

# **LA BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA**

**(Miércoles 13 de diciembre de 1939)**

**Arístides Bryan Domínguez**

**Buenos Aires  
REPÚBLICA ARGENTINA**

**Revisión 0: 14 de diciembre de 2011  
Revisión 1: 29 de julio de 2013 (ampliación)  
Revisión y ampliación 2: 26 de diciembre de 2014**

# CONTENIDO

1. LOS ACORAZADOS DE BOLSILLO ALEMANES.
2. LA CAMPAÑA DE CORSO DEL *ADMIRAL GRAF SPEE*.
3. EL *ADMIRAL GRAF SPEE*.
4. LOS CRUCEROS BRITÁNICOS DE LA FUERZA G: HMS *CUMBERLAND*, HMS *EXETER*, HMS *AJAX* Y HMS *ACHILLES*.
5. LA BATALLA.
6. MONTEVIDEO - LOS DÍAS POSTERIORES A LA BATALLA.
7. REFUERZOS BRITÁNICOS CONVERGEN AL RÍO DE LA PLATA.
8. EL FINAL DEL *ADMIRAL GRAF SPEE*.
9. EL TRASLADO DE LA TRIPULACIÓN DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* HACIA BUENOS AIRES.

## APÉNDICES

- A1. RELIQUIAS DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* EN EL MUSEO NAVAL DE MONTEVIDEO.
- A2. CONSTRUCCIÓN Y BOTADURA DEL *ADMIRAL GRAF SPEE*.
- A3. PATRULLAJES DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.
- A4. EL *ADMIRAL GRAF SPEE* EN LA REVISTA NAVAL DE SPITHEAD – 1937.
- A5. ALGUNOS LIBROS SOBRE LA BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA.

**1**

**LOS ACORAZADOS DE BOLSILLO  
ALEMANES**

**Al finalizar la Primera Guerra Mundial, la armada alemana había quedado reducida en número de unidades y sin mayor capacidad que la de vigilar el tráfico marítimo en sus costas.**

**El Tratado de Versalles prohibía a Alemania construir naves de guerra con más de 10.000 toneladas de Registro Bruto.**

**Para llevar a cabo sus planes de expansión, Hitler necesitaba, entre otras cosas, disponer de una flota poderosa.**

**Las limitaciones impuestas por los aliados obligaron a los ingenieros navales alemanes a diseñar un tipo de nave que tuviera las características de un acorazado, pero sujeto a las limitaciones que imponía el Tratado de Versalles.**

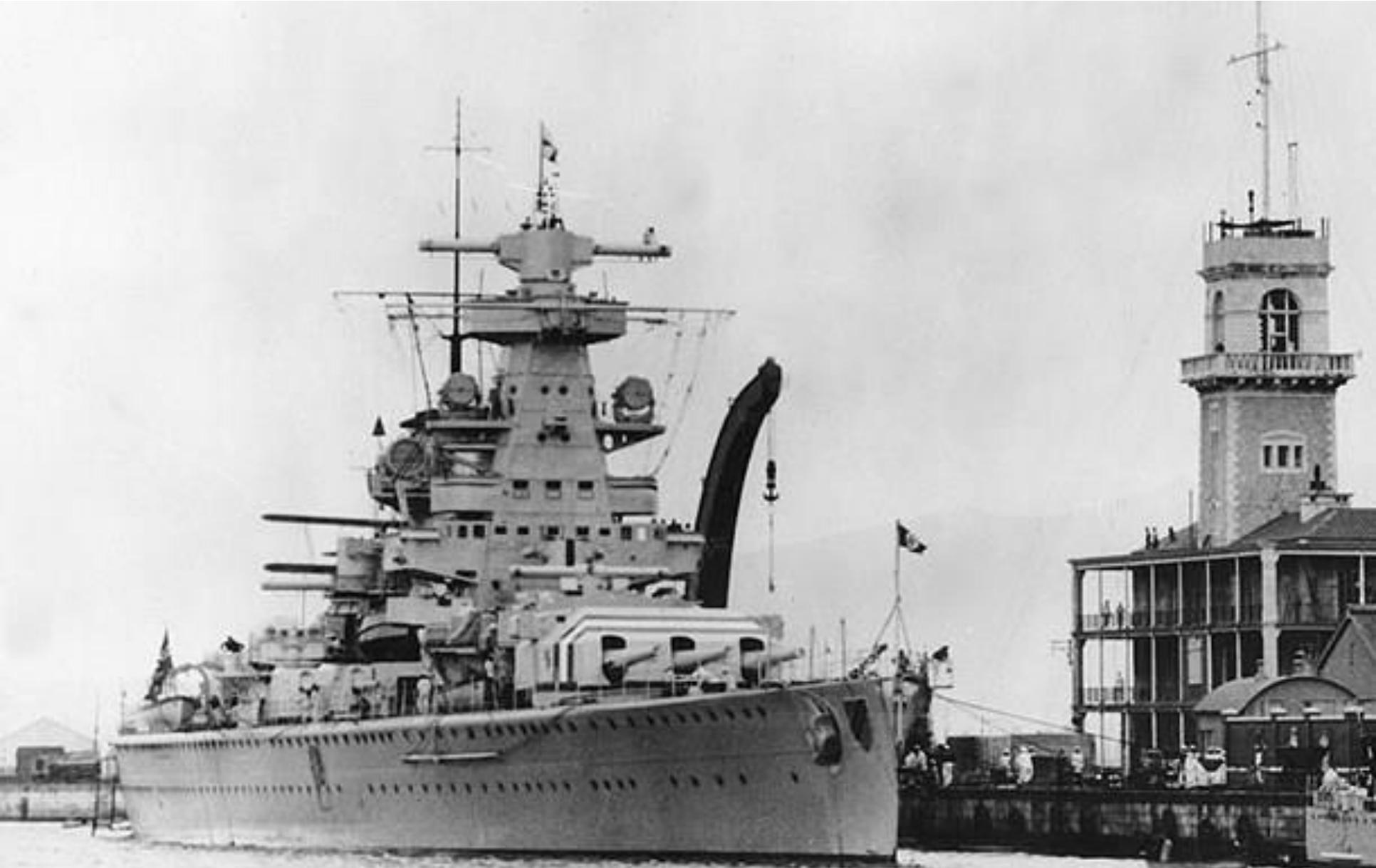
**Para ello utilizaron aleaciones muy ligeras y de gran resistencia y reemplazaron los remaches por la soldadura de penetración. De esa forma, a igualdad de dimensiones, el casco resultaba más liviano que el de cualquier otro buque de guerra equivalente de su época. Esta característica permitió equipar a estas nuevas naves con cañones de grueso calibre.**

**Así nacieron los “Acorazados de Bolsillo”, buques con la versatilidad de un crucero y con una potencia de fuego superior a la de un crucero pesado, aunque inferior a la de los grandes acorazados.**

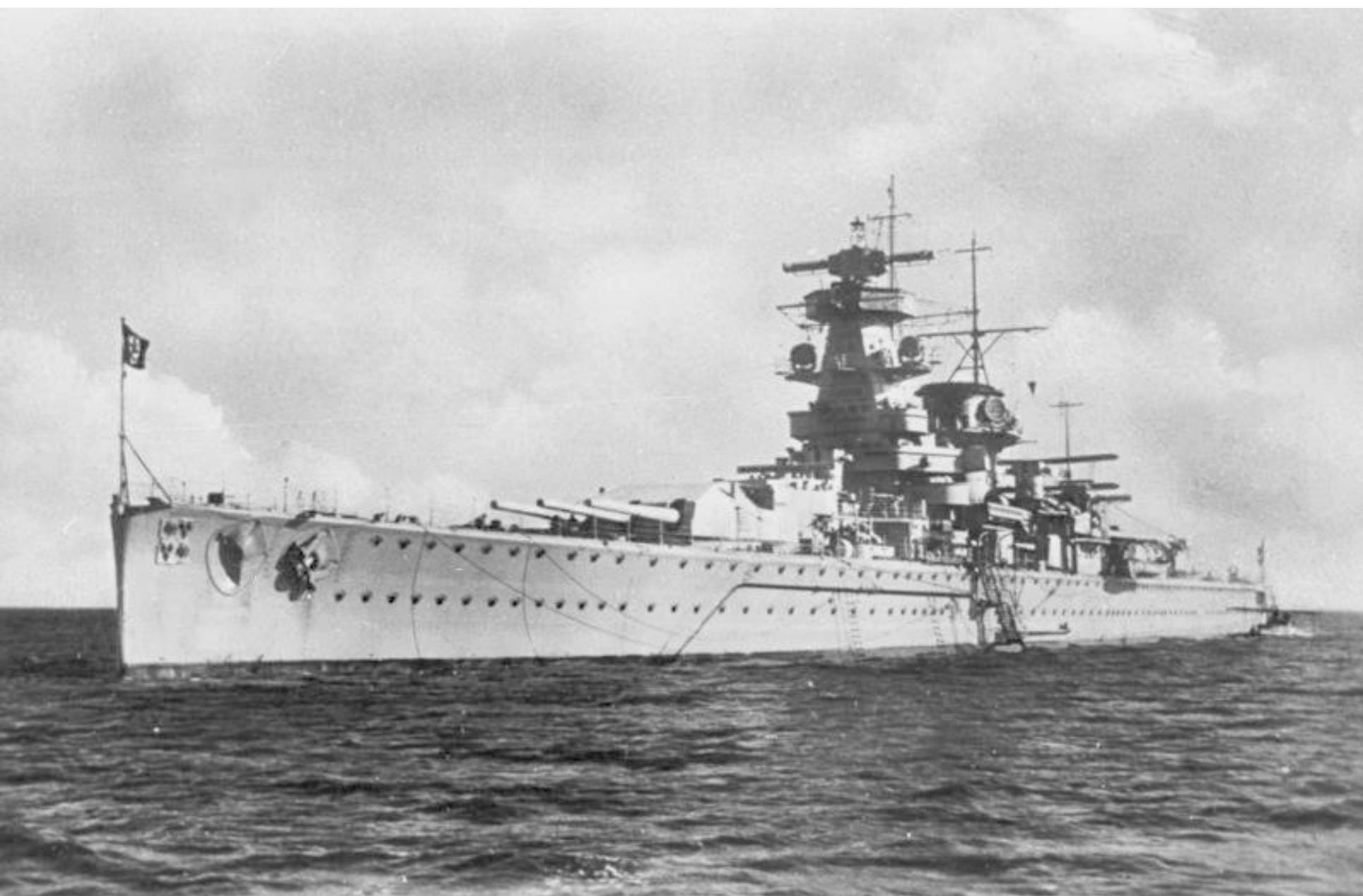
**Alemania construyó tres acorazados de bolsillo gemelos: el *Deutschland* (renombrado *Lützow* en 1940), el *Admiral Scheer* y el *Admiral Graf Spee*.**



***DEUTSCHLAND***  
(renombrado *Lützow* en 1940)



**ADMIRAL SCHEER**



***ADMIRAL GRAF SPEE***

2

**LA CAMPAÑA DE CORSO  
DEL  
*ADMIRAL GRAF SPEE***

21 de agosto de 1939: Partida del acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee*, desde el puerto de Wilhelmshaven, Alemania, al mando del Capitán de Navío Hans Langsdorff.

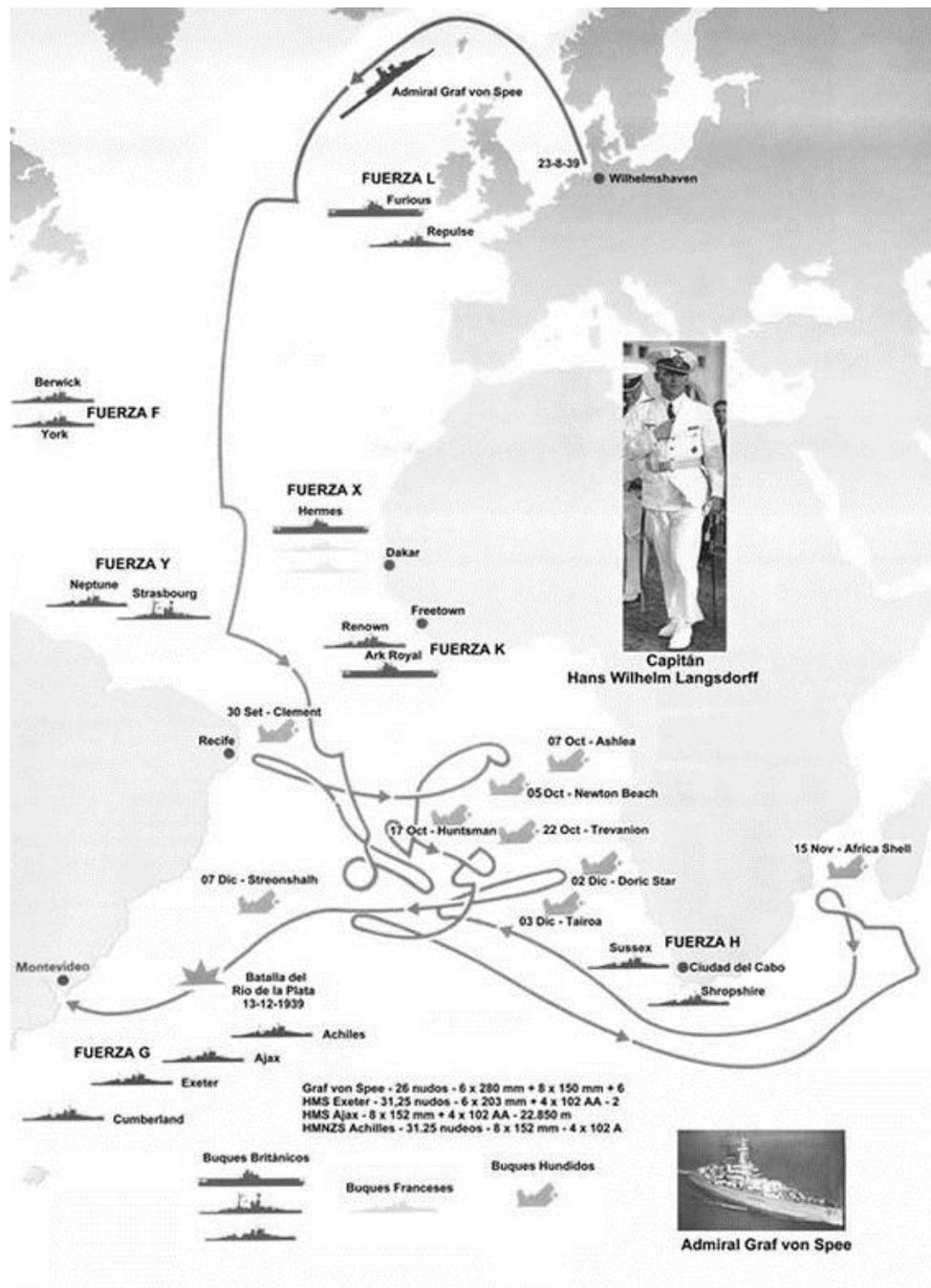
El mapa indica el trayecto seguido por el Océano Atlántico y el Océano Índico hasta su enfrentamiento frente a Punta del Este, Uruguay, con los cruceros británicos de la Fuerza G, comandada por el comodoro Henry Harwood.

La Fuerza G estaba integrada por Cuatro naves: los cruceros pesados HMS *Cumberland* y HMS *Exeter* y los cruceros livianos HMS *Ajax* y HMS *Achilles*.

El crucero pesado HMS *Cumberland* no participó de la batalla debido a que se encontraba en reparaciones en las Islas Malvinas.

En el mapa puede verse el despliegue de las fuerzas británicas L, F, X, Y, K, H y G.

En total se movilizaron para esta tarea no menos de 23 navíos: 4 acorazados, 14 cruceros y 5 portaaviones.



El plan del Almirante Raeder, Comandante en Jefe de la Flota alemana, consistía en utilizar los acorazados de bolsillo como buques corsario en las rutas de navegación de los barcos mercantes que transportaban alimentos, materias primas, material bélico y otras mercancías a las naciones aliadas.

El 21 de agosto de 1939, en la Cancillería alemana, Adolfo Hitler despide al comandante del *Admiral Graf Spee*, Capitán de Navío Hans Langsdorff. Más tarde el buque parte desde el puerto de Wilhelmshaven hacia el Atlántico Sur.

Tres días después zarpa el *Deutschland* rumbo al Atlántico Norte.

El plan de operaciones del Capitán Langsdorff consistía en navegar hacia el Atlántico Sur, manteniéndose en una ruta de espera frente a las costas de África. Debía aguardar la orden de iniciar las operaciones contra los barcos mercantes que navegaban por esas aguas.

El *Admiral Graf Spee* sería abastecido en alta mar por un buque nodriza, el *Altmark*, que estaba autorizado a cambiar de nombre, colores y bandera y tenía documentación para atracar en cualquier puerto neutral.

El 1 de septiembre de 1939 estalla la Segunda Guerra Mundial. El *Admiral Graf Spee* se encontraba en su zona de espera, en la línea Dakar - Puerto Rico.

A partir de ese momento el Capitán Langsdorff estaba en libertad de hundir a cualquier barco mercante aliado que encontrara, debiendo evitar el enfrentamiento con buques de guerra aliados, a menos que ello fuera inevitable.

El día 30 de setiembre, frente a Pernambuco, el *Admiral Graf Spee* encuentra y hunde al carguero inglés *Clement* de 5051 Tn.

Inmediatamente el Almirantazgo Británico ordena la cacería de los buques corsarios alemanes.

El día 5 de Octubre, avista y detiene al *Newton Beach* de 4651 Tn.

El día 7, detiene al carguero británico *Ashlea* de 4222 Tn, y lo hunde frente a las costas de África. Al día siguiente hunde al *Newton Beach*.

Por su parte, el *Deutschland* hunde al *Stonegate* frente a Groenlandia. Cuarenta y ocho horas después, frente a Terranova, intercepta al mercante norteamericano *City of Flint*, que llevaba material bélico a bordo. Este buque es capturado y enviado a Alemania con una dotación reducida.

El día 17 de octubre el *Admiral Graf Spee* hunde al *Huntsman*.

El día 22 detiene al carguero británico *Trevanion* de 5299 Tn y lo hunde.

El 4 de noviembre Langsdorff decide dirigirse hacia el Océano Índico.

El día 15 de noviembre, en las costas de Lourenço Marques, detiene al pequeño petrolero *Africa Shell* de 706 Tn, y lo hunde.

Ese mismo día, el *Deutschland* regresa a Alemania, atracando en el puerto de Gdynia (llamado entonces Gotenhafen).

En diciembre el Capitán Langsdorff decide regresar al Océano Atlántico.

El día 2 de diciembre el *Admiral Graf Spee* avista al vapor británico *Doric Star* de 10.086 Tn y lo hunde.

Al día siguiente encuentra al buque frigorífico *Tairoa* de 7983 Tn y lo echa a pique.

El día 6 de diciembre hace un rendez-vous con el *Altmark* en las coordenadas 25.5° Sur y 24.5° Oeste. Para entonces, ya se había encontrado con el *Altmark* 9 veces para aprovisionarse de combustible y transbordar prisioneros. Éste fue su último encuentro.

En esos momentos, el Capitán Langsdorff decide poner rumbo hacia el Río de la Plata, para ocultar sus verdaderas intenciones de regresar a Alemania.

