

LA B A T A L L A D E L P L A T A

(13/17 Diciembre - 1939)

TRADUCCION DEL

SUPPLEMENT TO THE

L O N D O N G A Z E T T E

17 de Junio 1947

---ooOoo---

Jueves, 19 de Junio de 1947

LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

El siguiente parte fué sometido a los Lores Comisarios del Almirantazgo el 30 de Diciembre de 1939 por el Contraalmirante H.H. Harwood, Contraalmirante en Jefe de la División suramericana.

A bordo del AJAX

30 de Diciembre de 1939.

Tengo el honor de presentar el siguiente informe sobre la acción entre los buques AJAX, buque insignia del Comandante en Jefe de la División suramericana (Capitán de Navio C.H.L. Woodhouse), ACHILLES, y EXETER (Capitán de Navio F.S. Bell), bajo mis órdenes, y el acorazado alemán ADMIRAL GRAF SPEE el 13 de Diciembre de 1939 y la serie de acontecimientos que condujeron a su destrucción voluntaria el 17 de diciembre de 1939.

Todos los datos de tiempo en este informe son los de la zona mas dos, excepto cuando se indica algo diferente.

DISPOSICIONES PRELIMINARES

2.- El buque inglés DORIC STAR habia informado que fué atacado por un acorazado de bolsillo en la situación $19^{\circ} 15' S, 5^{\circ} 5' E$ durante la tarde del 2 de diciembre de 1939 y un informe similar habia sido enviado por un buque desconocido a 170 millas al Suroeste de aquella situación a las 05,00 horas (Greenwich) el 3 de diciembre.

De estos datos deduje que a una velocidad de crucero de 15 nudos el supuesto buque enemigo armado en corso podría alcanzar la zona focal de Rio de Janeiro en la mañana del 12 de diciembre, la zona focal del Rio de la Plata en la tarde del 12 de diciembre o la mañana del 13 de diciembre y la zona de las islas Malvinas el 14 de diciembre.

3.- Decidí que el Rio de la Plata, con su mayor número de buques y su valioso comercio en granos y carne, seria la zona vital a defender. Tomé disposiciones para concentrar allí mis fuerzas disponibles antes del tiempo en que se calculaba que el corsario enemigo podría iniciar operaciones en aquella zona.

4.- A fin de conseguirlo, envié el siguiente mensaje a la División suramericana a las 13,15 horas del 3 de diciembre de 1939:

"En vista informe acorazado bolsillo, modifiqué anteriores disposiciones. CUMBERLAND reabastecido en islas Malvinas como previamente ordenado pero dispuesto a rápida intervención con dos calderas. ACHILLES deje Rio de Janeiro para llegar y abastecerse Montevideo 06,00 horas (zona mas 2) 8 Diciembre, EXETER deje islas Malvinas dirección Plata mañana 9 Diciembre, escoltando LAFONIA con voluntarios de regreso. AJAX, ACHILLES concentrarse en situación $35^{\circ} S 50^{\circ} O$ a 16,00 horas (zona mas 2) 10 Diciembre. EXETER pase por situación 090° faro Medanos 150 millas a 07,00 horas 12 Diciembre. Si no se efectúa concentración con AJAX y ACHILLES para esa hora se enviarán nuevas instrucciones a EXETER. Petrolero OLYNTHUS permanecerá en punto de cita en mar hasta aclarar situación en lugar proseguir a islas Malvinas".

5.- Se mantuvo en silencio la radio después de enviar este mensaje.

6.- La concentración de los tres buques tuvo lugar a las 07,00 horas del martes 12 de Diciembre y proseguí hacia situación $32^{\circ} S$,

47° O. Esta situación se eligió a partir de mi derrota por ser en aquel momento la parte mas frecuentada de los diversos rumbos de navegación, es decir, el punto en que consideré que un buque corsario pudiera perjudicar en mayor grado a la navegación británica.

7.- Al quedar concentrado envié el siguiente mensaje a las 12,00 horas del 12 de Diciembre a todas mis fuerzas:

c "Mi proyecto con tres cruceros de escolta contra un acorazado de bolsillo. Ataque inmediato de día o noche. De día actuando como dos unidades, primera división (AJAX y ACHILLES) y EXETER alejado para permitir el ataque de flanco. Primera división concentrará fuego artillero. De noche buques permanecerán normalmente agrupados en orden abierto. Dispuestos para señal ZMM (los buques volverán su rumbo comenzando por el buque de popa) que tendrá el mismo significado que la señal MM (Comandantes de Divisiones volverán su división de rumbo comenzando con la división de retaguardia) excepto que en lugar de división se entenderá buque".

8.- Ampliégué mas tarde este mensaje a las 18,13 horas del 12 de diciembre como sigue:

"Mi propósito en la señal ZMM es evitar torpedos y coger al enemigo por sorpresa cruzando sus aguas. Sin nuevas órdenes los buques deberán despejar la línea de fuego manteniéndose a popa del nuevo buque en cabeza. El nuevo buque en cabeza conducirá la línea si no hay nuevas órdenes de modo que mantenga un alcance decisivo de su artillería".

Ejercité esta maniobra durante la tarde del 12 de diciembre.

LA ACCION

Miercoles, 13 de diciembre de 1939.

05,30-06,23 horas.

9.- A las 05,20 horas del 13 de diciembre, la escuadra se hallaba en la situación 34° 34' S 49° 17' O. A la última luz del amanecer probé las señales de maniobra y luego reformé la escuadra siguiendo un rumbo de 060 con una velocidad de 14 nudos en el orden AJAX, ACHILLES, EXETER. A las 06,14 horas se vió humo en dirección 320 y se ordenó al EXETER que se aproximase y lo investigase. A las 06,16 horas el EXETER informó "creo que es un acorazado de bolsillo" y dos minutos mas tarde el enemigo abrió fuego disparando con una de sus torres de once pulgadas al EXETER y con la otra al AJAX.

10.- La 1^a división alteró inmediatamente su rumbo en conjunto por medio de señales a 340° para acortar la distancia. El Capitán de Navio F.S. Bell, del EXETER, salió de la línea y modificó el rumbo al Oeste de acuerdo con mi plan, a fin de atacar al enemigo desde una situación completamente distinta y conseguir su flanco. Todos los buques aumentaron la velocidad.

