó a casa averiado, embarcando 5.000 toneladas de agua, por lo que fue encallado para recuperarlo y regresó a la flota como buque insignia. Fue hundido en Scapa Flow el 21 de junio de 1916 y reflotado en 1928.

HMS *Indefatigable* versus SMS *Von der Tann*



El HMS *Indefatigable* era una versión alargada de los cruceros de batalla tipo *Invencible*, pero al que se le habían agregado dos torres adicionales para aumentar su poder de fuego; comisionado en 1913 desplazaba 22.080 toneladas, su artillería principal era de 8 cañones de 12", la secundaria de 16 cañones de 4" y posteriormente se le agregaron otros 2 cañones de 3", además de tres tubos lanzatorpedos sumergidos, y alcanzaba una velocidad de 26,9 nudos. Fue buque insignia en Los Dardanelos y posteriormente fue modernizado en Malta en 1915. Tenía 32 calderas y 4 turbinas que desarrollaban 43.600 HP y su tripulación era de 1.200 hombres.



El SMS *Von der Tann* era el primer crucero de batalla construido por Alemania y el primero que tenía turbinas y podía alcanzar los 28 nudos. Único en su clase, fue construido entre 1909 y 1910, desplazaba 21.300 toneladas, su artillería principal era de 8 cañones de 11" en cuatro torres dobles, la secundaria de 10 cañones de 150 mm (6") y 16 de 88 mm. (3,4"), además tenía 4 tubos lanzatorpedos de 450 mm. y su tripulación era de 882 hombres.

Su diseño se había comenzado en 1906 como crucero *F* y debía ser similar al HMS *Invencible*, pero von Tirpitz optó por protegerlo con mayor blindaje, el cual cubría prácticamente todo el casco, lo que lo obligó a disminuir el calibre de la batería principal, que era inicialmente de 12", a solamente 11" y reforzar la artillería secundaria. Tenía 18 calderas en cinco salones y 4 turbinas. Inicialmente se le dotó de tanques anti vuelco, pero debido a su ineficacia, fueron reemplazados por pantoques, utilizando los anteriores para una mayor reserva de combustible. En total contaba con quince departamentos estancos.

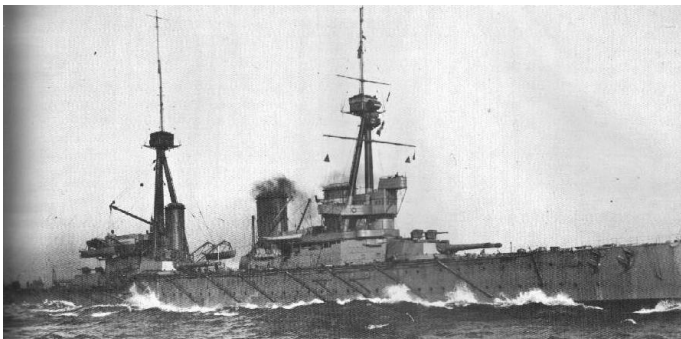
En Jutlandia ambos buques se enfrentaron; dos proyectiles del crucero alemán dieron en la zona de almacenamiento de la torre X del HMS *Indefatigable*, lo que redujo su velocidad, obligándolo a abandonar la formación. La siguiente andanada le dio en los pañoles de municiones de la torre A, haciéndolo estallar y se partió en dos, hundiéndose rápidamente y muriendo 1.017 tripulantes; solamente se salvaron cuatro. Había durado menos de 17 minutos en combate.

Después de la destrucción del HMS *Indefatigable*, el SMS *Von der Tann* recibió un proyectil de 15" del HMS *Barham* bajo la línea de flotación que lo hizo embarcar 600 toneladas de agua. Enseguida un proyectil del HMS *Tiger* impactó la torre C que la inhabilitó temporalmente y dañó el servomotor del timón de estribor, y luego otro impacto del mismo buque británico dio en la torre A que la atascó; luego falló la torre D y el buque quedó sin su artillería principal y su velocidad reducida de 27 a 23 nudos.

El cuarto buque que debió enfrentar fue el HMS *Revenge*, que impactó su torre de mando con un proyectil de 13,5" que lo dejó temporalmente fuera de combate, pero luego repuso su batería principal, manteniéndose 11 horas en combate con 11 muertos y 35 heridos.