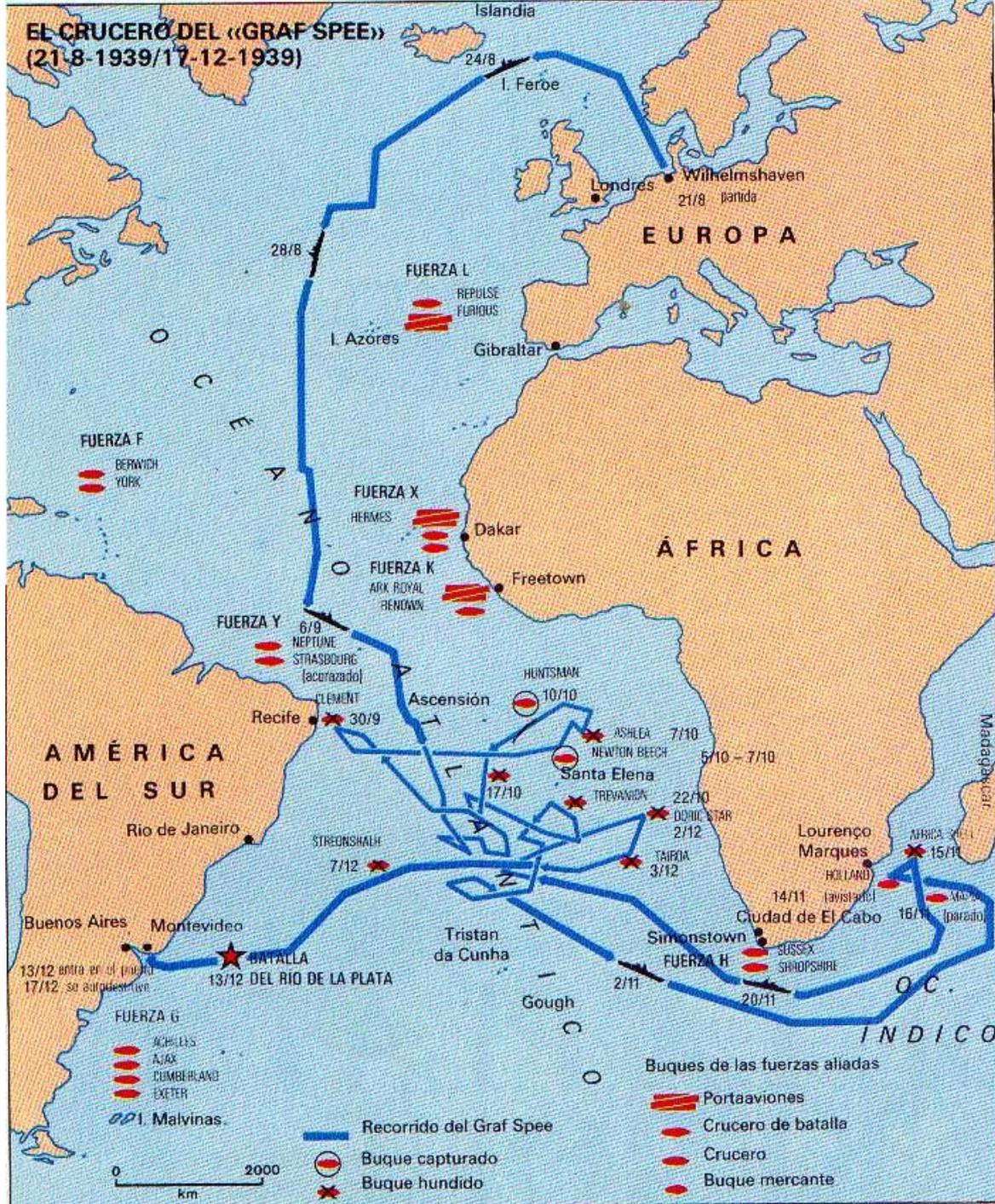
El día 7 de diciembre el *Admiral Graf Spee* se encuentra con el vapor británico *Streonshalh* de 3895 Tn, que a la postre sería su última captura. Llevaba ya más de 50 mil toneladas de buques hundidos.

El día 13 de diciembre de 1939 el *Admiral Graf Spee* entra en las aguas en las que operaban las naves británicas de la Fuerza G, al mando del Comodoro Henry Harwood.

La Fuerza G tenía como base las Islas Malvinas y su misión era asegurar la ruta Montevideo - Rio de Janeiro.

La flotilla de Harwood estaba compuesta por los cruceros pesados HMS *Cumberland* y HMS *Exeter* y los cruceros ligeros HMS *Ajax* y HMS *Achilles*.

**EL CRUCERO DEL «GRAF SPEE»  
(21-8-1939/17-12-1939)**



**FUERZA F**  
BERWICH  
YORK

**FUERZA L**  
REPULSE  
FURIOUS

**FUERZA X**  
HERMES

**FUERZA K**  
ARK ROYAL  
BEND SIN

**FUERZA Y**  
NEPTUNE  
STRASBOURG  
(acorazado)

**FUERZA G**  
ACHILLES  
AJAX  
CUMBERLAND  
EXETER  
OPI. Malvinas.

**Buques de las fuerzas aliadas**  
Portaaviones  
Crucero de batalla  
Crucero  
Buque mercante

Recorrido del Graf Spee  
Buque capturado  
Buque hundido

13/12 entra en el puerto  
17/12 se autodesembarca

**BATALLA DEL RIO DE LA PLATA**

Buques de las fuerzas aliadas

Portaaviones

Crucero de batalla

Crucero

Buque mercante

Buque capturado

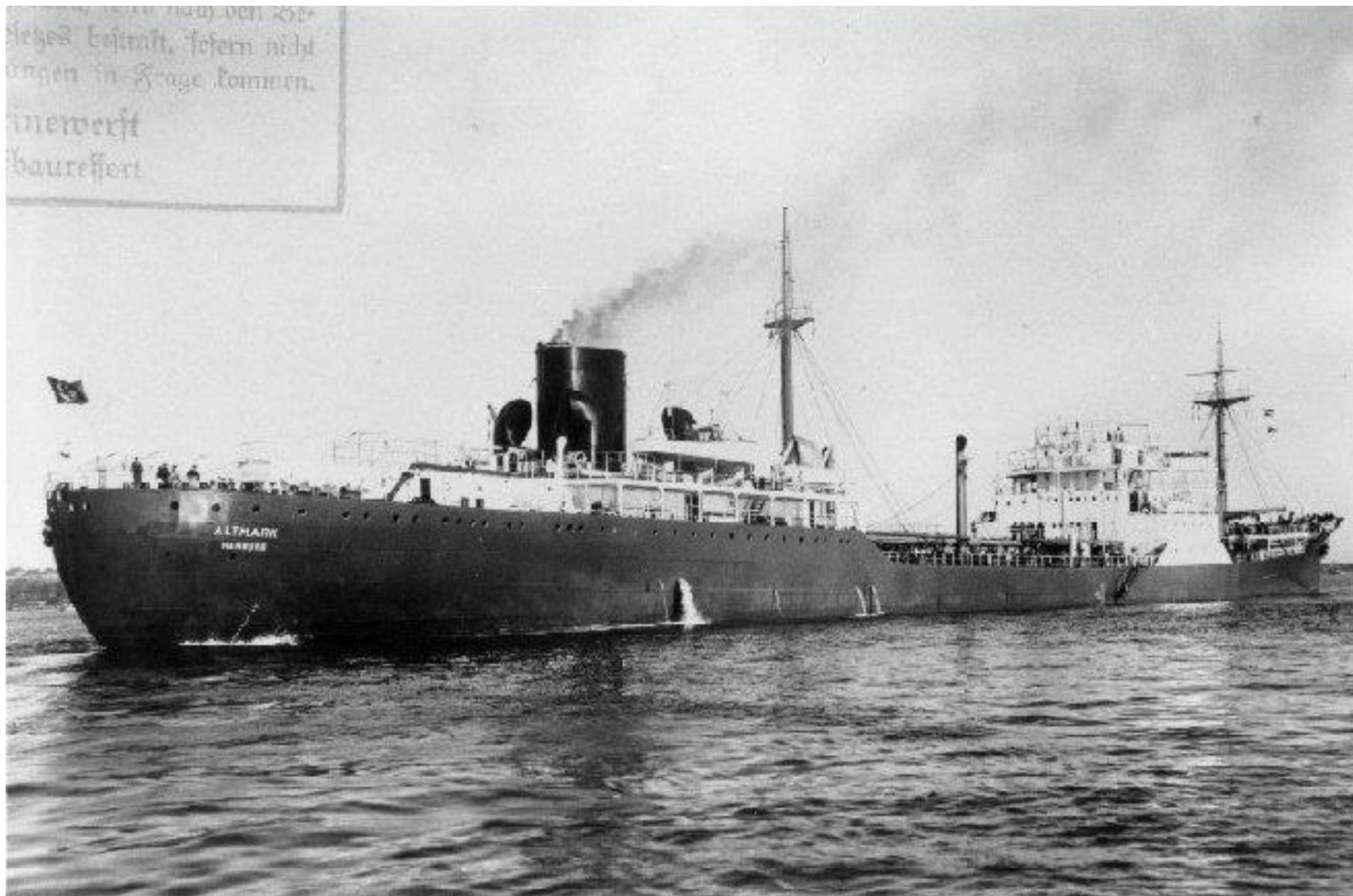
Buque hundido

0 2000 km



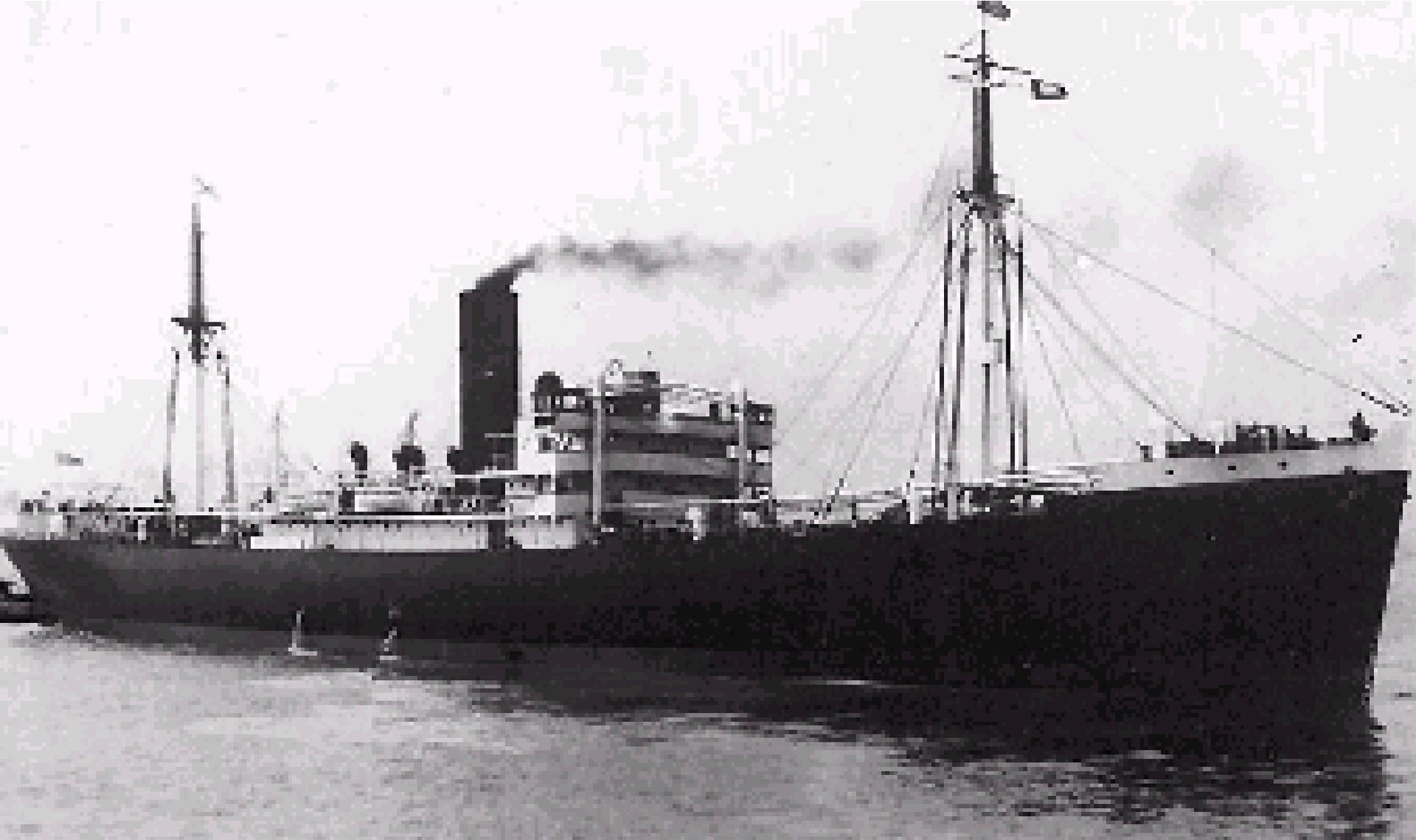
**ALTMARK**

Nave nodriza que realizaba el aprovisionamiento en alta mar del *Admiral Graf Spee*



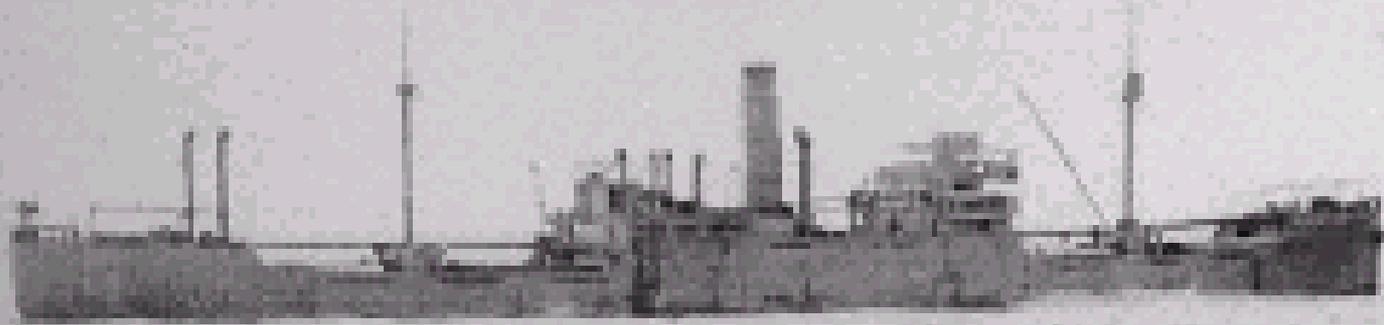
### **ALTMARK**

Nave nodriza que realizaba el aprovisionamiento en alta mar del *Admiral Graf Spee*



***CLEMENT***

**5.051 BRT - Cap. C.F.P. Harris  
Hundido el 30 septiembre de 1939**

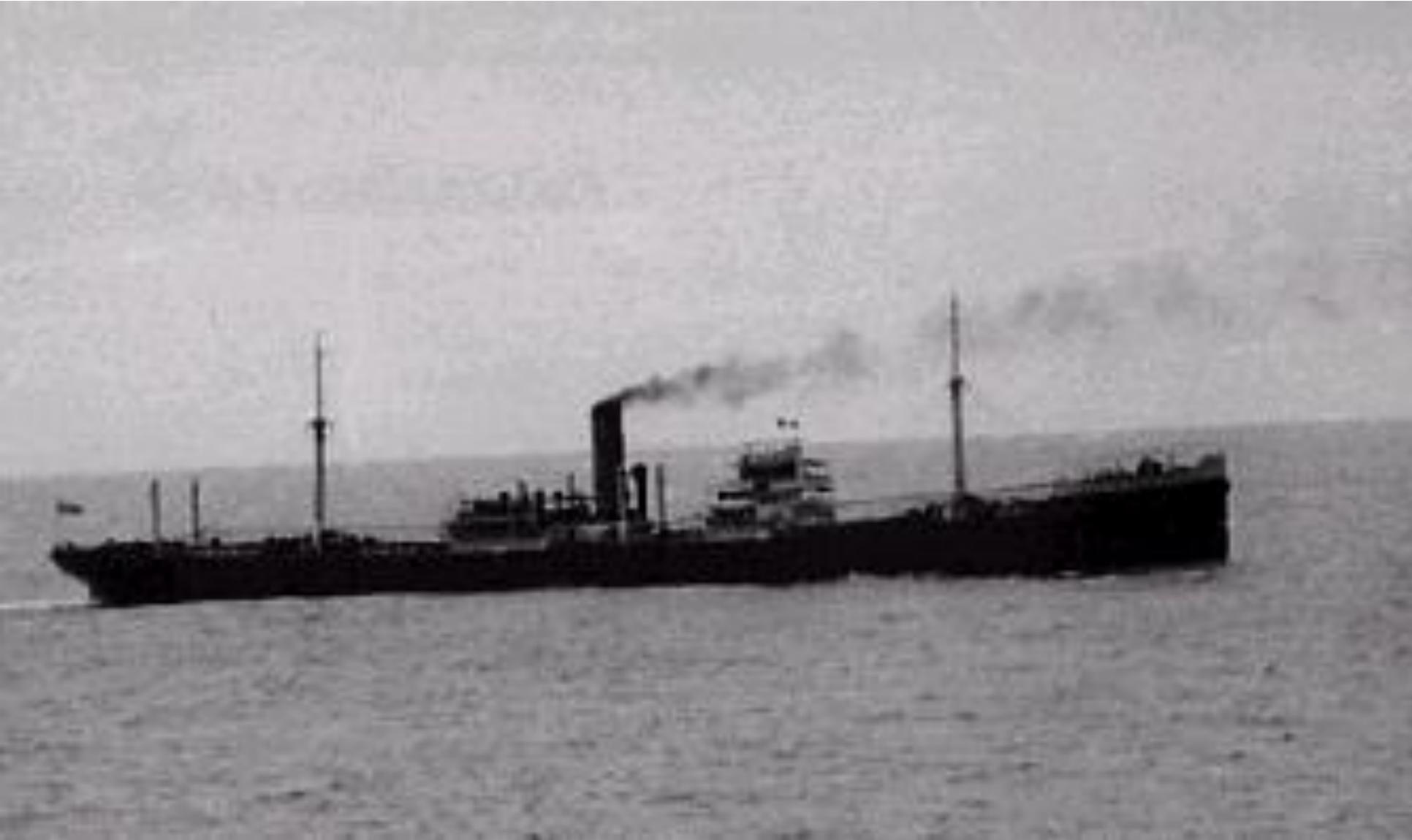


***NEWTON BEECH***  
**4.650 BRT - Cap. J. Robinson**  
**Hundido el 5 de octubre de 1939**

***ADMIRAL GRAF SPEE***

La tripulación del ***NEWTON BEECH***  
en la cubierta del ***ADMIRAL GRAF SPEE***  
5 de octubre de 1939