El EXETER abrió fuego a las 06,20 horas, el ARCHILLES a las 06,21 y el AJAX a las 06,23.

Un informe sobre la situación del enemigo fué iniciado inmediatamente radiándose a las 06,34 horas. Otros informes complementarios se dieron a las 06,40, 06,46 y 07,22 horas.

11.- Desde este momento hasta interrumpirse la acción no se hicieron señales para modificación del rumbo. El Capitán de Navio W.E. Parry del ACHILLES, maniobró su buque lo necesario para aclarar su línea de fuego, permaneciendo cerca del AJAX y siguiendo sus movimientos. El EXETER pro-

siguió independientemente, siendo su rumbo inicial de unos 280°.

12.- El AJAX y el ACHILLES abrieron fuego aislado, pero se concentró tan pronto como se estableció contacto radiotelegráfico aproximadamente a las 06,25 horas.

13.- Pareció en esta etapa como si el enemigo se hallase indeciso en cuanto al empleo de su artillería. Sus torres actuaban bajo controles diferentes y modificaron sus objetivos varias veces antes de concentrar eventualmente ambas torres sobre el EXETER.

06,23-06,30 horas.

14.- El EXETER recibió fuego de horquillamiento en la tercera salva del GRAF SPEE, cayendo uno de los proyectiles muy cerca del centro, causando la muerte de la dotación del tubo de estribor, averiando las transmisiones e inutilizando los proyectores y el avión. En aquel momento se estaban haciendo preparativos para catapultar el avión, pero al quedar los dos de a bordo fuera de acción, fueron arrojados sobre la borda.

15.- A las 06,24 horas, después de haber disparado el EXETER ocho salvas, recibió un impacto directo de once pulgadas en el frente de la torre B. Este proyectil hizo explosión al chocar, dejando la torre fuera de servicio, y la metralla barrió el puente, causando la muerte o hiriendo a todo el personal con excepción del Capitán de Navío y dos más, y destruyó las comunicaciones del puesto de timón.

16.- El Capitán de Navío F.S. Bell, decidió entonces utilizar su buque desde el puesto auxiliar de gobierno, pero habiéndose destruido las transmisiones pasó algún tiempo antes de que el buque pudiera someterse al control desde aquel puesto y entonces solo logró mediante una cadena de mensajeros que transmitían las órdenes al puesto auxiliar de Gobierno.

Entretanto el EXETER viró a estribor e iba alcanzando la posición "A" que le permitiese disparar simultáneamente todas sus piezas contra el enemigo, pero hubo de virar de nuevo a babor por órdenes del oficial de torpedos, Capitán de Corbeta C.J. Smith que consiguió hacer llegar su mensaje al puesto auxiliar de gobierno.

A proa del buque se recibieron dos nuevos impactos de once pulgadas durante esta fase.

17.- El AJAX y el ACHILLES hacían fuego concentrado y parecían lograr buena puntería. Iban reduciendo rápidamente la distancia y ganando alcance sobre el enemigo.

06,30-06,38 horas.

18.- Aproximadamente al mismo tiempo, el GRAF SPEE sirvió el fuego de una torre de once pulgadas contra la Primera División, logrando el horquillamiento del AJAX por tres veces hacia las 06,31 horas. La Primera División viró ligeramente para evitar el fuego enemigo.

Su armamento secundario disparaba alternativamente contra el AJAX y el ACHILLES, pero sin eficacia, aunque algunas salvas cayeron muy cerca.

19.- El AJAX catapultó su avión con el Teniente de Navío E.D.G. Lewin, como piloto, a las 06,37 horas, que mediante una excelente evolución observó que las torres X e Y se hallaban entonces disparando en dirección a proa. A causa del retraso en el establecimiento de comunicaciones radiotelegráficas no se recibió el primer informe de posición hasta las 06,54 horas. Este método fue seguido durante el resto de acción.

20.- La Primera División volvió a virar a babor a las 06,34 horas a fin de disminuir la distancia.

21.- El EXETER lanzó sus torpedos de estribor utilizando el mando de tiro individual a las 06,32 horas cuando viraba de nuevo al rumbo occidental, pero a las 06,37 el GRAF SPEE modificó su rumbo en unos 150° a babor, y se dirigió hacia el Noroeste tras una cortina de humo. El AJAX y el ACHILLES viraron inmediatamente, primero al Norte, después al Oeste para aproximarse y recuperar el alcance, aceptando la pérdida temporal de la disposición A para el empleo simultáneo de su artillería. Ambos buques navegaban en aquel momento a toda velocidad.

Parece probable que el fuego concentrado de la primera división y también el del EXETER había resultado hasta este momento de gran eficacia y se cree que ello y el lanzamiento de los torpedos del EXETER obligaron al enemigo a cubrirse de humo y alejarse modificando el rumbo.

06,38-06,50 horas.

22.- Aproximadamente a las 06,38 horas el EXETER modificó el rumbo a estribor a fin de lanzar sus torpedos de babor. Se dirigió entonces al Noroeste para unirse a la Primera División hasta aproximadamente las 06,45 horas cuando volvió al rumbo oeste para mantenerse a tiro.

23.- Durante esta etapa el EXETER recibió dos nuevos impactos de once pulgadas. La torre A quedó fuera de servicio y el segundo proyectil hizo explosión en el Departamento del Jefe de Contramaestres en el centro del buque, iniciando un gran incendio y provocando la inundación del pañolín de proyectiles de cuatro pulgadas al romper las cañerías principales. Todos los repetidores de brújula quedaron ahora inutilizados y el Capitán de Navío Bell, utilizando la brújula de un bote, mantuvo resueltamente al EXETER en combate disparando la torre Y con el mando de fuego individual y el oficial artillero, Capitán de Corbeta R.B. Jennings, controló el fuego desde la plataforma de proyectores de popa.

24.- A las 06,40 horas un proyectil de acción directa de once pulgadas cayó cerca del ACHILLES a la altura del puente e hizo explosión en el agua. La metralla ocasionó la muerte de cuatro marineros en el puesto de lanzamiento de cargas de profundidad, hiriendo al oficial de artillería Teniente de Navío R.E. Washbourn. El Capitán de Navío Parry y el primer pañolero, que se hallaban en el puente resultaron también ligeramente heridos. El puesto de lanzamiento de cargas de profundidad resultó indemne y a los pocos minutos reasumió el control desde el puesto de control de popa que se hizo temporalmente cargo del mando. Los supervivientes de la dotación del puesto de lanzamiento de cargas de profundidad se mantuvieron en el cumplimiento de su deber del modo más resuelto y eficaz.