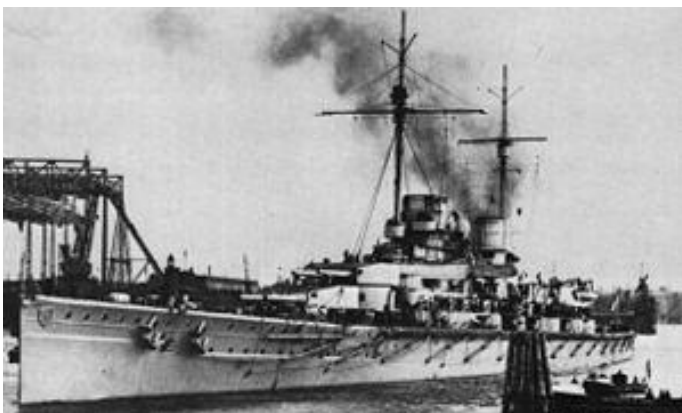
Hacia el final de la guerra sufrió la desertión de parte de su tripulación, soliviantada por las prédicas marxistas, para ser finalmente internado en Scapa Flow y hundido por los alemanes para ser reflotado en 1938.

HMS *Invincible* versus SMS *Derfflinger*



El HMS *Invincible*, había sido comisionado en marzo de 1909 y fue el primer crucero de batalla construido en el mundo; desplazaba 17.420 toneladas y alcanzaba los 26,64 nudos de velocidad; su artillería principal estaba conformada por 8 cañones de 12" en cuatro torres dobles y la secundaria por 16 cañones de 4", 3 de 3 libras, 7 ametralladoras antiaéreas, un cañón antiaéreo de 7,5 mm y cinco tubos lanzatorpedos, cuatro en las bandas y uno a popa. El blindaje era de 4" en los costados, 7" en las torres de combate y barbetas, entre 2,5" y 1" en la cubierta y 2,5" en los bulges. Contaba con 31 calderas y 4 turbinas que le permitían desarrollar 41.500 HP; y su tripulación la componían 1.000 hombres.

Junto con sus gemelos, HMS *Inflexible* y HMS *Indomitable*, fueron el orgullo de la Armada Real y cuando Jacky Fisher fue nombrado Primer Lord del Almirantazgo, dos días después del desastre de la marina británica en Coronel ante el escuadrón del almirante Maximilian von Spee, ante la consternación de sus colegas en el gobierno y contra la opinión del primer ministro Winston Churchill, sacó del teatro europeo al HMS *Invincible* y al HMS *Inflexible* y los despachó a las islas Falkland con el objeto de vengar la primera gran derrota de la flota inglesa en más de un siglo.



Su verdugo sería el SMS *Derfflinger*, cuya construcción se había concluido justo al iniciarse en conflicto. Se trataba del líder de su clase, en la cual se alineaban también el SMS *Lützow* y el SMS *Hinderburg*. Sus éxitos y su capacidad en el combate habían hecho que los ingleses lo apodaran "perro de hierro". Su artillería principal estaba conformada por 4 torres dobles con cañones de 305 mm (12") y la

secundaria por 12 cañones de 150 mm (6") en torretas individuales y 4 de 88 mm (3,5") y cuatro tubos lanzatorpedos de 500 mm. En blindaje era manifiestamente superior a su adversario, ya que alcanzaba a los 300 mm (11,8") en el costado y en la torre de mando, 270 mm (10,6") en las torres de combate y 30 mm (1,2") en la cubierta. Su poder se lo daban 18 calderas y cuatro turbinas. Su tripulación era de 1.112 hombres.

El HMS *Queen Mary* tomó inicialmente como blanco al SMS *Derfflinger* y después de volar el buque británico, acción en la cual recibió la cooperación del SMS *Seydlitz*, el SMS *Derfflinger* se enfrentó al HMS *Invincible*, que le hizo 17 impactos de grueso calibre, pero a la segunda salva del buque alemán, el crucero inglés voló por los aires, regresando el SMS *Derfflinger* averiado a su base, con 157 muertos. En la última acción había recibido la ayuda del SMS *Lützow*. Fue internado en Scapa Flow en noviembre de 1918 y hundido por las tripulaciones alemanas el 21 de junio de 1919.