***HUNTSMAN***

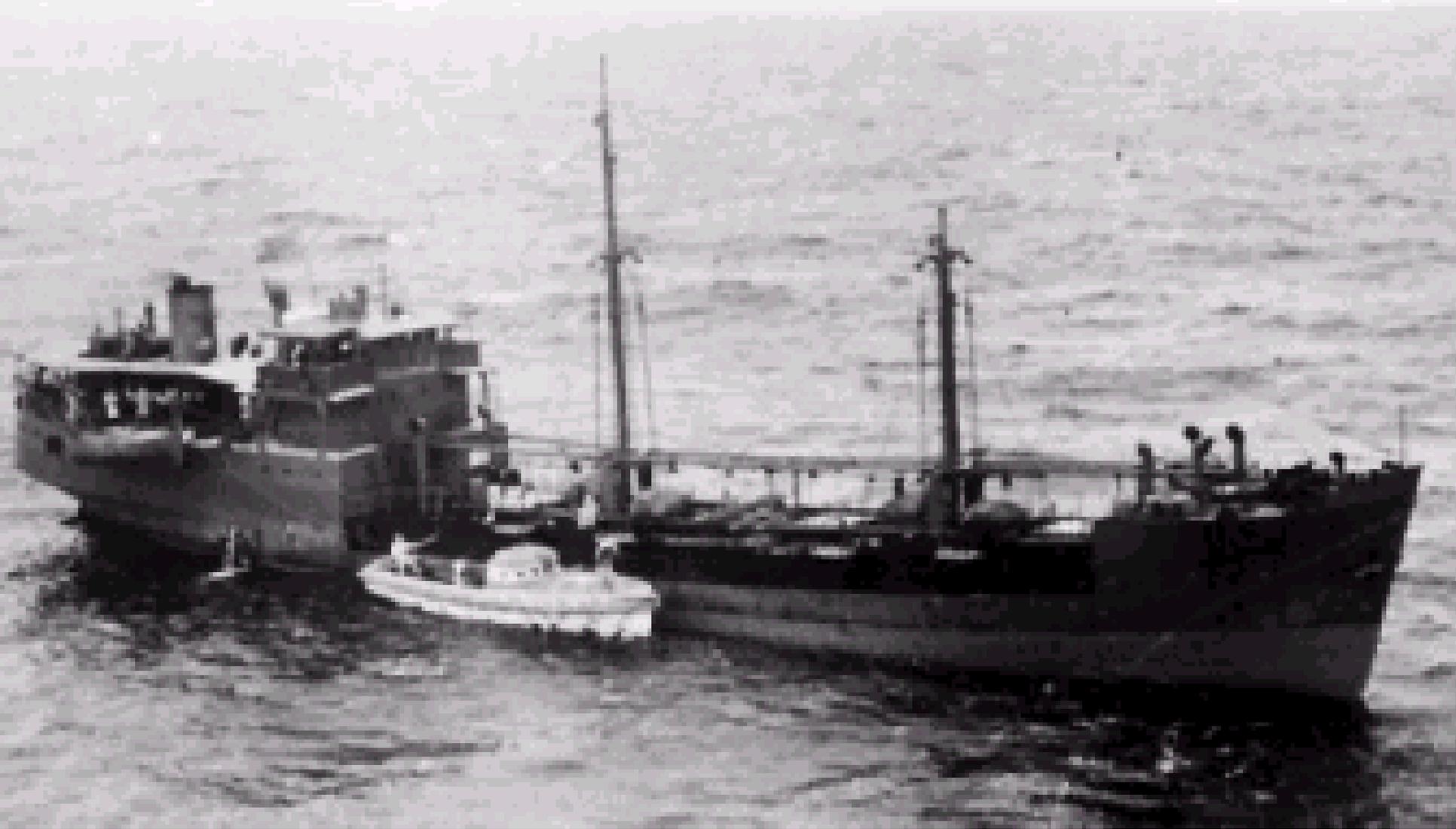
**8.300 BRT - Cap. A.H. Brown**

**Capturado el 10 de Octubre de 1939; hundido el 17 de octubre de 1939**



***TREVANION***

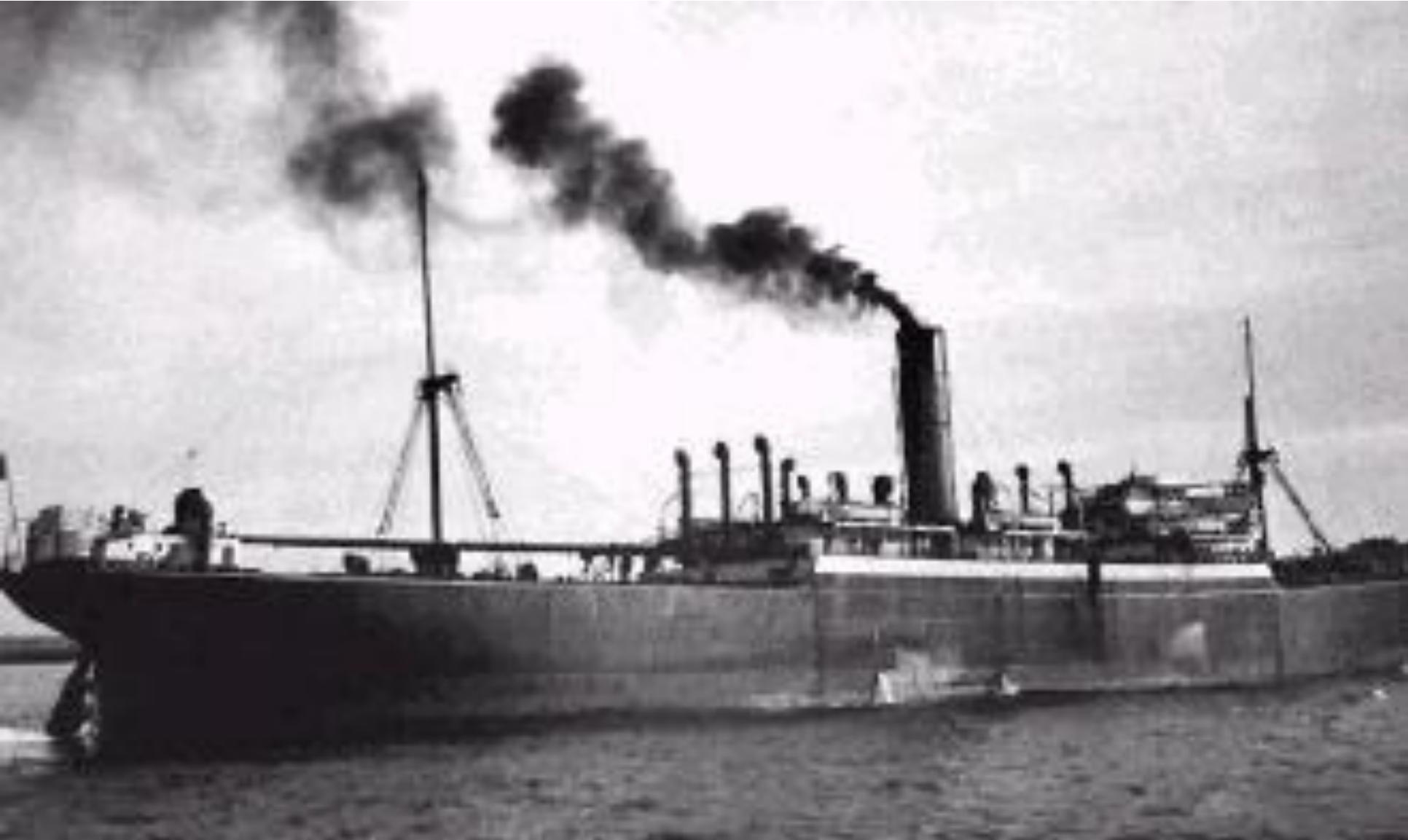
**5.350 BRT - Cap. J.M. Edwards  
Hundido el 22 de octubre de 1939**