Aproximadamente a las 06,46 horas la recepción en el aparato radiotelegráfico de control de fuego del ACHILLES falló y desde entonces prosiguió utilizando los mandos individuales.

06,50-07,08 horas.

25.- Durante esta etapa el ACHILLES utilizaba el control individual teniendo grandes dificultades para mantener la línea y al principio sus salvas resultaba demasiado cortas. Los informes sobre el resultado de esas salvas fueron transmitidos por el avión del AJAX como oficial de mando de fuego, no sabiendo que el ACHILLES no participaba en el fuego de concentración, opinó que se referían a su propia artillería, estableciendo correcciones de acuerdo con dicha suposición.

El enemigo lanzaba humos en aquel momento y las condiciones para la observación directa eran muy deficientes.

Esto hizo que las salvas del AJAX resultasen demasiado largas no localizándose de nuevo el objetivo hasta las 07,08 horas.

26.- El AJAX y el ACHILLES viraron en redondo hacia el Noroeste a las 06,56 horas para abrir el fuego en posición A que permitiese la utilización simultánea de todas sus piezas. El GRAF SPEE hizo frecuentes alteraciones de rumbo para evitar nuestra artillería, y desde las 07,00 horas en adelante se cubrió de cortinas de humo; parecía llevar alguna especie de aparato a bordo sulfúrico a popa, que utilizaba además de las cortinas de humo.

27.- El Capitán de Navío Bell, del EXETER, viró en redondo al Oeste a las 06,50 horas, combatiendo todavía al enemigo ajustando su rumbo de modo que pudiese utilizar la torre Y.

El EXETER llevaba una inclinación de 7° a estribor y varios compartimentos inundados por proa como resultado de un impacto de once pulgadas bajo el castillo de proa. Seguía siendo combatido por el GRAF SPEE pero el fuego de éste parecía haber caído para entonces, disparando salvas demasiado largas sobre el EXETER.

07,08-07,28 horas.

28.- La distancia entre el GRAF SPEE y la primera división era todavía de 16.000 yardas a las 07,10 horas. Decidí entonces aceptar la pérdida de la posición A de disparo simultáneo de las baterías a fin de estrechar la distancia tan rápidamente como fuese posible. Se modificó el rumbo hacia el Oeste y el AJAX y el ACHILLES recibieron orden de continuar a su máxima velocidad.

29.- A las 07,16 horas, el GRAF SPEE alteró bruscamente el rumbo a babor tras una cortina de humo, pero cuatro minutos más tarde volvió hacia el Noroeste y dirigió todas sus piezas en posición A, contra la primera división. El AJAX fué inmediatamente horquillado tres veces por proyectiles de once pulgadas, a una distancia de 11.000 yardas, pero el armamento secundario del enemigo disparaba intensamente y parecía actuar consistentemente, entre el AJAX y el ACHILLES.

30.- A las 07,20 horas, la Primera División viró a estribor para disparar todas sus piezas. Nuestro tiro pareció resultar muy eficaz y se observó un incendio hacia el centro del GRAF SPEE.

31.- A las 07,25 horas, el AJAX recibió un impacto de once pulgadas en su superestructura de popa de acción retardada. El proyectil pasó a través de varias cabinas, después a través del cuerpo de la torre X, destruyendo la maquinaria de la misma por debajo del puesto de tiro y finalmente hizo explosión en la cabina del Comandante, causando considerables daños. Una porción de la base del proyectil alcanzó a la barbeta Y junto a la plataforma giratoria paralizando a la torre. Este proyectil causó la muerte de cuatro marineros e hirió a otros seis de la torre X. Fué este mismo proyectil el que puso fuera de combate a las torres X e Y del AJAX.

32.- Me pareció ahora que el GRAF SPEE se proponía no ocuparse del EXETER y estaba decidido a acercarse a la Primera División desde un rumbo Noroeste. Pensando que mantendría este rumbo, se decidió lanzar una andanada de torpedos desde el AJAX.

A las 07,24 horas el AJAX virò a estribor y disparò cuatro torpedos a una distancia de 9.000 yardas. Probablemente el GRAF SPEE viò este lanzamiento ya que virò unos 130° a babor, aunque reanudò el rumbo Noroeste tres minutos después.

07,28-07,40 horas.

33.- El EXETER había ido retrasándose gradualmente a popa, ya que había tenido que reducir la velocidad a causa de sus averías en proa. Continuò todavía disparando con la torre Y con control individual hasta cerca de las 07,30 horas, cuando fallò la utilización de la torre por inundación. Ya no pudo mantenerse en contacto para la acción, y aproximadamente a las 07,40 horas virò al Suroeste con velocidad reducida, comenzando a reparar las averías y recuperar sus condiciones de navegación.

34.- El AJAX y el ACHILLES retrocedieron con rumbo de 260° a las 07,28 horas para disminuir aun más la distancia. A las 07,31, el avión informò "torpedos próximos, pasaràn a su proa". Decidí, sin embargo, no correr el menor peligro y modifiqué el rumbo a 180°, combatiendo al enemigo por estribor, mientras la distancia se acortaba rápidamente. A fin de anular el fuego del ACHILLES durante el menor tiempo posible, le ordené por medio de señales que pasase por la popa del AJAX.

35.- A las 07,32 horas, el GRAF SPEE se alejó hacia el Oeste, lanzando muchos humos y dando guiñadas para evitar el fuego de la Primera División, que, sobre todo desde el ACHILLES, parecía resultar muy exacto en este momento. El AJAX consiguió también una excelente utilización de sus tres piezas disponibles. El GRAF SPEE modificò su rumbo al Suroeste a las 07,36 horas y de nuevo dirigió todas sus piezas contra la Primera División.

36.- Para las 07,38 horas, la distancia había disminuido a 8.000 yardas. En aquel momento recibí un informe de que el AJAX solo disponía ya del 20% de su munición y tenía únicamente tres cañones en acción, ya que uno de los montacargas había gallado en la torre B y las torres X e Y se hallaban fuera de combate.