HMS *Lion* versus SMS *Lützow*



El HMS *Lion*, buque insignia del contraalmirante Beatty, era el líder de su clase, apodada *Splendid Class*; se trataba de una versión mejorada de sus antecesores de la clase *Indefatigable* en términos de armamento, velocidad, coraza, pues desarrollaba 2 nudos más, los cañones de 12" habían sido sustituidos por los de 13,5" y la coraza del casco aumentada de 6" a 9", todo lo cual se había hecho para oponerse a los cruceros de

batalla alemanes de la clase *Moltke*. Desplazaba 26.350 toneladas, alcanzaba una velocidad de 28 nudos, su armamento principal consistía en 8 cañones de 13,5" en cuatro torres dobles y la secundaria en 16 cañones de 4", además de dos tubos lanzatorpedos sumergidos de 21". Su blindaje era de 9" a 4" en el costado, 9" en las torres y barbetas, 4" en los mamparos y 2,5" en la cubierta. Además se le había instalado un director de tiro centralizado con un blindaje de 10". Era movido por 4 turbinas y 42 calderas que desarrollaban 70.000 SHP y lo tripulaban 1092 hombres.



Sostuvo un duelo con el crucero alemán SMS *Lützow*, proyectado en 1913 y puesto en servicio en 1916, de la clase *Derfflinger*, pero que se le habían agregado un par de cañones secundarios de 150 mm. y un departamento estanco más en su casco. Era el buque insignia del almirante Franz von Hipper. Desplazaba 26.318 toneladas, alcanzaba una velocidad de 26,4 nudos, su armamento principal consistía en 8 cañones de 12" y en

secundario de 14 cañones de 150 mm (6"), más cuatro tubos lanzatorpedos de 600 mm. Era accionado por 18 calderas y 4 turbinas que desarrollaban 82.120 HP y su tripulación en Jutlandia era de 1.391 personas. Su blindaje era de 12" en el costado y 11" en las torres.

En Jutlandia participó en el hundimiento del HMS *Invincible* y probablemente del HMS *Defense*. El crucero pesado británico HMS *Lion* quedó seriamente averiado como consecuencia de nueve impactos, uno de ellos en la torre central en que milagrosamente un oficial gravemente herido alcanzó a inundar la santabárbara, pero el buque debió ser remolcado a su base en un estado lamentable.

El SMS *Lützow* recibió 27 impactos de grueso calibre y un torpedo que inundó la proa, lo que le impidió continuar navegando, por lo que su tripulación fue evacuada durante la noche por el destructor alemán G-38 que se encargó de hundirlo. Fue el único crucero de batalla que perdió Alemania.

Seguridad de carga

Los sistemas de seguridad empleados en los buques alemanes también jugaron un rol muy importante en los resultados de la batalla. No existen evidencias que el HMS *Indefatigable*, el HMS *Queen Mary* y el HMS *Invincible* volaran por causa de haber traspasado las granadas alemanas de 11" y 12" el blindaje de los cascos y haber hecho explosión en el interior de sus santabárbaras; las más probables causas parecen apuntar a que se produjeron explosiones catastróficas en los sistemas que tenían las torres de combate para el traslado de los explosivos desde las santabárbaras hasta los cañones, los cuales carecían de sistemas antillama y si el polvo de los saquitos de explosivos propelentes para las granadas que iba a ser cargada en los cañones hacía ignición, desprendía una llama que se extendía, sin que nada pudiera detenerla, veinte metros hacia abajo, hasta la santabárbara.

Velocidad de tiro

Tanto las torres de combate de los buques ingleses como las de los alemanes fueron penetradas por granadas durante la batalla de Jutlandia, pero nueve torres de los cruceros de batalla alemanes fueron perforadas por proyectiles británicos, algunas quedaron fuera de uso, pero ninguna santabárbara hizo explosión, pues contaban con protección antillama en las escotillas entre las antecámaras de los cañones y las santabárbaras y cada vez que pasaban los saquitos, las compuertas eran cerradas, en cambio la flota británica había procurado, en todos sus ejercicios, alcanzar el mayor número de disparos en el mínimo de tiempo, por lo que independizar los pasillos a las santabárbaras de las antecámaras de los cañones cada vez que estos eran cargados, significaba bajar la densidad de los tiros.

Conclusión

Las lecciones de la batalla de Jutlandia parecen darle la razón a la filosofía de construcción de los grandes acorazados al almirante Alfred von Tirpitz.