***AFRICA SHELL***  
**706 BRT - Cap. P. Dove**  
**Hundido el 15 de noviembre de 1939**



***DORIC STAR***  
10.093 BRT - Cap. W. Stubbs  
Hundido el 2 de diciembre de 1939



***TAIROA***

**8.000 BRT - Cap. W. Starr**

**Hundido el 3 de diciembre de 1939**



***SS STREONSHALH***  
**4.000 BRT - Cap. J.H. Robinson**  
**Hundido el 7 de diciembre de 1939**

# 3

## ***EL ADMIRAL GRAF SPEE***

**Clase:** *Deutschland* (Lützow)

**Unidades:** *Lützow, Admiral Scheer, Admiral Graf Spee*

**Construido por:** Wilhelmshaven

**Puesta de quilla:** 1 de octubre de 1932

**Botado:** 30 de junio de 1936

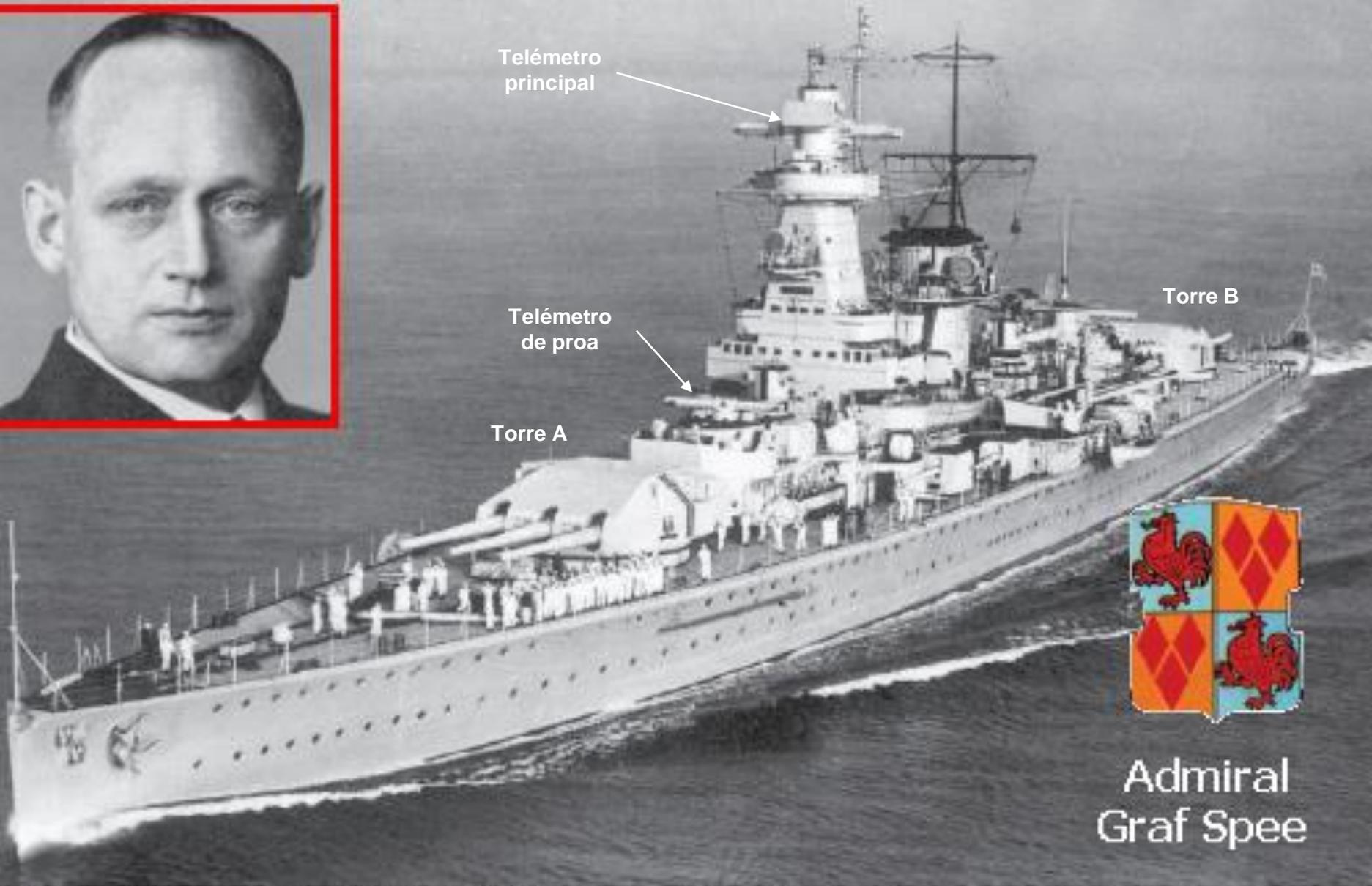


Telómetro principal

Telómetro de proa

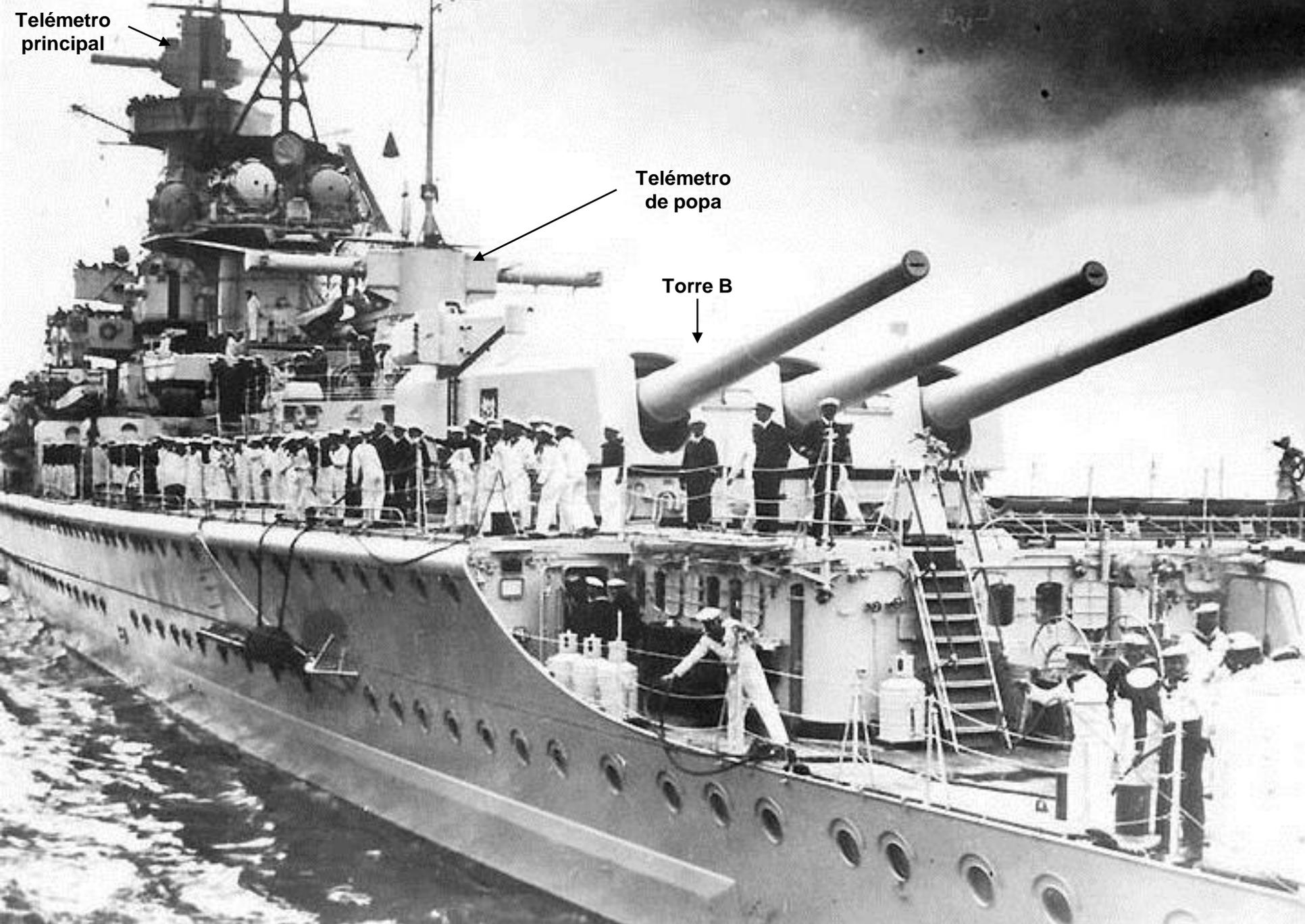
Torre A

Torre B



Admiral  
Graf Spee

**ADMIRAL GRAF SPEE**  
Acorazado de bolsillo alemán



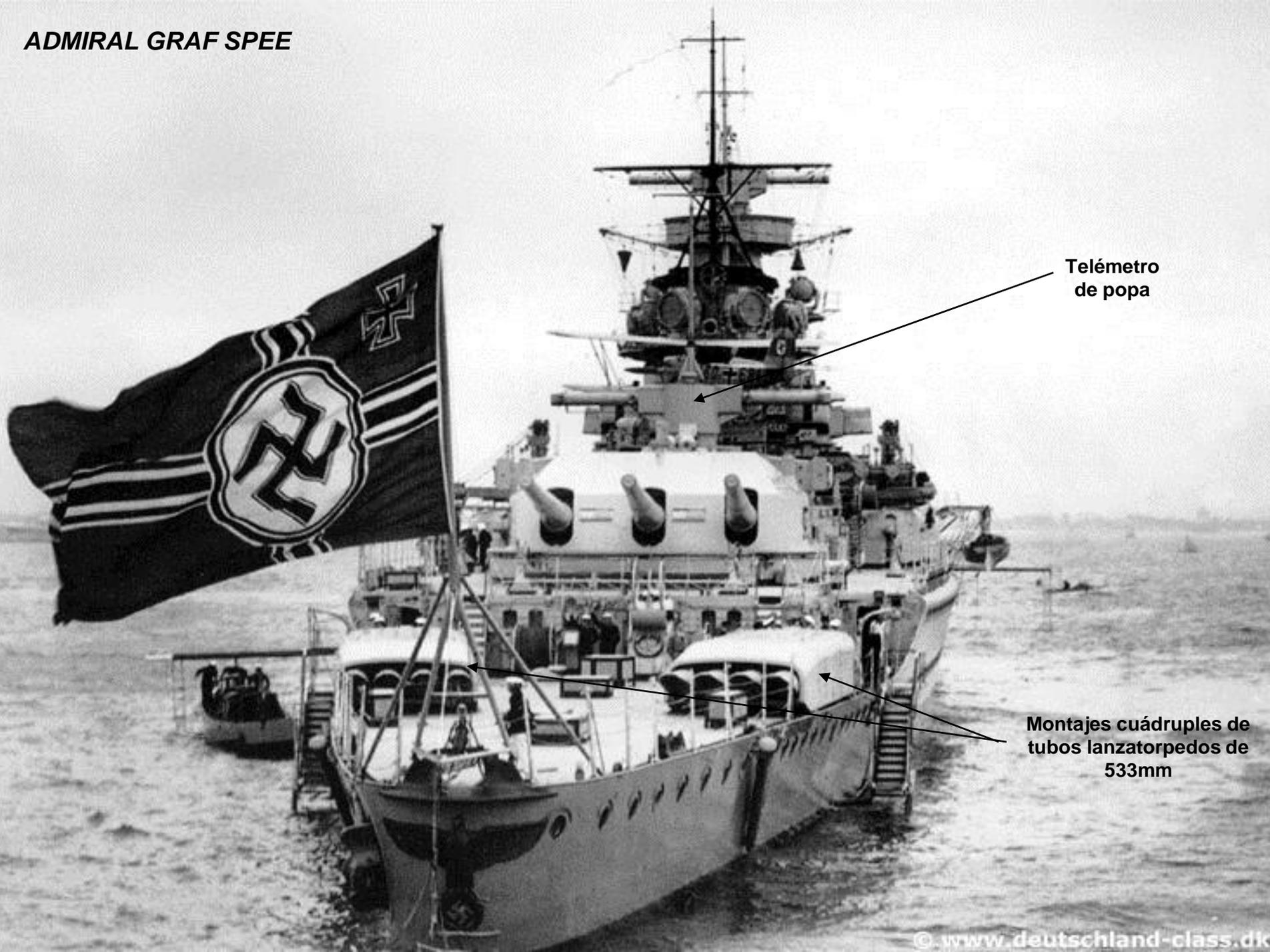
Telémetro principal

Telémetro de popa

Torre B

**ADMIRAL GRAF SPEE**

**ADMIRAL GRAF SPEE**



Telémetro  
de popa

Montajes cuádruples de  
tubos lanzatorpedos de  
533mm



**EL ADMIRAL GRAF SPEE ENTRANDO EN EL CANAL DE KIEL**  
Vista de estribor



**EL ADMIRAL GRAF SPEE ENTRANDO EN EL CANAL DE KIEL**  
Vista de babor



**HAMBURGO**  
El *Admiral Graf Spee* y  
el dirigible *Graf Zeppelin*



**EL ADMIRAL GRAF SPEE EN HAMBURGO**

**ALEMANIA**

**Bienvenida a Alemania a las tropas de la Legión Cóndor de España**

**Fines de mayo de 1939**



***ADMIRAL GRAF SPEE***  
Patrullando el Atlántico



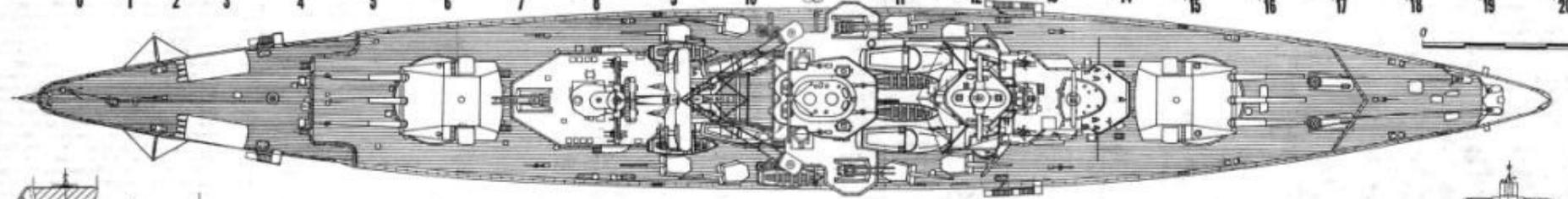
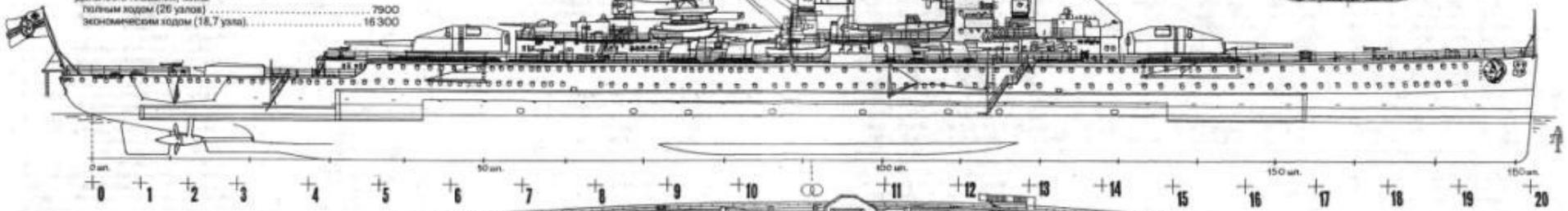
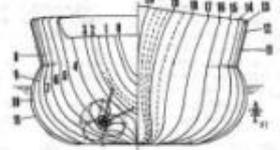
**EL ADMIRAL GRAF SPEE  
Y  
EL DEUTSCHLAND**  
Vista aérea en navegación

# «Адмирал граф Шпее»

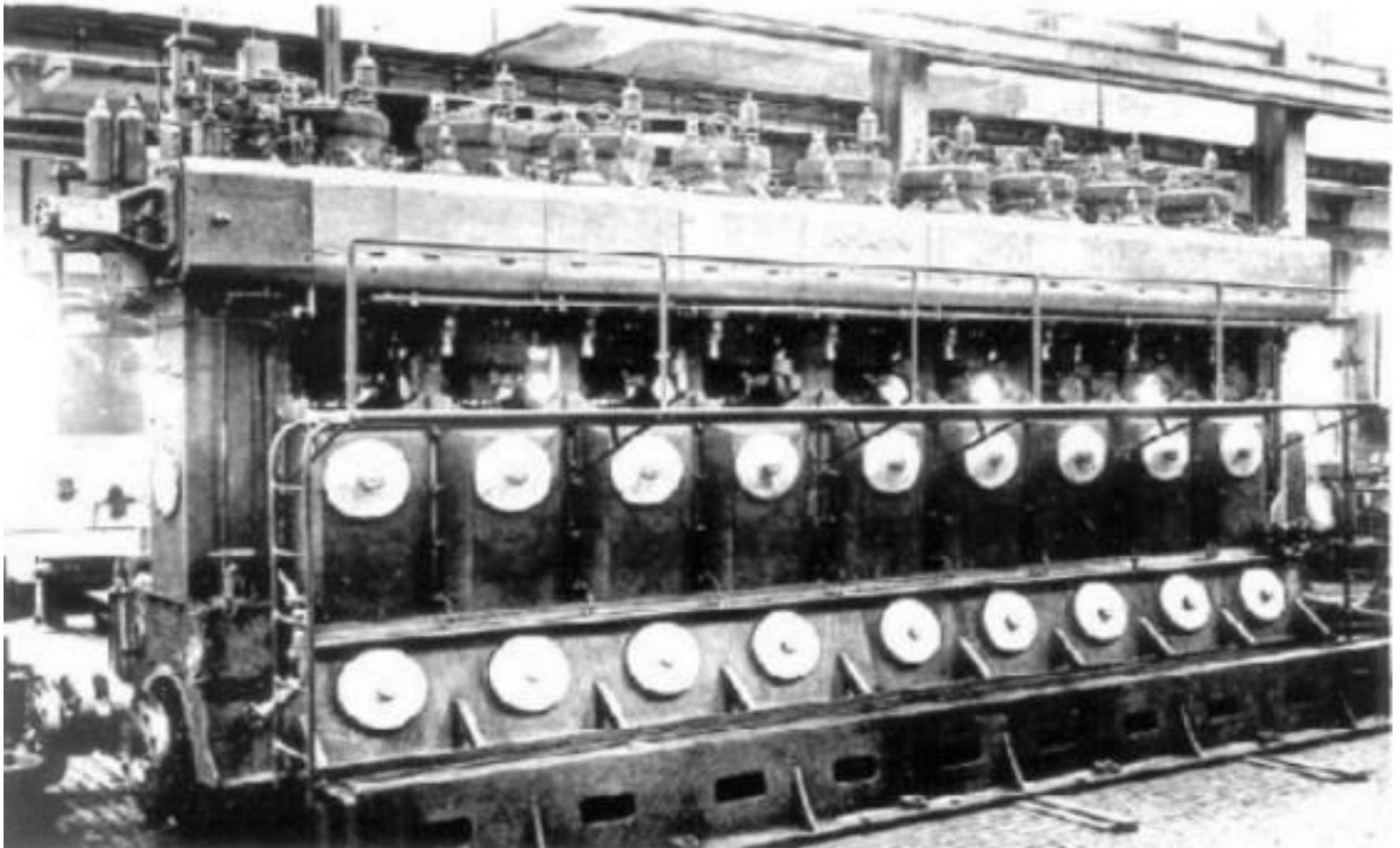
## КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

|   |             |
|---|-------------|
| Водоизмещение стандартное/полное, т. .... | 12100/16200 |
| Размеры в м:                              |             |
| длина наибольшая .....                    | 186,0       |
| длина по ватерлинии .....                 | 181,7       |
| ширина .....                              | 21,7        |
| Осадка наибольшая .....                   | 7,43        |
| Мощность дизельных двигателей, л.с. ....  | 56 800      |
| Дальность плавания, миль:                 |             |
| полным ходом (20 узлов) .....             | 7900        |
| экономическим ходом (18,7 узла) .....     | 16300       |

Проекция «Корпус»



## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS



### **MOTOR ZWEITAKT-DIESELMOTOR MAN M9Z 42/58 FÜR DAS PANZERSCHIFF**

Los acorazados de bolsillo de la clase *Deutschland* estaban equipados con 8 motores diesel de dos tiempos, de 9 cilindros y doble efecto, construidos por MAN. La planta motriz estaba organizada en 2 grupos de 4 motores cada uno. Los 4 motores de cada grupo estaban conectados a sendas cajas de transmisión construidas por AG Vulcan. Los dos grupos accionaban los ejes de las dos hélices propulsoras de la nave. Éstas tenían 3 palas cada una y un diámetro de 4,4 m (14 ft).

# **ADMIRAL GRAF SPEE**

**DESPLAZAMIENTO: 16.200 toneladas máximo / standard 12.100 toneladas**  
**Velocidad 26 nudos**

## **DIMENSIONES**

**Longitud 186m**  
**Manga 21.7m**  
**Calado 5.80m**

## **PLANTA MOTRIZ**

**Ocho motores diesel MAN de 9 cilindros, 44.200bhp**  
**Dos hélices y un único timón romboide en la línea de crujía**

## **AUTONOMIA**

**18.650 millas náuticas a 15 nudos, 7.149 millas náuticas a 26 nudos**

## **BLINDAJE**

**Cubierta 45mm**  
**Cintura 100mm**  
**Torreta principal 140mm**

## **ARMAMENTO**

**Seis cañones de 280mm SK C/28 en dos torres triples**  
**Ocho cañones de 150mm SK C/28 en torres simples**  
**Seis cañones de 88mm SK C/30 en tres torres dobles**  
**Diez cañones de 20mm en torres simples**  
**Ocho tubos de torpedos de 533mm en cuatro montajes dobles**  
**Dos aviones en catapulta**

## **DATOS GENERALES**

**Ordenado en Agosto 23 de 1932**  
**Lanzado en Junio 30 de 1934**  
**Comisionado en Enero 6 de 1936**

## **COMANDANTES**

**Capitán Konrad Patzig Junio 1 de 1936 a 1937**  
**Capitán Walter Warzecha 1937 a 1938**  
**Capitán Hans Langsdorff 1938 hasta su hundimiento en la Batalla del Río de la Plata.**

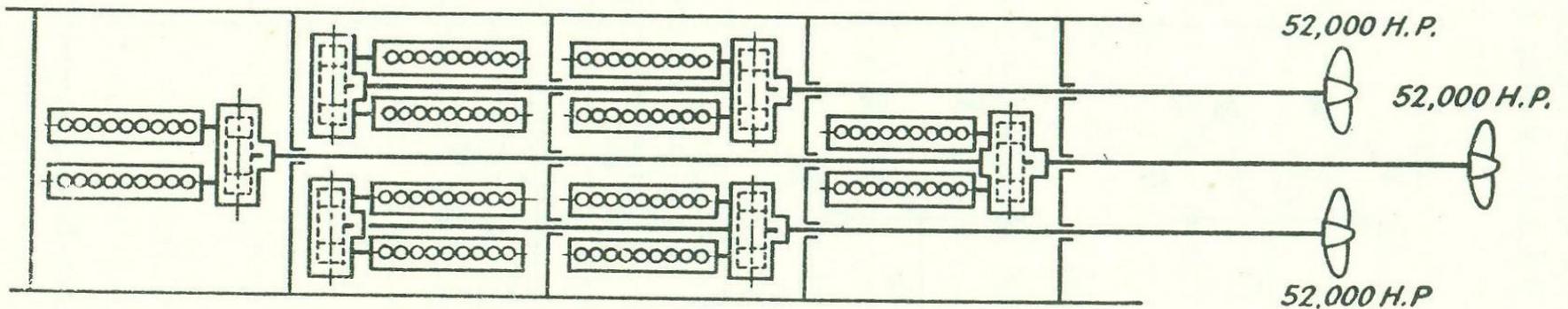
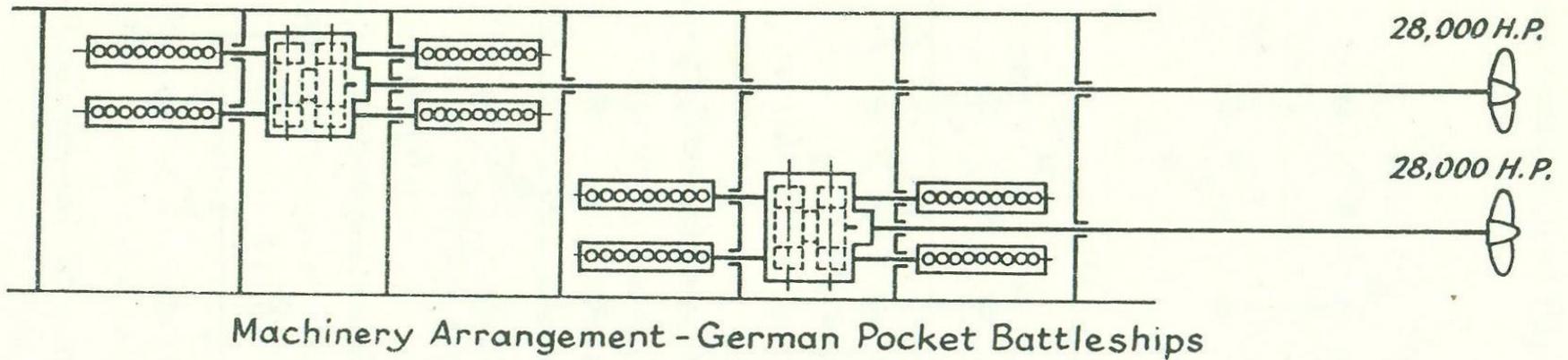


FIG. 5.20.—Geared oil engine arrangements.

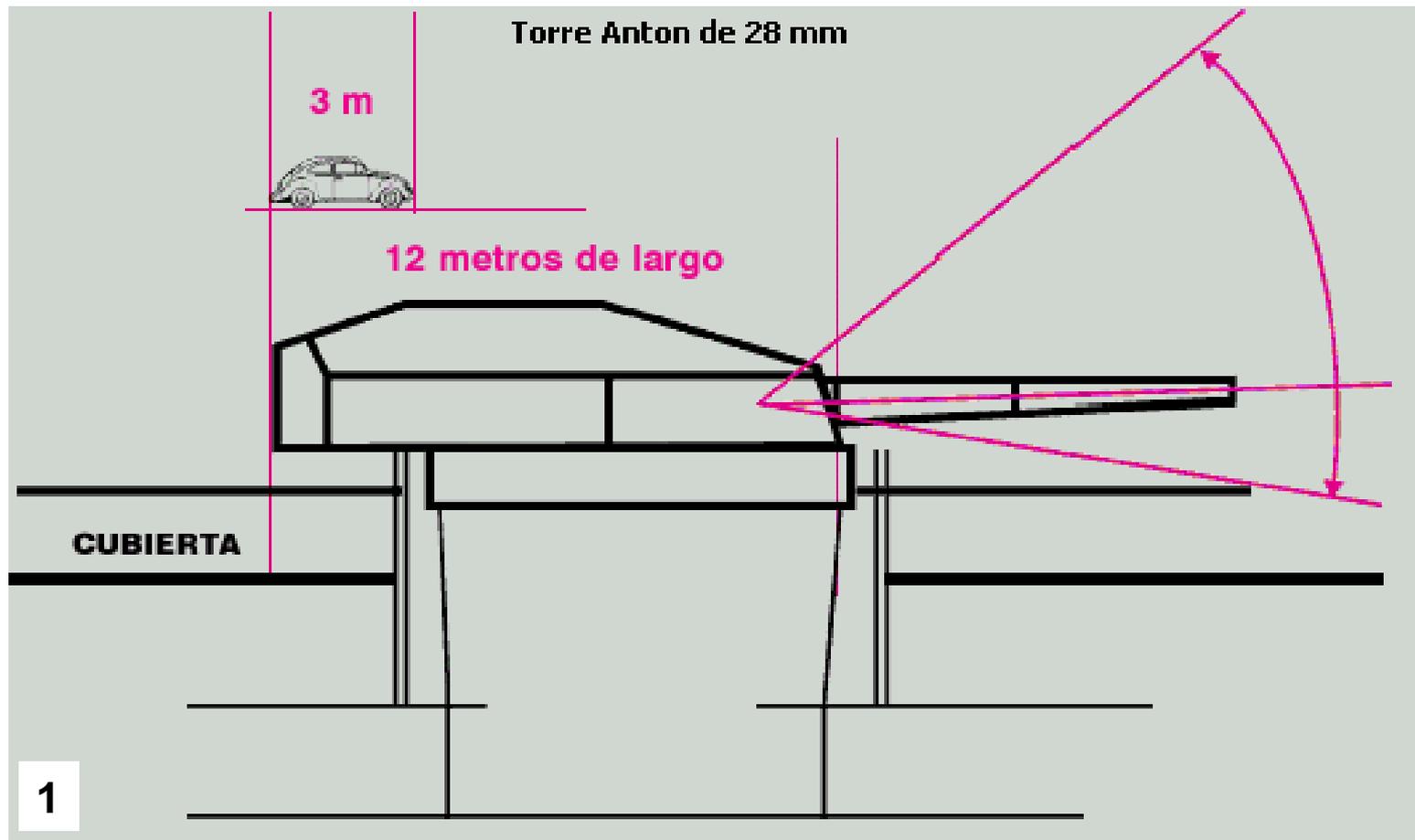
**DISPOSICIÓN DE LOS MOTORES DE LOS ACORAZADOS DE BOLSILLO ALEMANES**

Ref.: W. Ker Wilson – “Practical Solution of Torsional Vibration Problems, Vol. 1, Chapman & Hall.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS PRINCIPALES

| CAÑÓN                             | 28CM SK L/52 C28    | 15cm SK/L55 C28     | 8.8 cm SK/L76<br>C32 Flak         | 10.5cm SK/L65<br>C33 Flak          |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| Calibre                           | 283 mm              | 149.1 mm            | 88 mm                             | 105 mm                             |
| Longitud del barril               | 14.815 m            | 8.20 m              | 6.69 m                            | 6.84 m                             |
| Longitud del ánima                | 13.905 m            | 7.816 m             | 6.34 m                            | 6.348 m                            |
| Velocidad de salida del proyectil | 910 m/seg           | 875 m/seg           | 950 m/seg                         | 900 m/seg                          |
| Vida del barril                   | 340 rondas          | 1.100 rondas        | 3.200 rondas                      | 2.950 rondas                       |
| Alcance máximo                    | 36.475 m a 40°      | 22.000 m            | 17.200 m en superficie/12.400m AA | 17.700 m en superficie/12.500 m AA |
| Elevación                         | +40°/-10°           | +35°/-10°           | +80°/-10°                         | +80°/-10°                          |
| Cadencia de fuego                 | 2 rondas/minuto     | 10 rondas/minuto    |                                   |                                    |
| Munición por torre                | 315-360 proyectiles | 100-150 proyectiles |                                   |                                    |