Los disparos del GRAF SPEE eran todavía muy precisos y no parecía haber sufrido grandes averías.

Por lo tanto decidí interrumpir la acción diurna y tratar de acercarme de nuevo después de la obscuridad. Por lo tanto, a las 07,40 horas el AJAX y el ACHILLES se alejaron hacia el Este tras una cortina de humo.

37.- Una de las últimas salvas del GRAF SPEE derrumbaron el palo mayor del AJAX y destruyò todas las antenas. Se instalaron muy pronto, sin embargo, antenas provisionales.

38.- Se precisò posteriormente que el informe de escasez de munición en el AJAX se refería solamente a la torre A, que había estado disparando continuamente durante 81 minutos, lo que no se comprendió en los primeros momentos.

39.- El GRAF SPEE no hizo el menor intento de persecución, sino que mantuvo un rumbo aproximado de 270°, dirigiéndose a una velocidad aproximada de 22 nudos en rumbo directo hacia el Río de la Plata.

40.- Después de ampliar la distancia bajo una cortina de fuego durante seis minutos, dirigí de nuevo a la Primera División hacia el Oeste y ordené al ACHILLES continuar la persecución en el sector A, a la banda de estribor del enemigo, y al AJAX en el sector B, a su banda de babor. La distancia en este momento era aproximadamente de 15 millas.

41.- El rumbo en General del GRAF SPEE en su retirada fué entonces de unos 255°. Su enorme torre de mando había fácil la persecución a gran distancia dada las excelentes condiciones de visibilidad.

A las 08,07, cuando las antenas del AJAX estaban todavía inutilizadas, ordené al ACHILLES que radiase la situación, el rumbo y la velocidad del GRAF SPEE a todos los buques mercantes ingleses. Un mensaje similar fué radiado cada hora desde el AJAX hasta terminar la persecución. También envié este informe al Almirazgo a las 10,17 horas y 17,00 horas.

42.- A las 09,12 horas el AJAX recogió su avión, llevándose a cabo perfectamente la operación bajo circunstancias difíciles por el Capitán de Navio C.H.L. Woodhouse, y el piloto del avión, Teniente de Navio E.D. G. Lewin, continuándose la persecución.

43.- A las 09,46 horas ordené al CUMBERLAND, entonces en las Islas Malvinas que se acercase al Plata a toda velocidad. Se hizo a la mar a las 12,00 horas, por iniciativa de su Comandante, el Capitán de Navio W.H.G. Fallowfield, que para entonces había recibido solo mensajes muy confusos. Al recibir el mío aumentó inmediatamente hasta la velocidad máxima.

A las 10,05 horas el ACHILLES calculando erróneamente la velocidad del enemigo se acercó a 23.000 yardas. Entonces el GRAF SPEE modificó su rumbo y disparó dos salvas de tres piezas contra el ACHILLES; la primera resultó muy corta, pero la segunda cayó cerca del buque. Pareció haberse esperado a que cayese la primera salva antes de disparar la segunda.

El ACHILLES se alejó a toda velocidad protegido por el humo y prosiguió la persecución a mayor distancia.

44.- A las 11,04 horas se vió un buque mercante junto al GRAF SPEE. Estaba detenido y se le escapaba mucho el vapor. Unos minutos después se recibió el siguiente mensaje radiado de 500 k/cs: AJAX (cifra anterior a la guerra) del GRAF SPEE: "ruego recoja botes de buque inglés".

Al acercarse al buque mercante resultó ser el SHAKESPEARE. Todos sus botes se hallaban izados y en respuesta a mi mensaje informó encontrarse en perfecto estado y no requerir ninguna asistencia. En aquel momento se alejaba hacia el flanco meridional.

A las 11,05 horas recibí un mensaje del EXETER que informaba que todas sus torres se hallaban fuera de combate y hallarse inundado a proa hasta el mamparo nº 14, pero podía andar todavía 18 nudos. Le ordené que se dirigiese a las islas Malvinas a la velocidad que pudiese sin forzar sus mamparos. Mas tarde informó que una pieza de la torre Y podía disparar con control individual.

A las 13,47 horas informé al Agregado Naval británico en Buenos Aires que el GRAF SPEE navegaba directamente hacia el Río de la Plata.

45.- A las 15,43 horas el ACHILLES notificó: "Enemigo a la vista 297" y mas tarde: "Sospecho crucero ocho pulgadas". Sin embargo, a las 15,59 horas, anuló el informe y el buque visto fué identificado mas tarde como el mercante DELANE, cuya chimenea aerodinámica le daba una silueta de gran parecido a un "Blucher" a larga distancia.

46.- La persecución continuó sin incidentes hacia las 19,15 horas, cuando el GRAF SPEE alteró el rumbo y disparó dos salvas contra el AJAX que inmediatamente se alejó tras una cortina de humo. La primera salva resultó corta pero en línea, la segunda cayó sobre las aguas del AJAX al virar éste. La distancia en aquel momento era aproximadamente de 26.000 yardas.

47. Resultaba ahora evidente que el GRAF SPEE se proponía entrar en el Río de la Plata y a las 19,02 horas ordené al ACHILLES que le siguiese si se dirigía al oeste de Lobos, mientras que el AJAX continuaría hacia el Sur del Banco Inglés en caso de virar en esta dirección. También ordené al ACHILLES que aprovechara en todo lo posible las aguas territoriales durante la persecución. Mis instrucciones fueron perfectamente realizadas por el Capitán de Navío W.E. Parry que condujo al ACHILLES a la isla Lobos se acercó a la costa uruguaya.

48.- Inmediatamente después de puesto el sol el GRAF SPEE disparó tres salvas contra el ACHILLES, la tercera de ellas muy próxima. El ACHILLES replicó con cinco salvas y pareció horquillar al enemigo. En aquel momento el ACHILLES acababa de pasar Punta Negra.

49.- El cañonero uruguayo URUGUAY se acercó al AJAX a las 21,15 horas aproximadamente. Parecía hallarse en misión de patrulla, pero pronto quedó a popa.

50.- El GRAF SPEE disparó también cinco salvas contra el ACHILLES a las 21,32, 21,40 y a las 21,43 horas, pero la visibilidad hacia el Este era mala en aquel momento y el propósito de los disparos parece haber sido tan solo el mantener a distancia a los perseguidores.

51.- Estos disparos no impidieron sin embargo que el Capitán de Navío Parry mantuviese el contacto y a las 22,00 horas el ACHILLES se había acercado a cinco millas del GRAF SPEE. Este último quedaba perfectamente destacado primero contra la luz crepuscular y después contra las luces de Montevideo. El GRAF SPEE se dirigió al Norte del Banco Inglés y fondeó en la ensenada de Montevideo a las 00,50 horas.

52.- Mi principal preocupación en aquel momento era saber cuánto tiempo se proponía permanecer allí el GRAF SPEE. La primera necesidad era mantenerme al lado exterior del GRAF SPEE si volvía a hacerse a la mar y al mismo tiempo evitar ser alcanzado contra la luz del amanecer. A las 23,50 horas, ordené al AJAX y al ACHILLES que se retiraran del Río de la Plata y que el ACHILLES patrullase la zona desde la costa uruguaya a una línea de 120° desde el Banco Inglés, y al AJAX para que lo hiciese en la zona Sur, regresando ambos buques al Río de la Plata por sus respectivos sectores después de la madrugada.

Martes, 14 de Diciembre.

53.- Pedí al Ministro de Su Majestad Británica en Montevideo que emplease todos los medios posibles para retrasar la salida del GRAF SPEE, a fin de ganar tiempo hasta la llegada de refuerzos. Sugerí que hiciese salir buques ingleses e invocase la regla del plazo de 24 horas para evitar que se hiciese a la mar.

54.- Supe que el ARK ROYAL, el RENOWN, el NEPTUNE, el DORSETSHIRE, el SHROPSHIRE y tres destructores iban acercándose al Río de la Plata, pero ninguno de ellos podría llegar hasta cinco días después.

55.- El CUMBERLAND informó que llegaría al Río de la Plata a las 22,00 horas del 14 de Diciembre, habiendo hecho el cruce desde las islas Malvinas en 34 horas. Le ordené que cubriese el sector entre el Banco Rouen y el inglés, con el ACHILLES al Norte y el AJAX al Sur. Estos dispositivos se mantuvieron durante la noche del 14 al 15 de diciembre.

Si saliese el GRAF SPEE, debería ser perseguido y todos los buques se concentrarían lo bastante alejados en el mar para hacer posible un ataque concentrado.

Viernes, 15 de Diciembre.

56.- Ordené al buque auxiliar OLYNTHUS, Capitán de Navío L.N. Hill que se dirigiese al Banco de Rouen para hallarse en disposición de abastecer de combustible a las unidades de guerra y me dirigí allí en el AJAX. Ordené al CUMBERLAND que se acercase y protegiese al AJAX permaneciendo en el radio de visibilidad al Norte de modo que avisase si el GRAF SPEE lograba salir sin que se nos hubiese informado de ello.

57.- Envié el siguiente mensaje de orden de operaciones a las 11,35 horas del 15 de Diciembre:

"Mi objeto destrucción. Necesitan concentración nuestras fuerzas. Mayor riesgo de huida enemigo aceptado. ACHILLES vigilará ahora Norte Banco Inglés y CUMBERLAND Oeste Banco Inglés, mas tarde mostrándose a la altura Montevideo de día. Si el enemigo zarpa antes 21,00, buques en contacto perseguirán a distancia máxima, concentrándose todas unidades en persecución. Si enemigo no zarpa para 21,00, abandonen situación patrulla y concentren en posición 090° San Antonio 15 millas a las 00,30; AJAX se reunirá probablemente CUMBERLAND en su ruta al Sur.

"Si enemigo abandona Montevideo después puesta de sol, CUMBERLAND lanzará inmediatamente un avión para localizar y perseguir enemigo, en caso necesario ^{tomando tierra} sobre el viento, corriendo riesgo internamiento, y procurando encontrar buque británico en la mañana. Si plan fracasa, adoptar plan B, todas unidades concentradas en situación 36° S 52° O a las 06,00 horas"

También repetí mi mensaje a las 12,00 horas del 12 de Diciembre (vease párrafo 7) a CUMBERLAND a las 11,36 del 15 de Diciembre, substituyendo CUMBERLAND por EXETER en el original.

58.- El AJAX tomó 200 toneladas de combustible del OLYNTHUS, causando el mal tiempo la ruptura de cables y tornillos de dos estachas de tempestad. El AJAX se dirigió entonces para unirse al CUMBERLAND.

59.- Recibí un informe de que el GRAF SPEE había desembarcado un destacamento que rindió honores en el entierro de los muertos a bordo. Celebrado aquella mañana y mas tarde quese le había concedido una ampliación de su estancia hasta 72 horas, a fin de ponerse en condiciones de navegar. Parecía haber recibido muchas averías de las que creí probables y haber sido alcanzado de 60 a 70 veces. El buque inglés ASHWORTH se hizo a la mar a las 19,00 horas y el GRAF SPEE aceptó la disposición de que no se le permitiría salir del puerto hasta 24 horas después. De todos modos no tenía seguridad de que no lo hiciese en cualquier momento.

Sábado, 16 de Diciembre.

60.- El CUMBERLAND, el AJAX y el ACHILLES acudieron a su encuentro a la altura de San Antonio a las 00,30 horas de acuerdo con mi plan. La escuadra se acercó al Rio de la Plata hacia el amanecer y el AJAX lanzó su avión para reconocer el puerto. Se dieron instrucciones al avión para que no volase sobre aguas territoriales.

61.- El avión regresó a las 08,30 horas y su dotación informó que no habían logrado ver nada a causa de la mala visibilidad. Se había disparado contra ellos en las proximidades. Esto parecía indicar que el GRAF SPEE se aprovechaba de la niebla e intentaba hacerse a la mar. Todos los buques ocuparon su puesto de combate, pero un informe recibido poco después de Montevideo indicaba que el GRAF SPEE se hallaba todavía en el puerto.

62.- Informé al Ministro de Su Majestad Británica en Montevideo de los disparos hechos contra nuestro avión y sugerí que una investigación podría servir para retrasar la salida del GRAF SPEE. Replicó, sin embargo, que evidentemente no fué el GRAF SPEE quien disparó y que posiblemente habría sido el cañonero argentino en Recalada o algún otro punto.