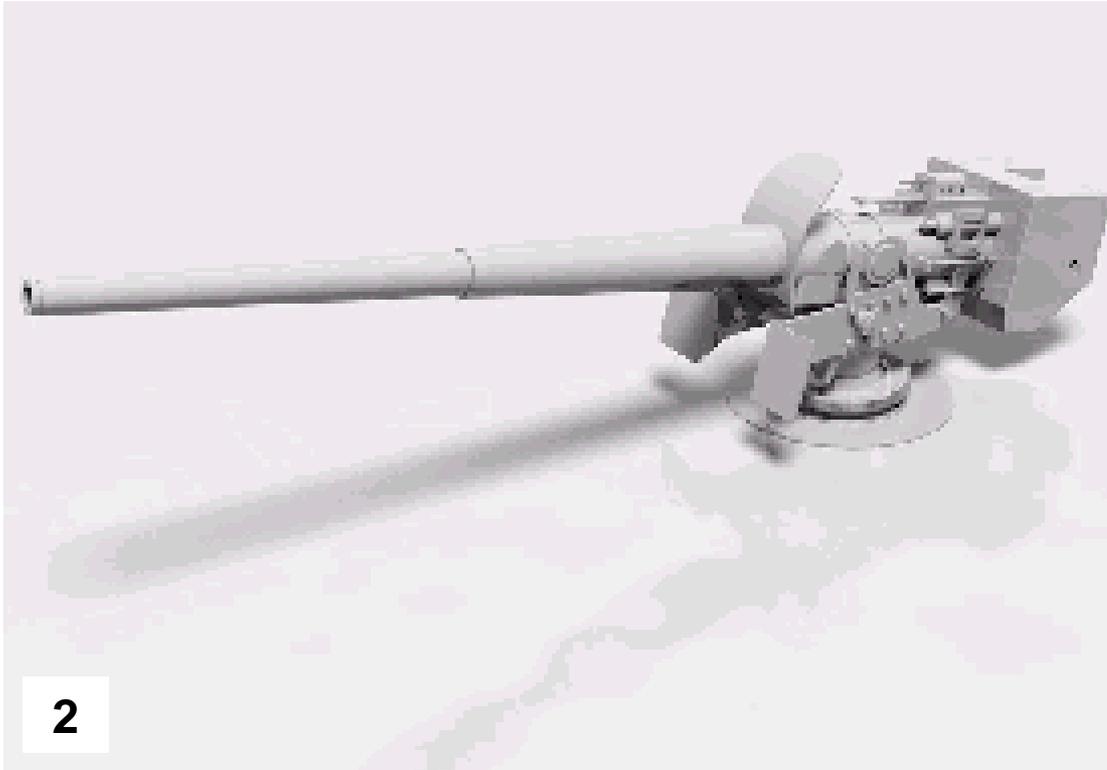
\*SK = Cañón de carga y fuego rápido.



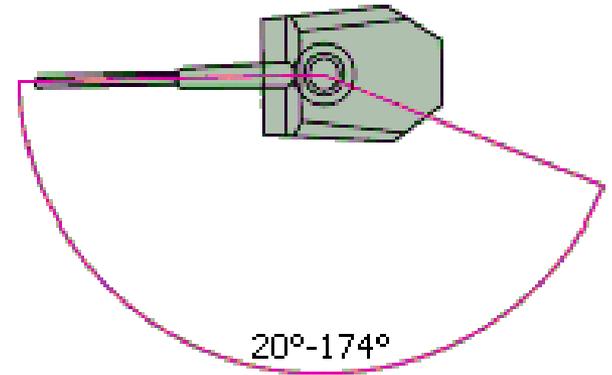
## ARTILLERÍA PESADA

### TORRE TRIPLE CON CAÑONES DE 28 cm SK L/52 C 28

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| Cantidad .....                          | 2                           |
| Velocidad de salida $V^{\circ}$ .....   | 910 m/s                     |
| Alcance máximo: .....                   | 36.475 m a 40° de elevación |
| Peso del cañón .....                    | 48.2 t                      |
| Peso de la granada .....                | 300 kg                      |
| Velocidad de fuego .....                | 2 disparos por minuto       |
| Cantidad de proyectiles por cañon ..... | 720 totales                 |



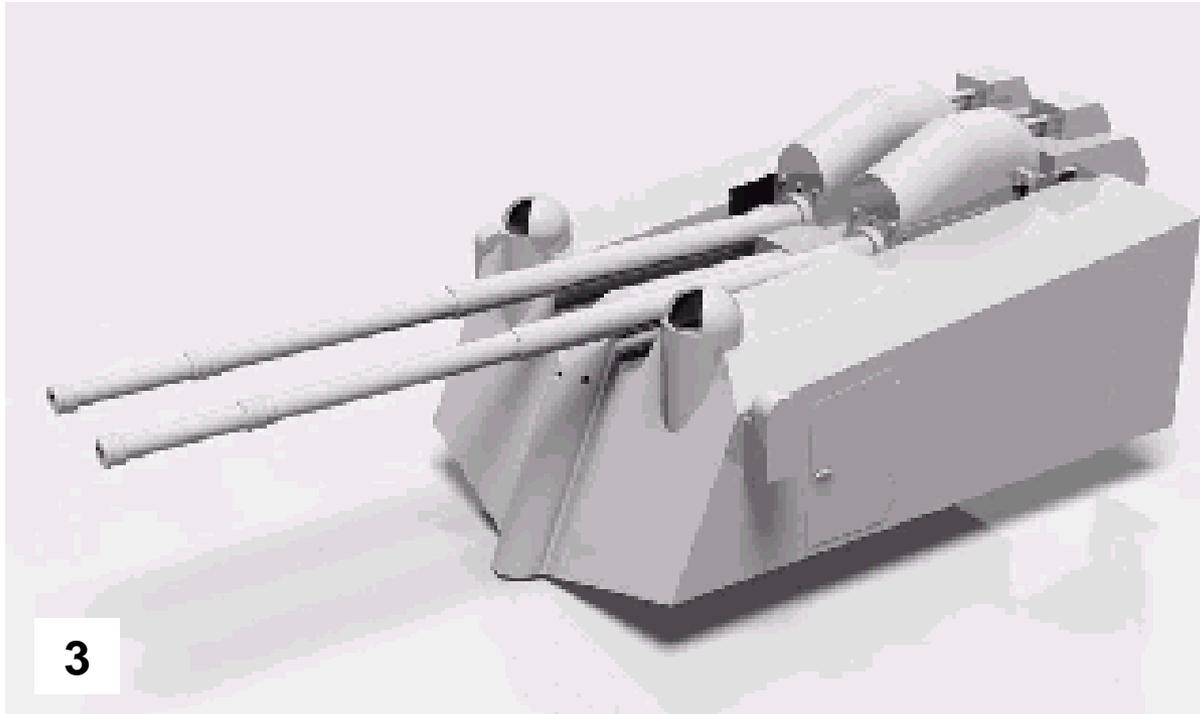
**Torre de Estribor III**



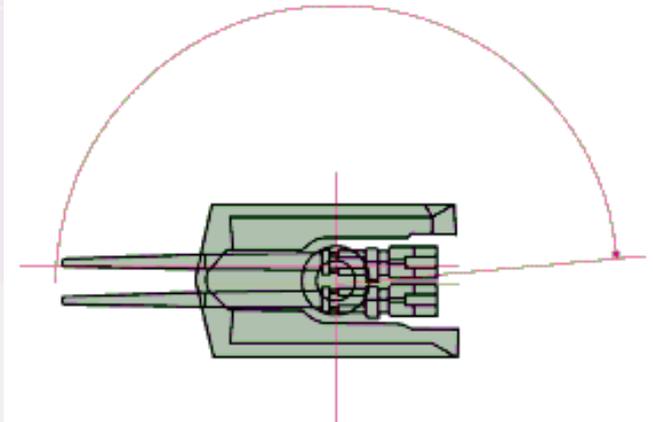
## ARTILLERÍA MEDIANA

### CAÑONES EN PIVOTE CENTRAL DE 15 cm SK L/55 C 28

|                                       |                             |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| Cantidad .....                        | 8                           |
| Velocidad de salida $V^{\circ}$ ..... | 875 m/s                     |
| Alcance máximo: .....                 | 22.000 m a 35° de elevación |
| Peso del cañón .....                  | 9.026 t                     |
| Peso de la granada .....              | 45,3 kg                     |
| Velocidad de fuego .....              | 10 disparos por minuto      |
| Cantidad de proyectiles .....         | 1000 totales                |



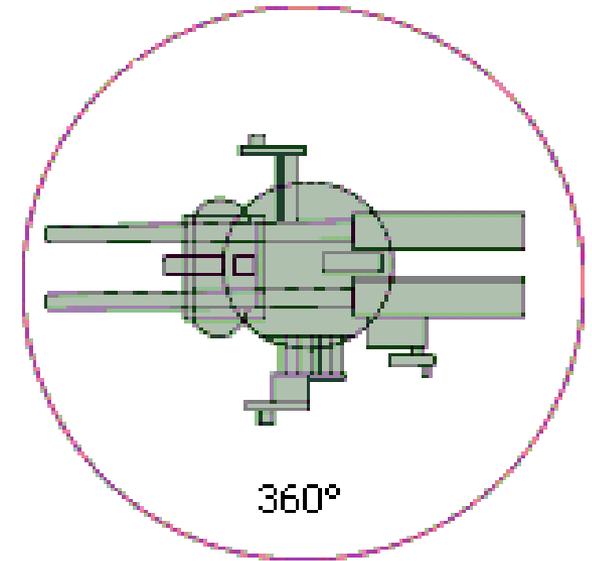
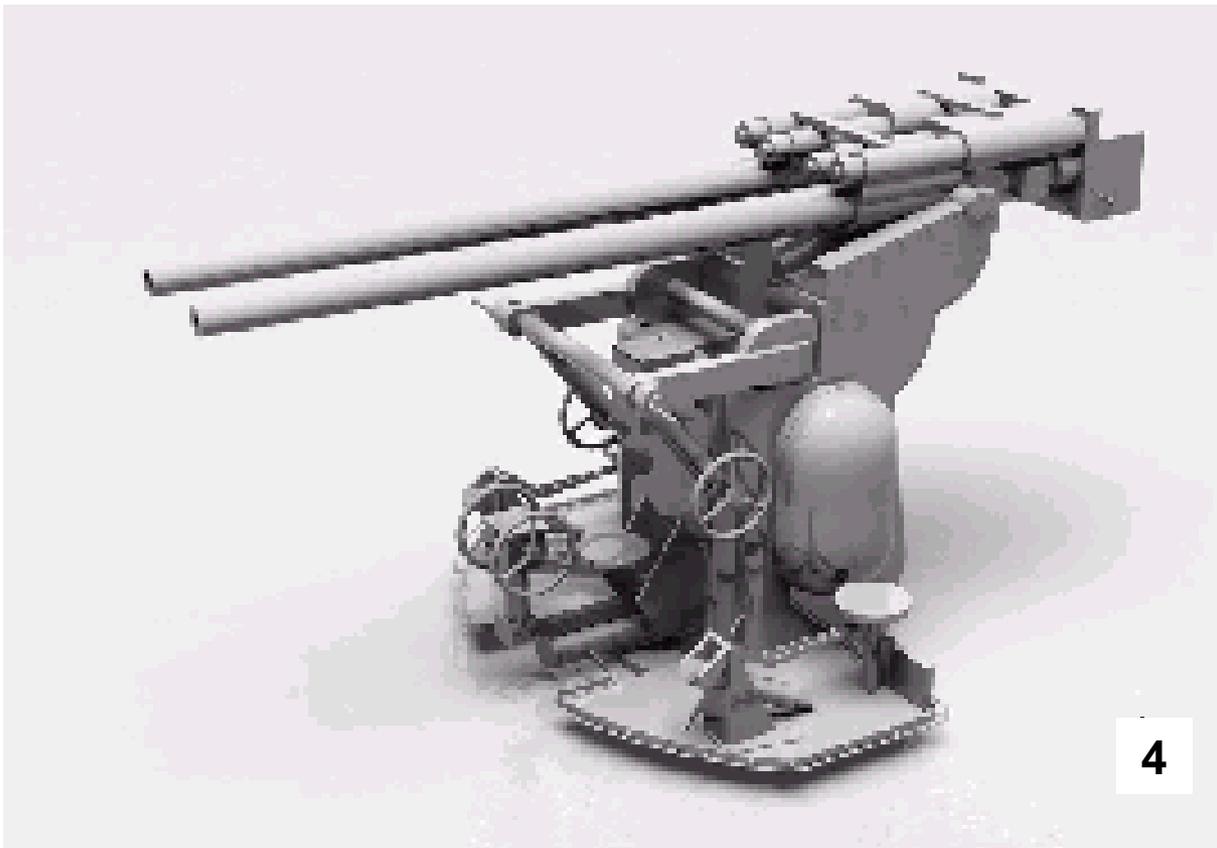
**3**



## ARTILLERÍA ANTIAÉREA PESADA

### BATERÍA BITUBO CON CAÑONES DE 10,5 cm SK L/55 C 28

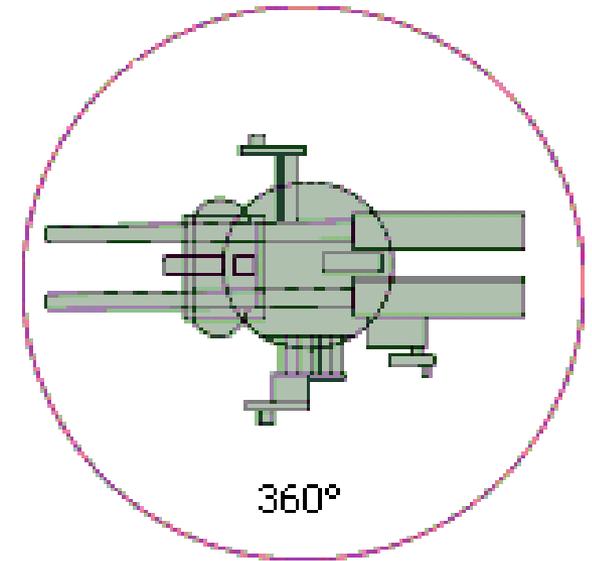
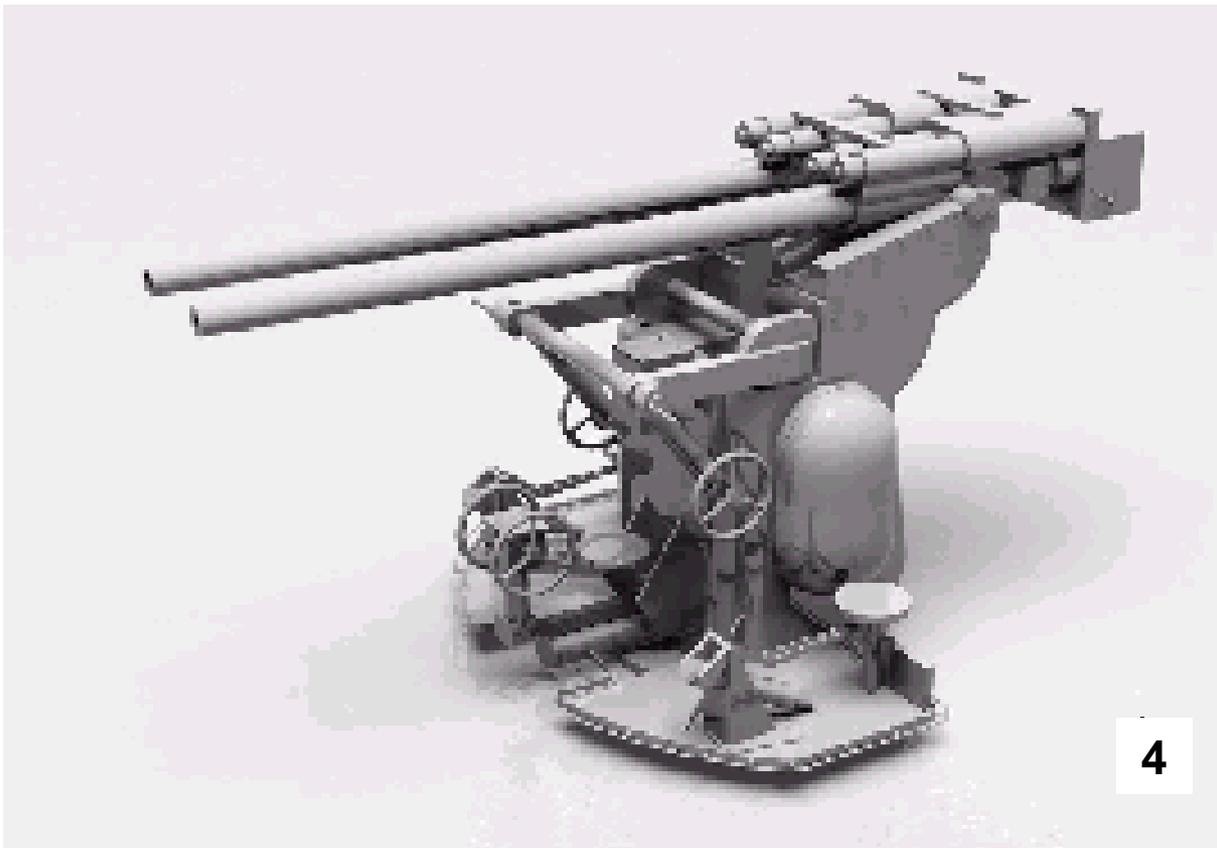
|                                       |                             |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| Cantidad .....                        | 3                           |
| Velocidad de salida $V^{\circ}$ ..... | 900 m/s                     |
| Alcance máximo: .....                 | 17.700 m en superficie      |
| .....                                 | 12.500 m a 80° de elevación |
| Peso del cañón .....                  | 4,56 t                      |
| Peso de la granada .....              | 26,5 kg                     |
| Velocidad de fuego .....              | 18 disparos por minuto      |
| Cantidad de proyectiles .....         | 3000 totales                |



## ARTILLERÍA ANTIAÉREA MEDIANA

### BATERÍA BITUBO CON CAÑONES DE 3,7 cm SK L/83 C 30

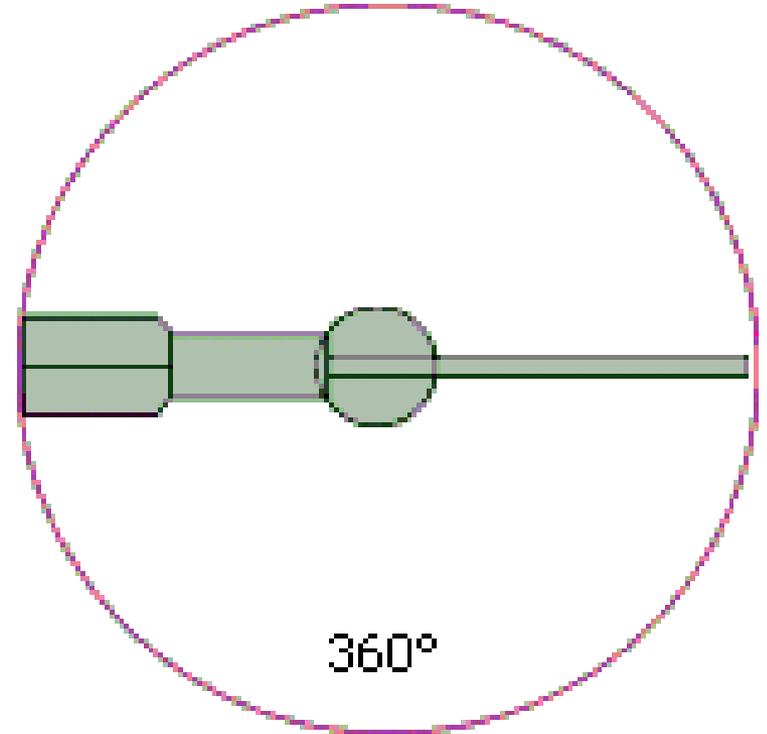
|   |                            |
|---|----------------------------|
| Cantidad .....                          | 4                          |
| Velocidad de salida $V^{\circ}$ .....   | 1000 m/s                   |
| Alcance máximo: .....                   | 17700 m en superficie      |
| .....                                   | 12500 m a 80° de elevación |
| Peso del cañón .....                    | 243 kg                     |
| Peso de la granada .....                | 2,1 kg                     |
| Velocidad de fuego .....                | 80 disparos por minuto     |
| Cantidad de proyectiles por cañón ..... | 24000 totales              |



## ARTILLERÍA ANTIAÉREA MEDIANA

### BATERÍA BITUBO CON CAÑONES DE 3,7 cm SK L/83 C 30

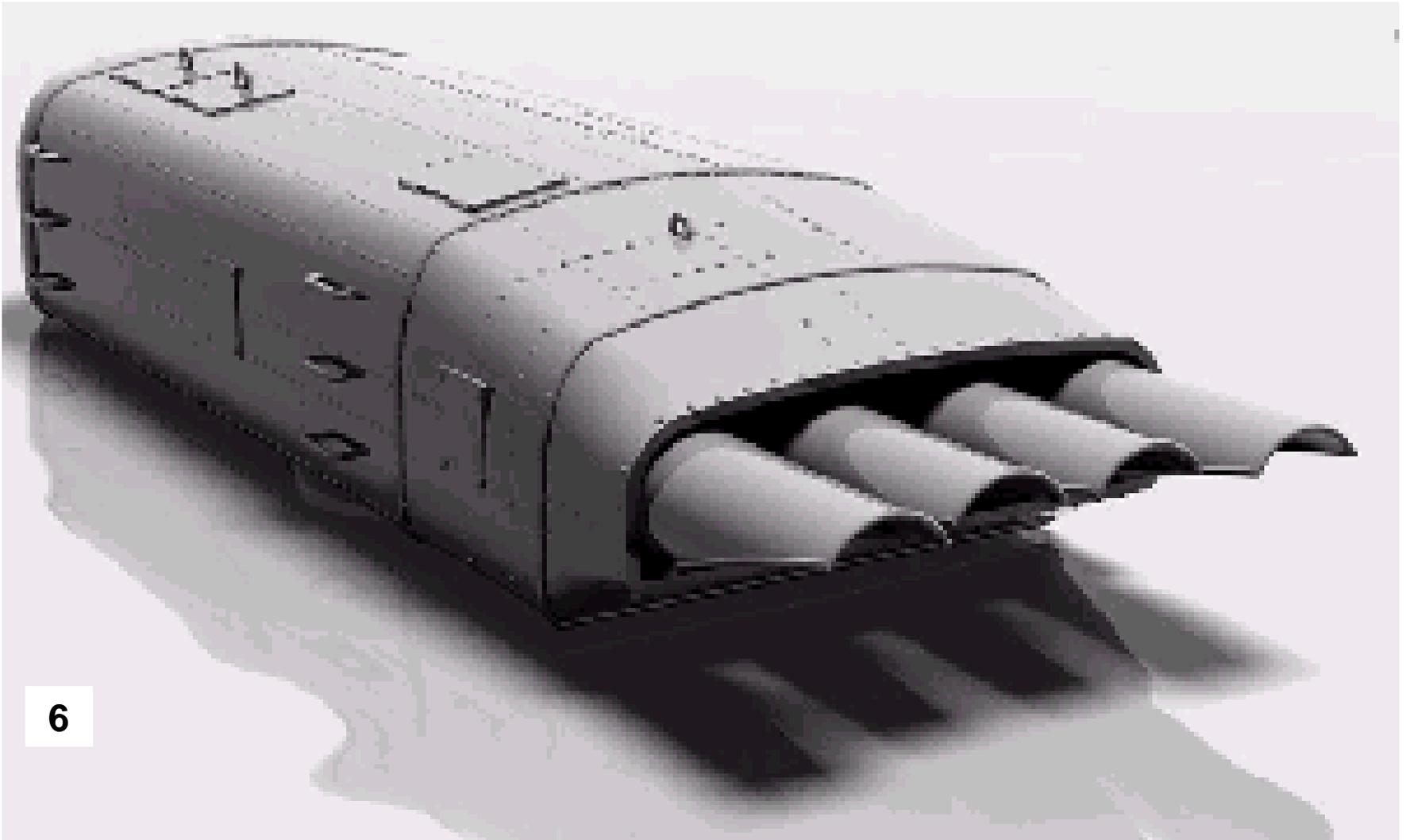
|   |                            |
|---|----------------------------|
| Cantidad .....                          | 4                          |
| Velocidad de salida $V^{\circ}$ .....   | 1000 m/s                   |
| Alcance máximo: .....                   | 17700 m en superficie      |
| .....                                   | 12500 m a 80° de elevación |
| Peso del cañón .....                    | 243 kg                     |
| Peso de la granada .....                | 2,1 kg                     |
| Velocidad de fuego .....                | 80 disparos por minuto     |
| Cantidad de proyectiles por cañón ..... | 24000 totales              |



## ARTILLERÍA ANTIAÉREA LIVIANA

### CAÑONES DE 2 cm SK L/65 C 30

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Cantidad .....                          | 8                         |
| Velocidad de salida V°. .....           | 835 m/s                   |
| Alcance máximo: .....                   | 4900 m en superficie      |
| .....                                   | 3700 m a 85° de elevación |
| Peso del cañón .....                    | 420 kg                    |
| Peso de la granada .....                | 320 kg                    |
| Velocidad de fuego .....                | 120 disparos por minuto   |
| Cantidad de proyectiles por cañón ..... | 24000 totales             |



**LANZATORPEDOS  
PIEZAS DE 4 TUBOS**

Cantidad ..... 2  
Torpedos ..... 53.3 cm



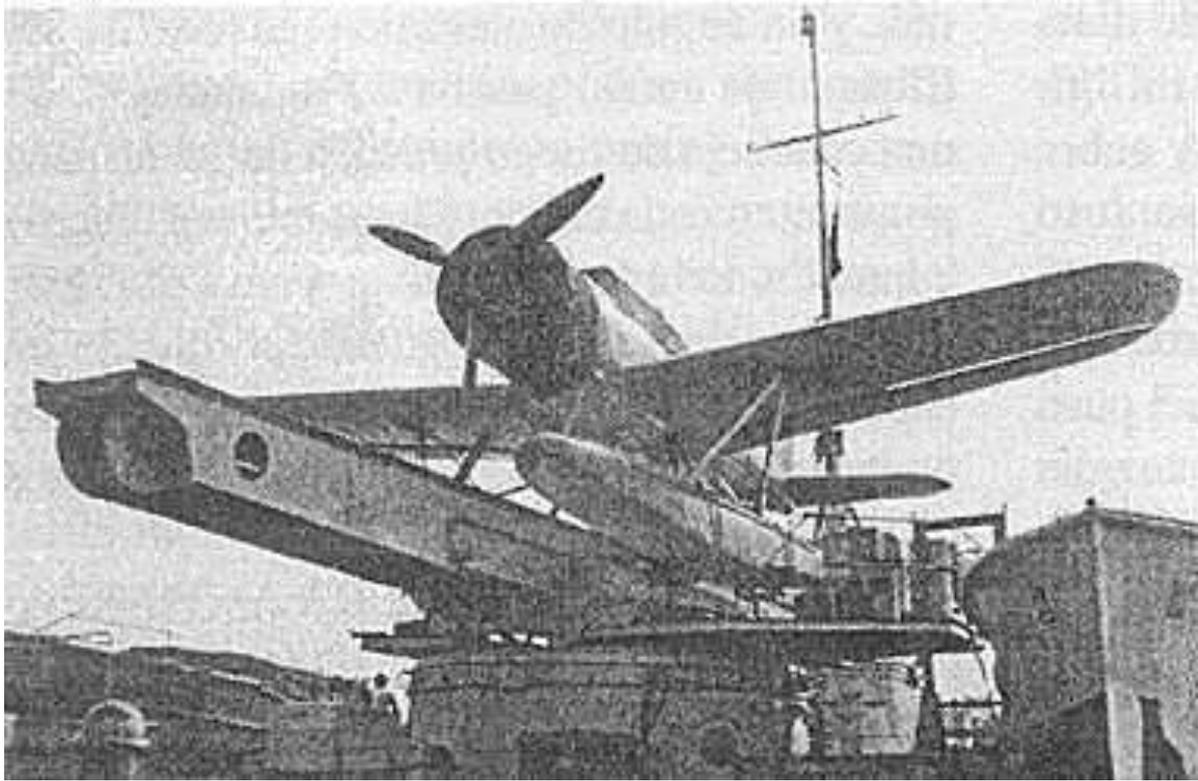
**Arado AR 196 A-1**

**HIDROAVIÓN DE RECONOCIMIENTO MARÍTIMO BIPLAZA  
Arado AR 196 A-1**

Cantidad ..... 1  
 Dimensiones ..... Envergadura: ..... 12,4 m  
 ..... Largo: ..... 11 m  
 ..... Altura: ..... 4,4 m  
 Motor ..... Motor radial de 9 cilindros / 960 hp BMW 132 K  
 Autonomía ..... 1070 km a 253 km/s  
 Velocidad máxima ..... 310 km/h

**ARMAMENTO**

Cañones de 2 cm en las alas ..... 2  
 Ametralladora de 7.92 mm fija ..... 1  
 Ametralladora de 7.92 mm del observador ..... 2  
 Bombas de 50 kg ..... 2



**HIDROAVIÓN DE RECONOCIMIENTO MARÍTIMO DEL *ADMIRAL  
GRAF SPEE*  
EN LA CATAPULTA DE LANZAMIENTO**

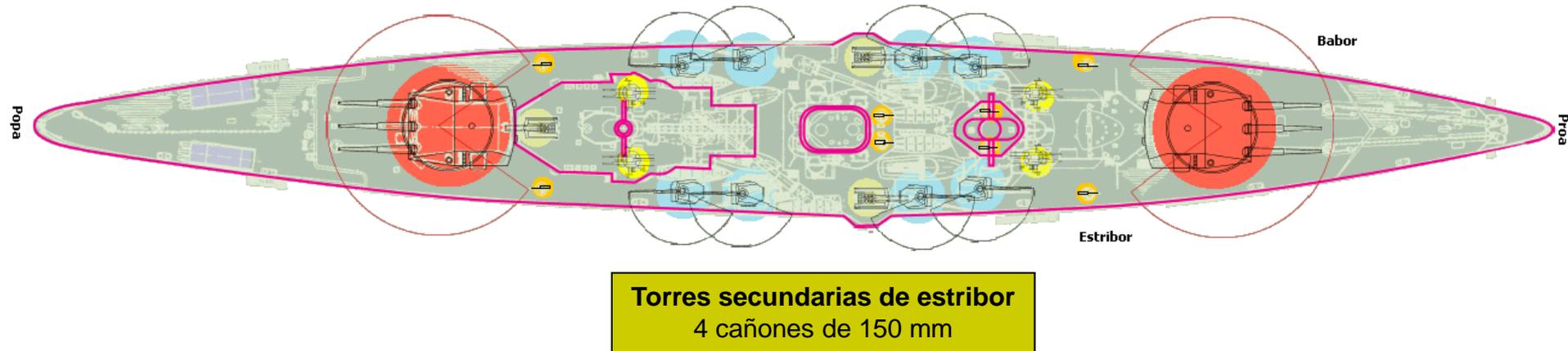


**HIDROAVIÓN SIENDO IZADO A BORDO DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***

**Torre principal A**  
3 cañones de 280 mm

**Torres secundarias de babor**  
4 cañones de 150 mm

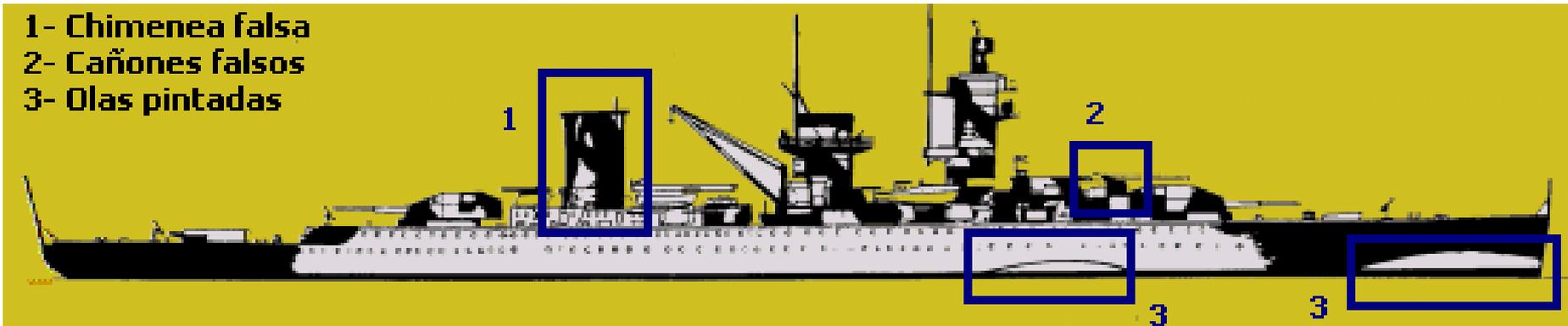
**Torre principal B**  
3 cañones de 280 mm



## VISTA GENERAL

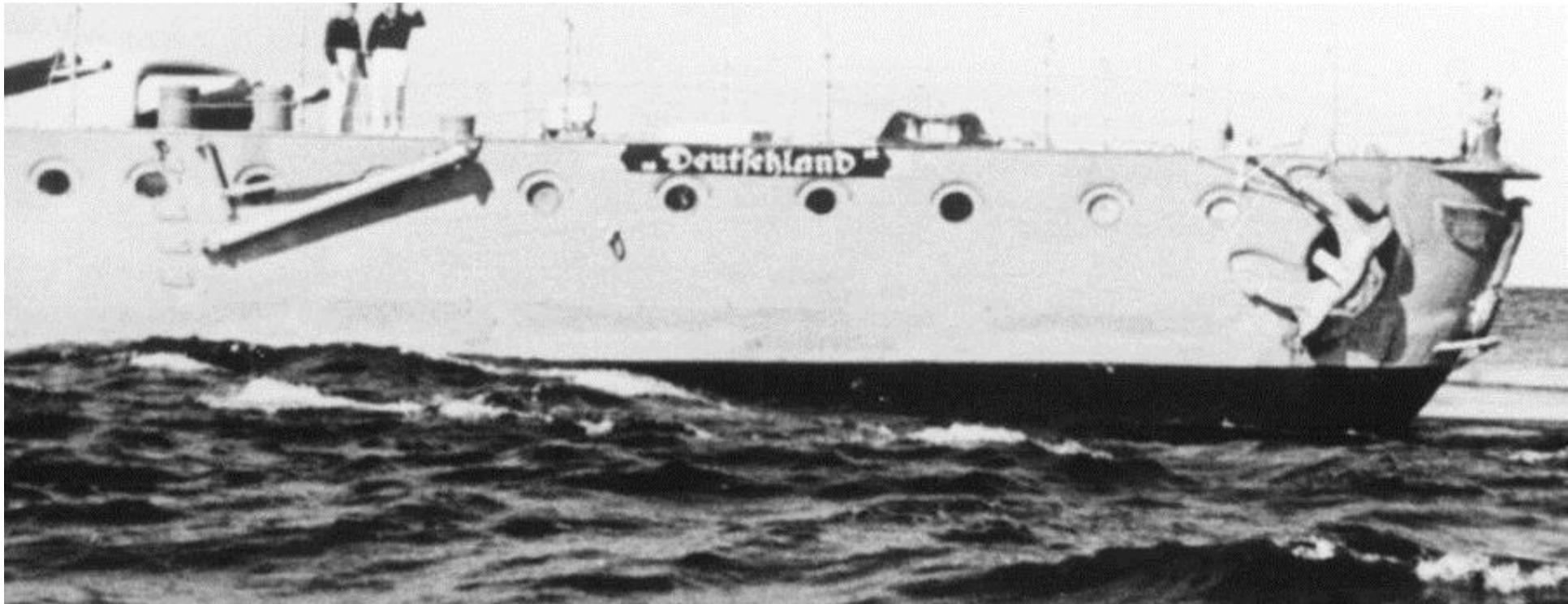
Ubicación de la artillería principal y secundaria y rango de giro horizontal de las torretas.  
No está indicada la artillería antiaérea.