63.- El Almirantazgo me informó en un mensaje de las 02,19 del 16 de Diciembre que estaba en libertad para entablar combate con el GRAF SPEE en cualquier punto fuera del límite de las tres millas. Decidí trasladar mi patrulla a la zona Norte y Este del Banco Inglés, ya que consideraba que una batalla en las aguas muy restringidas fuera del límite de las tres millas frente a Montevideo era prácticamente imposible, a causa de la falta de espacio marítimo y la posibilidad de que los disparos largos cayesen en Uruguay y provocasen complicaciones internacionales.

64.- La información desde Montevideo aclaraba que el GRAF SPEE seguía reparando averías, habiendo obtenido ayuda de tierra y había sido aprovisionado. Se informaba como poco probable que se hiciese a la mar aquella noche; por otra parte, no me convenció este informe optimista.

65.- Envió la siguiente apreciación de la situación a los buques de la escuadra a las 16,15 horas del 16 de Diciembre:

"Mi objetivo de destrucción exige mantener unidas mis fuerzas. Mi apreciación. Confiarse a conocer su momento de salida y su rumbo inicial de tierra. Para maniobras siguientes confiarse a los informes de reconocimiento del avión del CUMBERLAND.

Rumbos de combate del enemigo. (a) Norte de Banco Inglés. (b) Entre los Bancos Inglés y de Rouen. (c) Entre el Banco de Rouen y San Antonio. (d) Alterar momentáneamente cualquiera de estos rumbos. Mi rumbo de combate. Deshecho combatirlo a la altura de la Baliza de señales/acústicas por resultar políticamente imposible. Hasta la madrugada quiero mantener ventaja de luz y de ello se desprende que debo mantenerme al Este y maniobrar para interceptarle entre zona y zona según la hora e información. Mi plan. Mantener condiciones de interceptarle al Norte de Banco Inglés dirigiendo al Sur o alterando provisionalmente rumbo según se informe. Táctica. Debo mantener CUMBERLAND, situado de modo que no se obstaculice su fuego inicialmente y por lo tanto actuaré en divisiones ocho cables distancia con ACHILLES inmediatamente a popa de AJAX.

"Después comenzada acción, divisiones tienen completa libertad de acción. Avión de CUMBERLAND será lanzado tan pronto como se reciban noticias de movimientos del enemigo"

66.- El buque británico DUNSTER GRANGE zarpó de Montevideo a las 17,00 horas y se exigió un nuevo plazo antes de que el GRAF SPEE recibiese permiso para hacerse a la mar. Se informaba, sin embargo, que hacía rápidos progresos en sus reparaciones y podía zarpar en cualquier momento.

67.- Estoy seguro de que se comprenderá la dificultad de interceptar al GRAF SPEE que disponía de tantos rumbos de combate. Fué en el turno de guardia del atardecer cuando recibí el mensaje del Ministro de Marina de las 17,17 horas del 16 de Diciembre informándome en nombre del primer Lord del Almirantazgo de las distinciones ^{generosamente} concedidas por Su Majestad el Rey a mi mismo, al Capitán de Navío W.E. Parry, al Capitán de Navío C.H.L. Woodhouse y al Capitán de Navío F.S. Bell, y también que había sido ascendido a Contraalmirante con

fecha del 13 de Diciembre. Esto constituyó un aliciente estimulante para todos y procedí a darlo a conocer a todos los buques bajo mi mando, destacando la participación de todos los que figuraban en las recompensas recibidas por sus oficiales.

68.-- La escuadra pasó la noche patrullando de Norte a Sur en una línea a cinco millas al este de la boya luminosa del Banco Inglés. El OLYNTHUS se hizo a la mar con orden de encontrarse en el Banco de Rouen a las 10,00 de la mañana siguiente si el GRAF SPEE no abandonaba el puerto.

Domingo, 17 de Diciembre.

69.-- Ordené al ACHILLES que vela escasear su reserva de combustible, que se aprovisionase del OLYNTHUS a la altura del Banco de Rouen durante la tarde. El AJAX y el CUMBERLAND actuaron como vigías a distancia de visibilidad durante la operación. La escuadra se dirigió en formación a la altura del sureste del Banco Inglés, permaneciendo concentrada durante toda la tarde y dispuesta a operar la misma misión de patrulla durante la noche como lo hiciera en la precedente.

70.-- Se informó que el GRAF SPEE había hecho desembarcar todos los aparatos de soldadura pedidos a tierra durante la tarde. Todos esperábamos que se hiciese a la mar en cualquier momento. Quisiera hacer constar el hecho de que en este momento reinaba el mayor optimismo en todos los buques a pesar de que nos encontrábamos en la quinta noche de persecución del enemigo.

71.-- A las 15,40 horas recibí una información de que el GRAF SPEE estaba trasladando de 300 a 400 hombres al mercante alemán TACOMA que le había acostado en el antepuerto. A las 17,20 horas un nuevo informe declaraba que mas de 700 hombres con sus bagages y algunas provisiones habían sido transferidos y que todo indicaba que el GRAF SPEE se proponía hundirse.

Poco después se informaba que el GRAF SPEE levaba anclas.

72.-- Inmediatamente modifiqué el rumbo para acercarse a la Baliza de señales ^{acústicas} y aumenté la velocidad a 25 nudos. Se catapultó al avión del AJAX ordenándole dirigirse hacia Montevideo e informar sobre la situación del GRAF SPEE y también del TACOMA.

El GRAF SPEE abandonó el puerto a las 18,15 horas y se dirigió lentamente al Oeste. El TACOMA también levó anclas y le siguió fuera del puerto.

73.-- Ordené a mi escuadra que adoptase los dispositivos de ataque en el caso de que el GRAF SPEE intentase recuperar su dotación del TACOMA fuera del puerto o quisiese atravesar nuestras líneas con o sin la dotación transferida.

74.-- El avión del AJAX informó haber visto al GRAF SPEE en una situación a unas seis millas al suroeste de Montevideo. A las 20,54 horas el avión informaba: "El GRAF SPEE ha sido volado voluntariamente".

75.-- La escuadra se dirigió hacia Montevideo, pasando al norte del Banco Inglés, saludándose las tripulaciones del AJAX y el ACHILLES al cruzarse.