- 1- Chimenea falsa
- 2- Cañones falsos
- 3- Olas pintadas



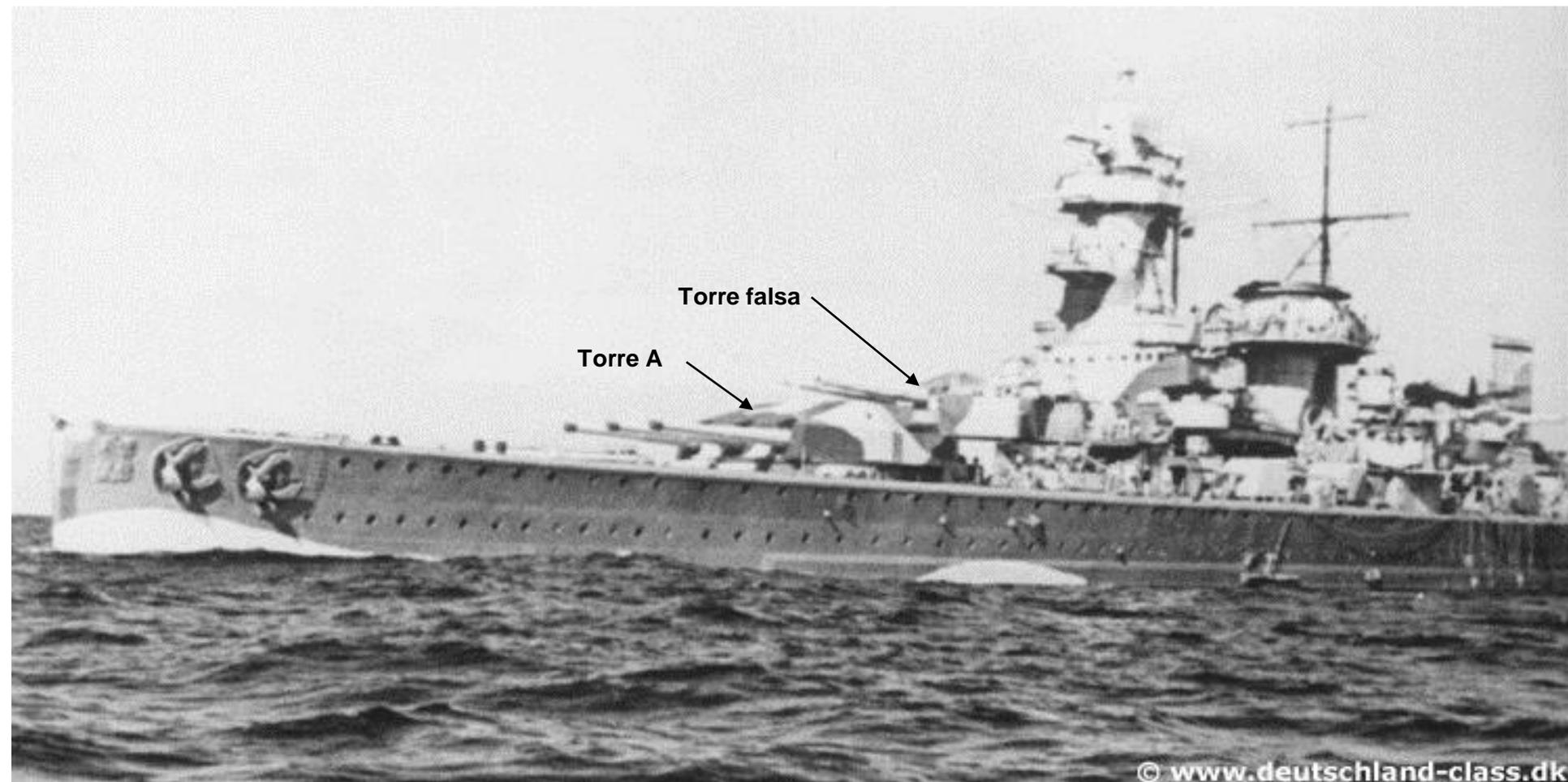
## CAMOUFLAGE

El Admiral Graf Spee utilizó al menos 5 modos de camuflaje en diferentes oportunidades: chimeneas falsas, falsas estructuras, nombres falsos, apariencia de buque civil, apariencia de crucero inglés.  
Esto confundía también sobre su presencia en diferentes mares.



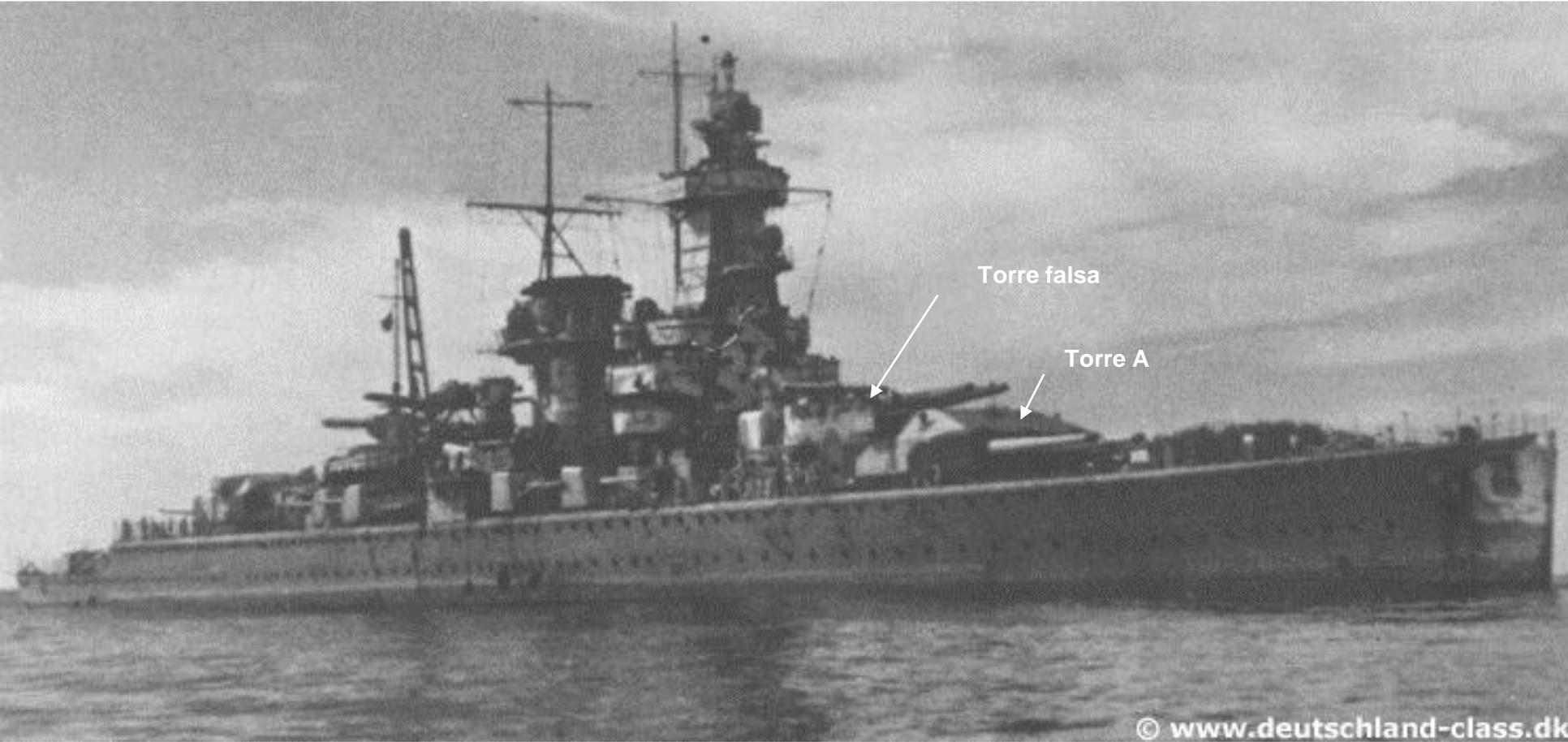
### ***ADMIRAL GRAF SPEE***

Para generar confusión entre los aliados, el *Admiral Graf Spee* solía engañar a naufragos y sobrevivientes de sus ataques, empleando placas de identificación con nombres de otros buques, como el *Deutschland*.



### ***ADMIRAL GRAF SPEE***

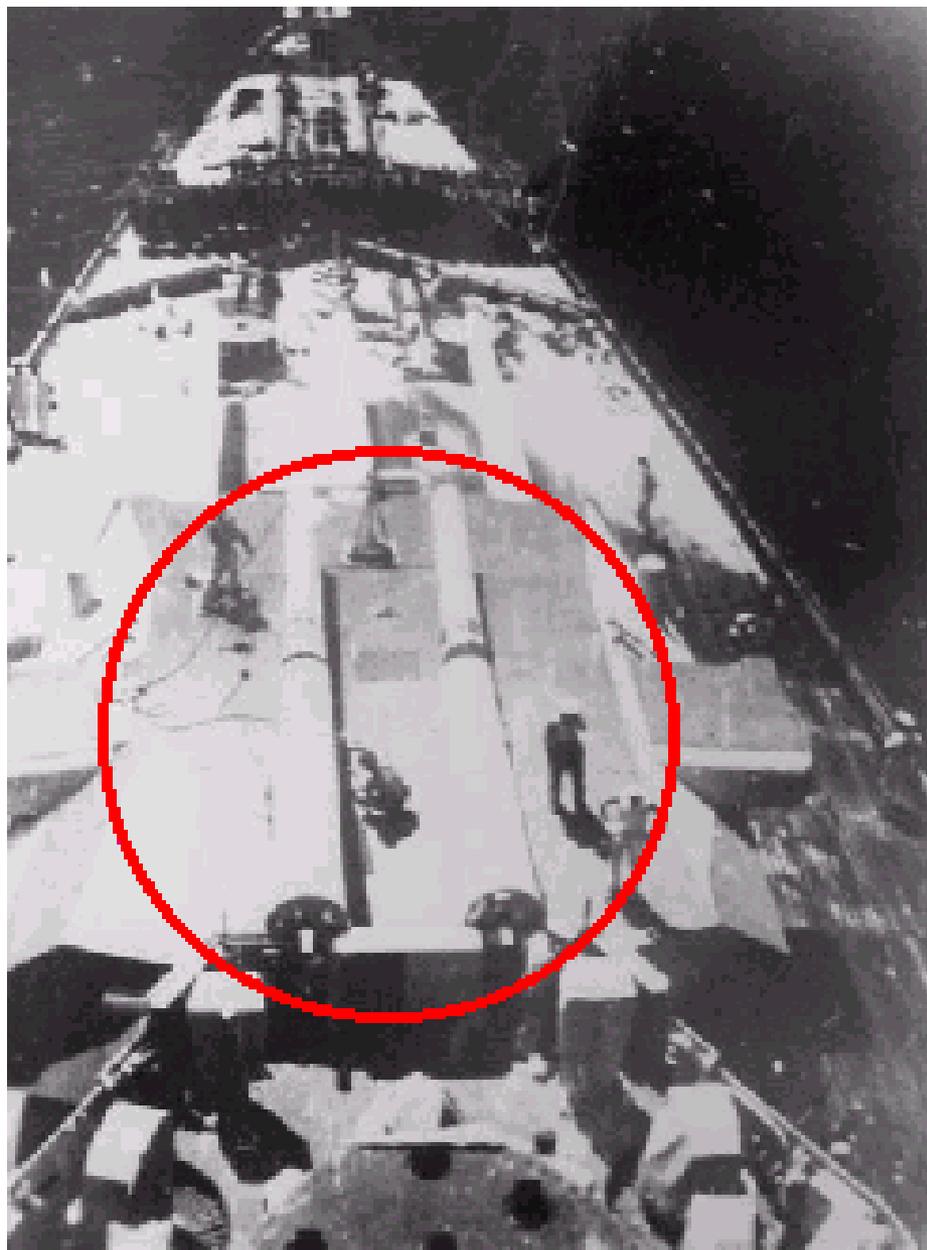
**Torre de artillería falsa agregada detrás de la torre principal A para engañar al adversario  
Vista de babor**



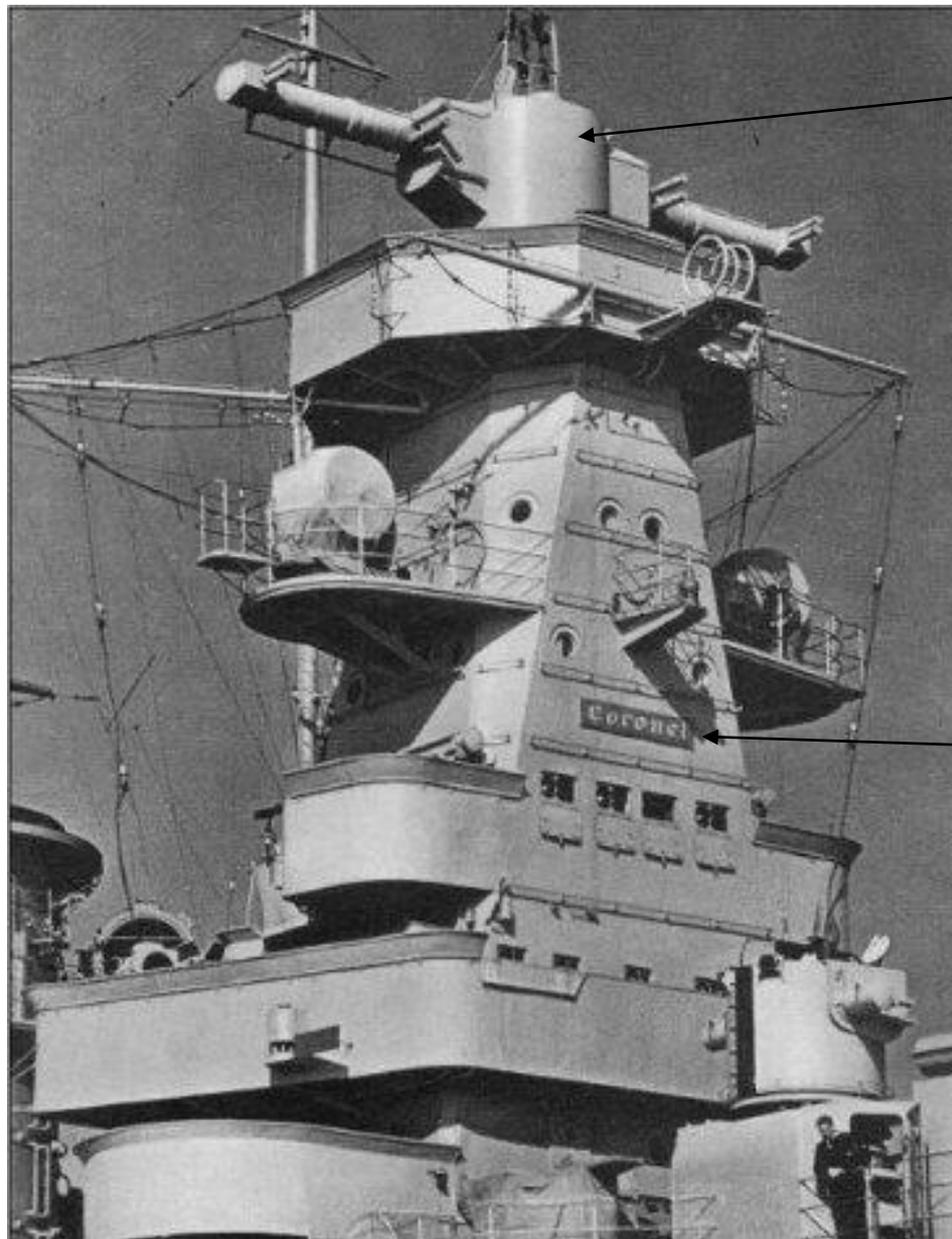
***ADMIRAL GRAF SPEE***

**Torre de artillería falsa agregada detrás de la torre principal A para engañar al adversario**

**Vista de estribor**



**CAÑONES FALSOS DETRÁS DE LA TORRE A**

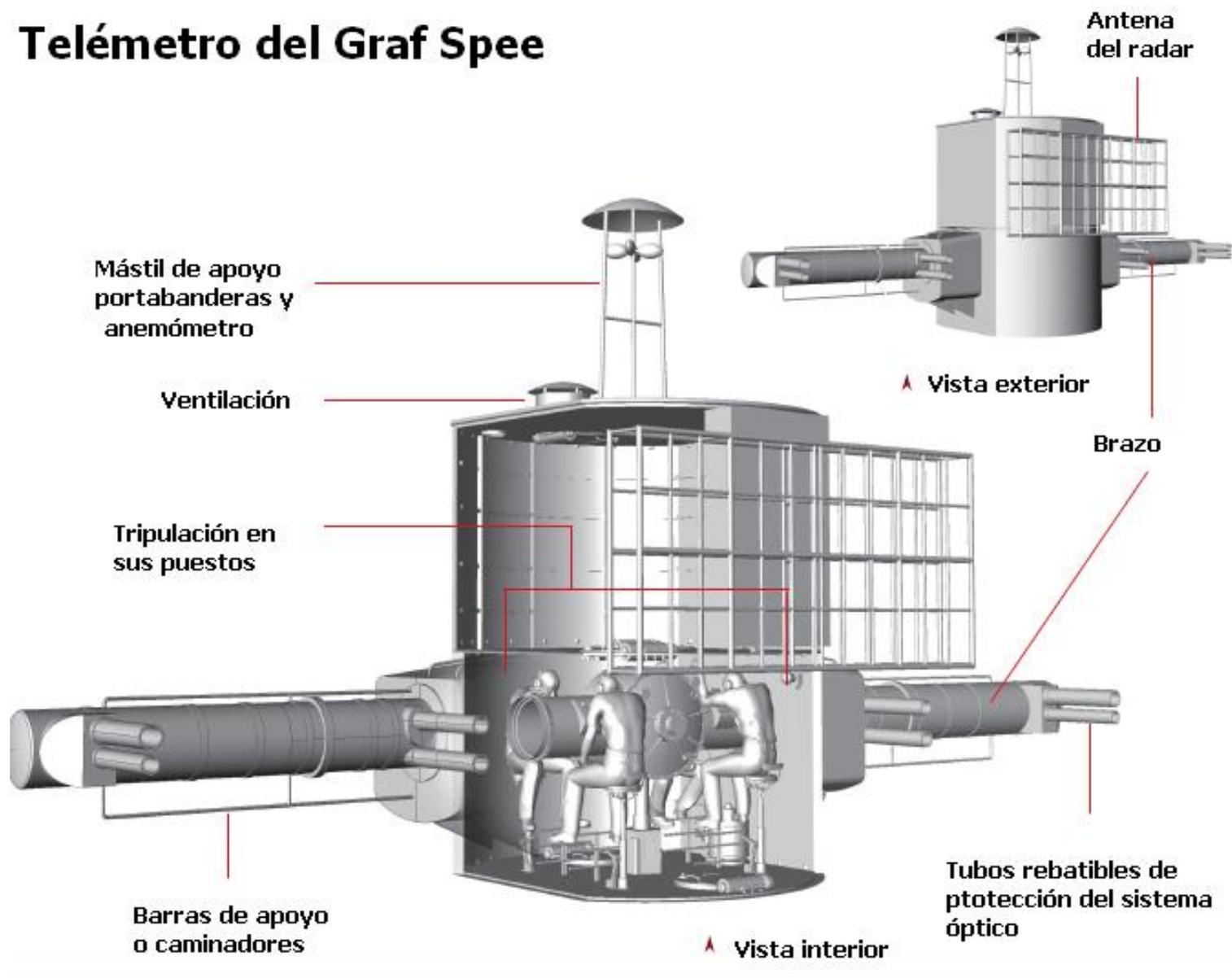


Telémetro

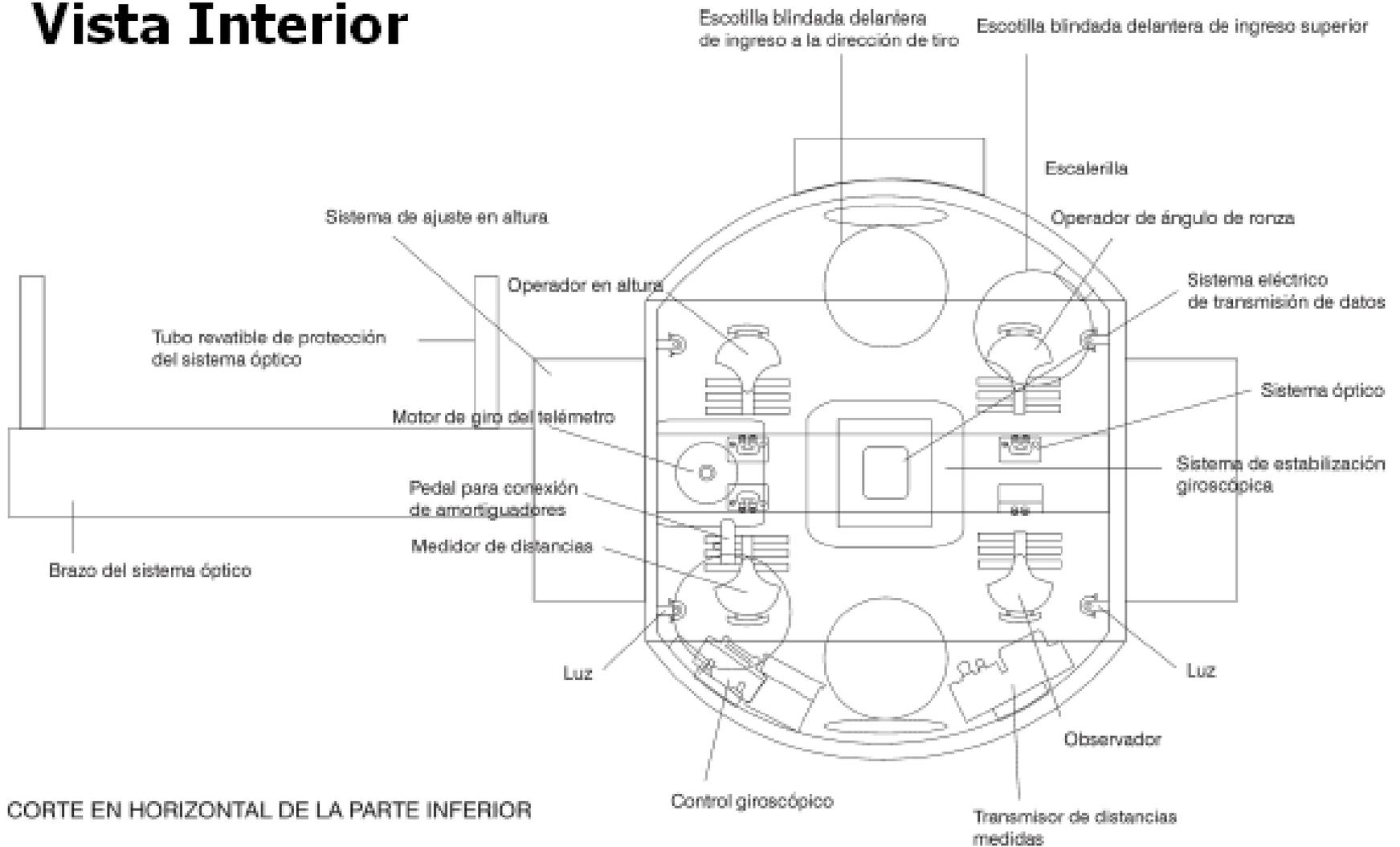
Placa conmemorativa de la  
batalla naval de Coronel  
en la Primera Guerra  
Mundial  
1 de noviembre de 1914