76.-- Una vez más el Capitán Woodhouse y el Teniente Lewin recobraron de modo perfecto el avión del AJAX, esta vez bajo difíciles condiciones nocturnas.

Se encendieron entónces las luces de navegación y la escuadra pasó ante la Baliza acústica aproximadamente a cuatro millas del casco del GRAF SPEE. Era ya de noche y estaba incendiado de uno a otro extremo alcanzando las llamas casi a lo alto de su torre de mando, un espectáculo magnífico y alentador.

OBSERVACIONES POR EL CONTRAALMIRANTE EN JEFE DE LA DIVISION SUR-AMERICANA.

Informe sobre la conducta de los oficiales y dotaciones.

77.- Tengo el mayor placer en informar sobre el alto grado de eficacia y valor desplegado por todos los oficiales y marineros durante los cinco días de operaciones en la acción relatada.

78.- El Capitán W.E. Parry, del ACHILLES; el Capitán de Navio C.H.L. Woodhouse del AJAX; el Capitán de Navio F.S. Bell, del EXETER dirigieron sus buques de un modo eficaz y resuelto.

79.- Además quisiera recordar la gran asistencia que recibí durante este periodo del Comandante de mi buque insignia y primer oficial de mi Estado Mayor el Capitán de Navio C.H.L. Woodhouse.

80.- La rápida llegada del CUMBERLAND, Capitán de Navio W.H.G. Fallowfield, de las islas Malvinas fué una brillante hazaña especialmente teniendo en cuenta que el buque se estaba reparando en el momento de iniciarse la acción.

81.- Durante los días de espera en el Rio de la Plata, el buque auxiliar OLYNTHUS, Capitán de Navio L.N. Hill, llegó puntualmente a las diversas citas con él fijadas e hizo todo lo posible para el fácil reabastecimiento de las unidades de guerra.

82.- Según me consta y por los informes de los Oficiales en Jefe se vieron muchos actos de bravura, espíritu de deber y de máxima eficacia que demuestran que las unidades de guerra británicas han sido perfectamente instruidas y resultan totalmente aptas para enfrentarse con las muchas y diversas exigencias de un combate. De acuerdo con el mensaje del Almirantazgo de las 17,55 horas del 16 de Diciembre, elevo por separado una lista de los oficiales y marineros a los que considero especialmente dignos de mención. Observaré, sin embargo, que el término medio de conducta ha sido tan elevado que la preparación de esa lista me resultó difícil.

83.- Quisiera también hacer constar el honor y satisfacción sentidos al emprender la acción teniendo bajo mi mando uno de los buques de guerra de la División de Nueva Zelanda y estoy perfectamente de acuerdo con el Comandante en Jefe del ACHILLES en el párrafo 27 de su informe donde observa que "Nueva Zelanda tiene perfectos motivos para sentirse orgullosa de sus marinos en el bautismo de fuego".

84.- Además, resulta para mí extremadamente satisfactorio poder declarar que la maquinaria y los equipos de los buques de guerra resultaron por lo general ser de la máxima eficacia y perfectamente en condiciones para resistir el prolongado esfuerzo del combate.

Lecciones aprendidas

85.- La principal impresión que me queda es la de la perfección de nuestra instrucción de tiempos de paz. Tuvieron lugar pocas cosas que no hubieran sido ya practicadas, sobre todo en lo referente a reparaciones. Sin embargo, pueden deducirse un gran número de observaciones a través de los informes de los Comandantes en Jefe de las Unidades y recomiendo que sean estudiados cuidadosamente.

86.- Tan pronto como los tres buques llegaron a las islas Malvinas ordené se constituyesen comisiones de oficiales de artillería, torpedos e ingeniería para el estudio de las deducciones de aquel combate. Sus conclusiones han sido enviadas directamente al Almirantazgo.

La táctica enemiga.

87.- El punto más destacado es que el GRAF SPEE se acercó al divisarnos, disparando con una torre a la Primera División y con la otra al EXETER.

Este acercamiento inicial de distancias por el enemigo tuvo en efecto de poner a los cruceros de 8 pulgadas y 6 pulgadas al alcance eficaz inmediatamente evitando así para nosotros el problema más difícil de conseguir el establecimiento de esa distancia frente a una artillería de 11 pulgadas.

88.- Parece como si el GRAF SPEE resultase sumamente afectado por el fuego de concentración de la Primera División y también del EXETER en la fase inicial constituyendo quizás el punto fulminante el lanzamiento de torpedos por el EXETER. En ese momento el GRAF SPEE se alejó tras una cortina de humo y desde entonces su Comandante en Jefe demostró poco espíritu ofensivo y no aprovechó la oportunidad siempre presente de acercarse o bien a la Primera División o bien al EXETER, ya que este último, y el enemigo tiene que haberlo sabido, solo disponía de una torre en condiciones de combate. En lugar de ello el GRAF SPEE se retiró entre los dos y permitió ser atacado por ambos costados. Solo en una ocasión, esto es, a las 07,20 horas, dispuso una vez más sus baterías en posición A para concentrar el fuego de todas sus piezas contra la Primera División, pero inmediatamente abandonó esta táctica cuando el AJAX lanzó torpedos.

89.- Sus frecuentes cambios de rumbo tras una cortina de humo, desde el punto de vista de evitar la acción fueron bien llevados a cabo e indudablemente anularon nuestros esfuerzos artilleros. Esto demuestra la necesidad de una instrucción más frecuente para combatir un objetivo sumamente móvil desde los ángulos de inclinación más difíciles.

El GRAF SPEE tenía un grado excepcionalmente alto de maniobrabilidad y al parecer empleó perfectamente su timón para el cambio de rumbo. En diversas ocasiones le daba esto una ventaja aparente, pues cuando mayores eran nuestras esperanzas conseguía virar para alejarse oportunamente.

90.- En ningún momento navegó el GRAF SPEE a velocidad superior de 24 nudos y generalmente se mantuvo entre los 19 y 22 nudos. Se observó que desde el momento de ser divisado hizo gran cantidad de humo negro y pardo y ocasionalmente blanco.

91.- Las cortinas de humo del enemigo resultaban buenas pero no por completo eficaces ya que no alcanzaban la altura necesaria. Una cuestión que se planteó claramente fue la necesidad de un control a distancia de nuestro propio humo. Los esfuerzos por aligerarlo cuando disparaba el armamento principal revelaron grandes dificultades.

La artillería enemiga.

92.- El fuego de once pulgadas del GRAF SPEE fue por lo general preciso, sobre todo en cuanto a alineación. La velocidad de fuego era lenta y hubo cortos periodos en que una u otra de las torres no parecía disparar, aunque en la fase de las horas últimas de la tarde ambas torres se hallaban en acción. Ciertamente lograron disparos excelentes contra el AJAX y el ACHILLES a una distancia aproximada de 26.000 yardas cuando estos buques iban en su persecución. Resulta evidente de esto que los buques perseguidores deberán si lo permite su ritmo de velocidad ^{dar} guinadas.

a fin de impedir un planeamiento de disparos de gran precisión por parte del enemigo. También resultó conveniente proceder a cambios bruscos de rumbo una vez disparada la primera salva.

93.- Quizás el punto mas interesante fuera el empleo simultáneo de proyectiles perforadores de acción retardada y de acción directa. Uno de los impactos de once pulgadas del AJAX y varios del EXETER fueron de acción retardada. Un retraso de 42 pies se observó en el AJAX y de 65 pies en el EXETER. Fue observado que en el corto alcance en que se combatía los proyectiles de once pulgadas seguían mas o menos una trayectoria horizontal a través del buque y no afectaban directamente a los puestos vitales que quedaban bajo ellos.

94.- El tipo de acción directa producía resultados mas serios y hasta cierto punto inesperados. Hacían explosión al producirse el impacto en el buque o en el agua y lanzaban metralla en todas las direcciones, causando un gran número de bajas en el personal y daños en la arboladura, instalaciones eléctricas y material en general. He de destacar la necesidad de una mayor protección de los puentes, de los cables de dirección de fuego y otras partes igualmente importantes de la organización ofensiva, como por ejemplo el puesto de dirección de tiro de seis pulgadas. Un gran número de bajas en el puente del EXETER fué causado por metralla del impacto contra la torre B rebotando sobre la techumbre del puente. Han de tomarse las medidas inmediatas para reforzar la superficie de las techumbres del puente.

95.- Los proyectiles de once pulgadas que resultaron cortos produjeron columnas de agua negra y en la proximidad del lugar de explosión se encontró un polvo negro semejante al hollín.

96.- El fuego enemigo de seis pulgadas fué intenso e ineficaz y causó escasa preocupación.

97.- Existen algunos síntomas de que el GRAF SPEE disparó proyectiles de alto explosivo con espoleta a tiempo posiblemente desde sus cañones de tiro vertical.

Aviación

98.- El lanzamiento del avión del AJAX cuando las torres X e Y se hallaban disparando mientras el avión esperaba resultó un acto valeroso y decisivo. La utilización del AJAX y su avión durante las maniobras de su recuperación fué excelente. Durante los dos meses últimos he quedado sumamente impresionado por la capacidad demostrada en mal tiempo por el tipo de aviones Seafox.

99.- Los aparatos Walrus del EXETER habían sido reabastecidos para la fase de la madrugada y fué desgraciado que ambos resultasen alcanzados por la metralla antes de emprender el vuelo. Felizmente la gasolina que cubrió todo el buque no provocó ningún incendio. Este peligro debe tenerse siempre en cuenta cuando tiene lugar un encuentro inesperado. De nuevo viene a subrayar la necesidad de vaciar a los aviones de la gasolina si resulta probable un encuentro nocturno y de la conveniencia de poder llenarlos y vaciarlos de carburante con rapidez.

100.- La aviación de los buques de guerra impone otra condición más por la velocidad necesaria en el proceso de lanzamiento.

101.- La aviación, una vez lanzada, aun cuando sumamente valiosa en ocasiones, no resultó siempre un éxito.

102.- La aviación del GRAF SPEE se hallaba fuera de combate antes de la batalla y no participó en ella.

Mayor protección

103.- Habrá siempre una tendencia a que el crucero exija mayor protección y la mayor parte de estas reclamaciones deben por lo general denegarse. Sin embargo, hay partes de los puestos de mando y el armamento ofensivo que considero deben ser protegidos mas decididamente contra la metralla.

(a) La muerte o heridas en la mayor parte del personal del puente del EXETER es un excelente ejemplo. Las planchas a prueba de balas, reforzadas por las de sujeción de instrumentos fueron mas o menos eficaces para detener la mayor parte de la metralla. Deberían sin embargo hacerse mas gruesas y como ya se menciona la techumbre del puente debería quedar reforzada para evitar el rebote de metralla. Es este último factor el que causó la mayor parte de las bajas.

(b) El impacto en la torre de mando principal del ACHILLES fué sumamente desafortunado y opino que sobre todo en aquellos buques con una sola torre de mando debería construirse ésta de modo que resultase inmune a la metralla y además las comunicaciones con ella deberían ir protegidas de un tubo blindado.

(c) El Puesto de timon de popa. Este puesto fué utilizado durante la mayor parte de la acción en el EXETER, pero fallaron sus transmisiones y el Capitán de Navio Bell tuvo que comunicarse con el resto del buque por medio de una cadena de mensajeros. En el AJAX hubo bajas a causa de la metralla en este puesto, aun cuando parecían proceder de lo alto a causa de un impacto en el palo mayor. Entiendo que el puesto de timon de popa debería ser protegido concediendo su mayor atención a la seguridad de sus comunicaciones.

(d) Mas personal expuesto a la metralla. Considero que la experiencia obtenida en esta acción demuestra que debería darse alguna protección especial a las dotaciones de los tubos lanza-torpedos, a las de los cañones de tiro vertical y a las de las ametralladoras de cinco pulgadas.

Firmado: H.H. Harwood,
Contralmirante en Jefe de la
División Suramericana.

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

CARTA DE DERROTAS DE LA ACCION ENTRE H.M.SHIPS "AJAX" "EXETER" Y "ACHILLES"

"ALMIRANTE GRAF SPEE" 13 DE DICIEMBRE 1939

Derrota del "Graf Spee" —————
H.M.S. "Ajax" - - - - -
H.M.S. "Exeter" - - - - -
H.M.S. "Achilles" - - - - -

TOMADO DEL SUPLEMENTO A LONDON GAZETTE
DEL MARTES 17 DE JUNIO 1947 Nº 37989

ESCALA EN MILLAS