**TORRE DE MANDO (CASTILLO) Y TELÉMETRO PRINCIPAL**

# Telémetro del Graf Spee



# Vista Interior



## **MODIFICACIONES REALIZADAS**

**DICIEMBRE DE 1937 A SEPTIEMBRE DE 1938.**

**Se le retiraron los dos reflectores laterales del mástil torre, dejando un solo reflector al frente.**

**Se le añadió un radar tipo Fumo 22 en la cofa del mástil torre.**

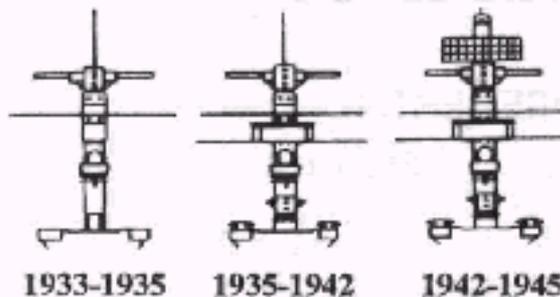
**SEPTIEMBRE DE 1939.**

**Se le adicionaron ametralladoras de 20 mm en montaje simple.**

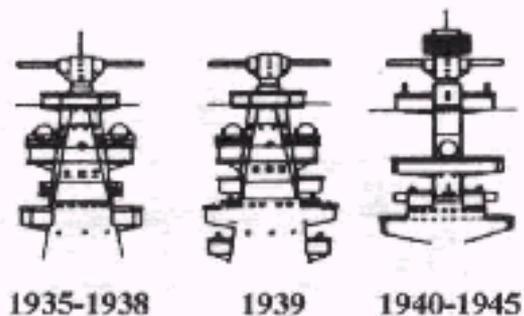
**Se modificó parte del puente principal del castillo principal.**

**El castillo también fue modificado en una de sus alas.**

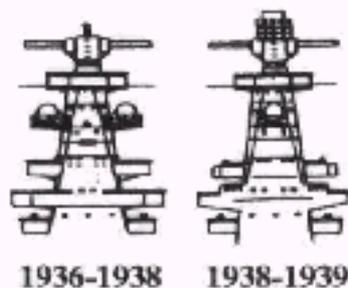
### Deutschland = Lützow



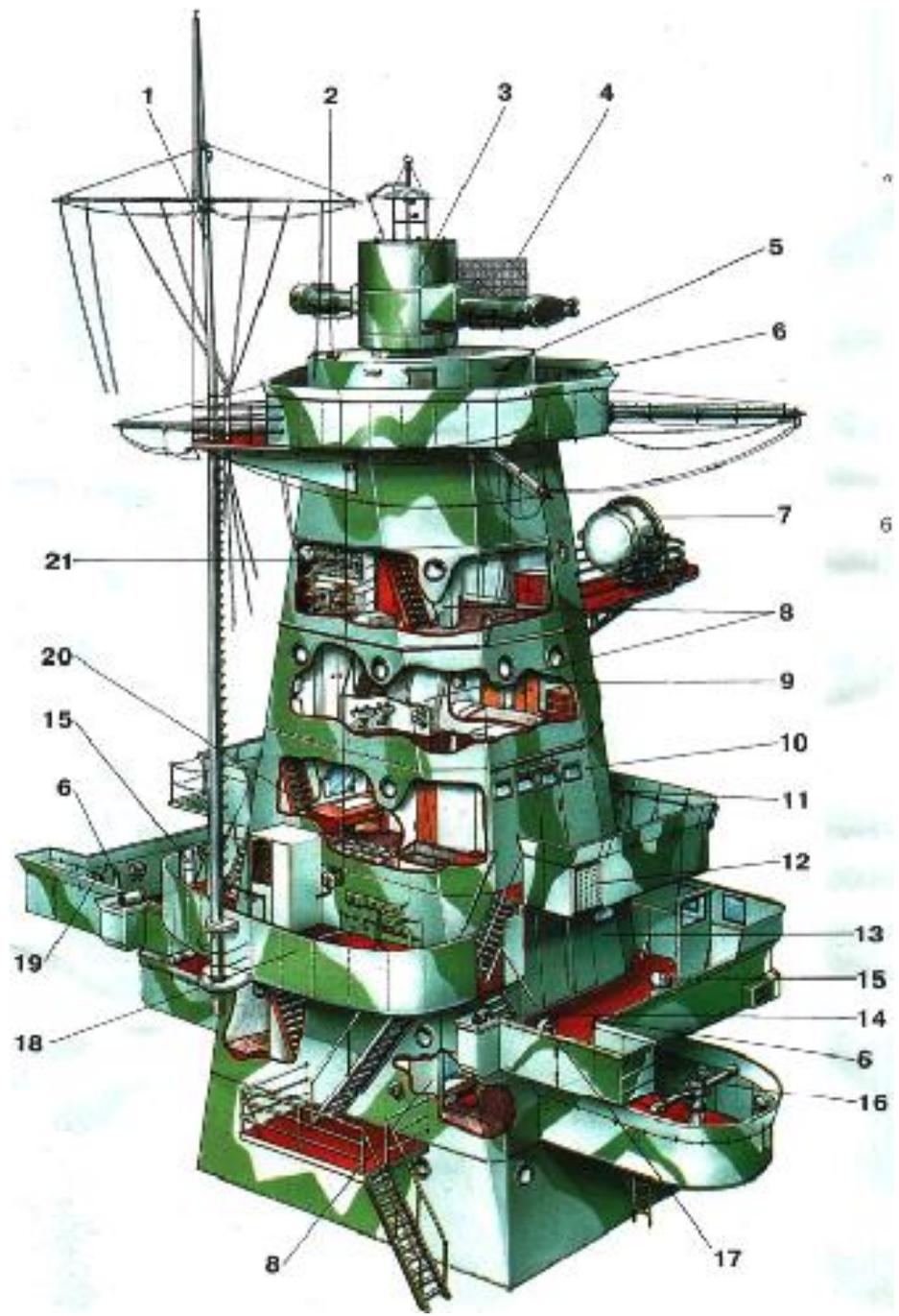
### Admiral Scheer



### Admiral Graf Spee



**DIFERENCIAS Y REMODELACIONES DEL CASTILLO  
DEL ADMIRAL GRAF SPEE Y LOS OTROS DE LA CLASE DEUTSCHLAND**



Ver descripción en la diapositiva siguiente.

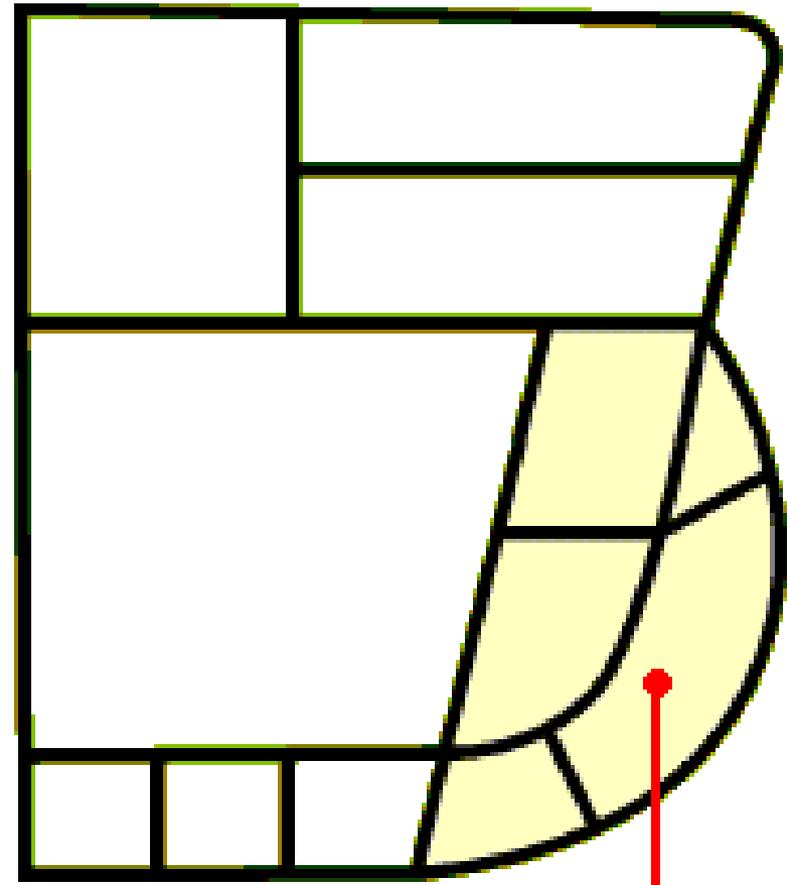
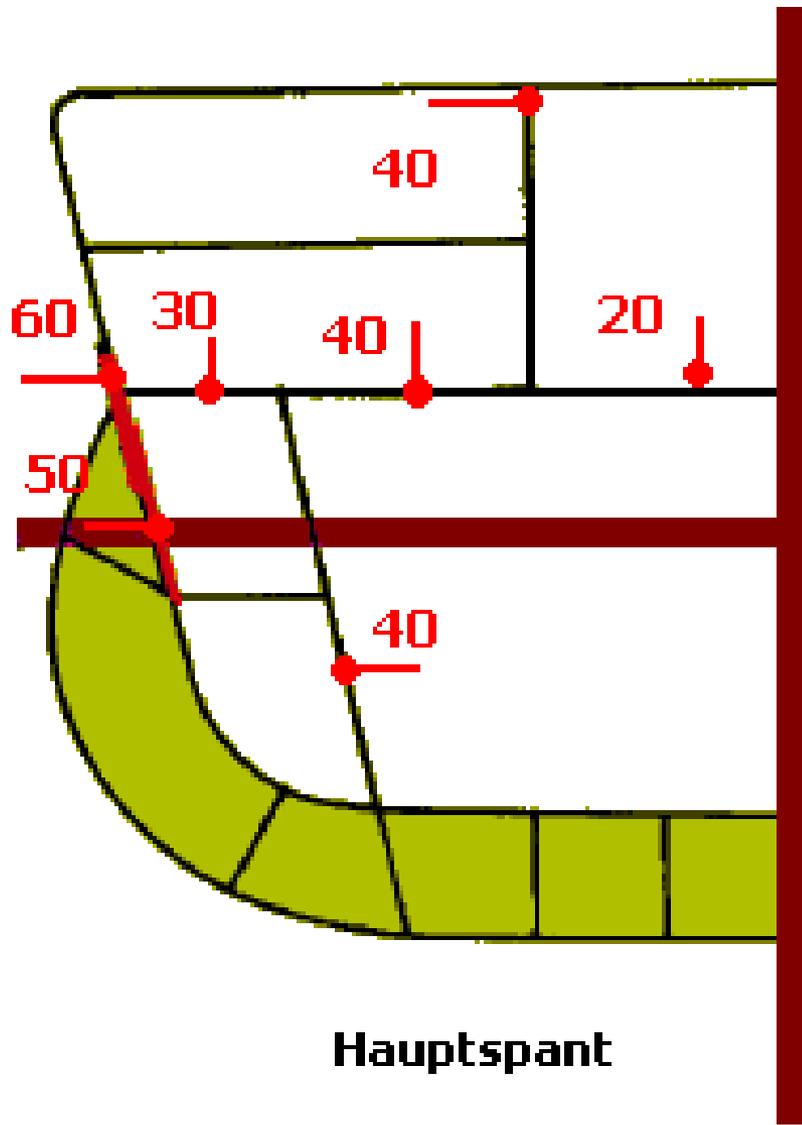
- 1. Mástil principal.**
- 2. Piezas fijas de puesto antiincendios.**
- 3. Telémetro (base del telémetro = distancia entre los dos visores = 10,5m).**
- 4. Antena de radar.**
- 5. Puesto de observación (local cerrado desde donde se observa con ayuda del telémetro).**
- 6. Puesto de transmisión y recepción de señales ópticas (con reflectores o con banderas).**
- 7. Reflector para iluminar objetivos.**
- 8. Cajas de conexiones eléctricas para comunicaciones.**
- 9. Cabina.**
- 10. Puente.**
- 11. Tubo acústico (para comunicación con el puente o con la sala de máquinas). Todos los buques tenían varios tubos para comunicarse a viva voz. El tubo acústico tiene en sus extremos unos bocales para aplicar la boca y un silbato que hacía las veces de tapón cuando el tubo no era utilizado.**
- 12. Plataforma abatible con bisagras.**
- 13. Puesto de navegantes (sala donde se consultan mapas, rumbo, posición, etc.).**
- 14. Posición para un observador con prismáticos.**
- 15. Girocompás (quizá es repetidor del rumbo).**
- 16. Telémetro.**
- 17 a 19. Telégrafos (comunican el puente con la sala de máquinas y otros sectores de la nave).**
- 20. Cabina del Almirante o del Comandante.**
- 21. Sala de radio.**



**SALA DE  
COMUNICACIONES**



**EL CAPITÁN  
LANGSDORF CON LA  
TRIPULACIÓN EN  
BUENOS AIRES**



Parte del sistema de defensa anti-torpedo



**OBSERVANDO EL HORIZONTE**

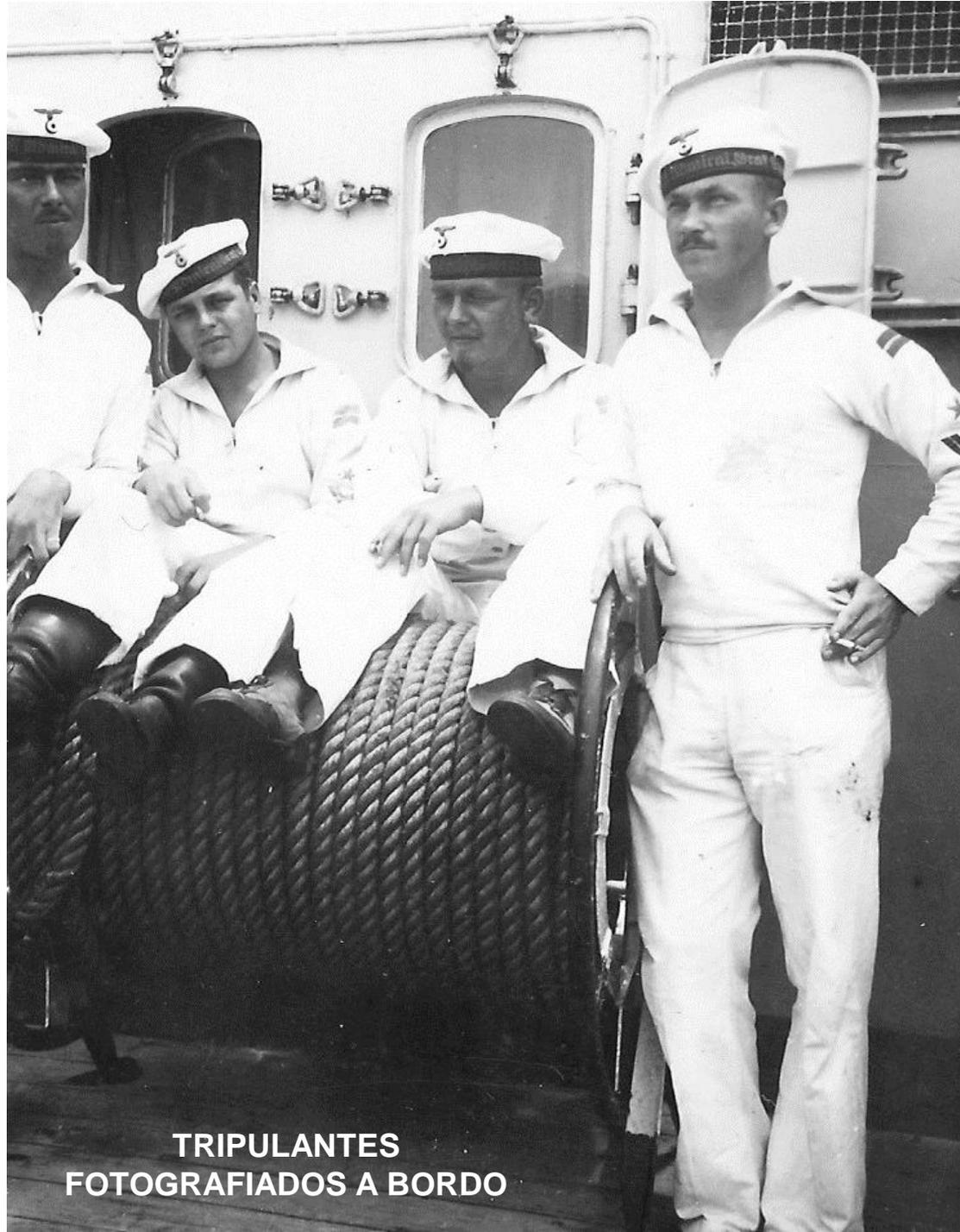


OBSERVANDO EL HORIZONTE



**HEINRICH RUDOLF DICK**

**1939**



**TRIPULANTES  
FOTOGRAFIADOS A BORDO**

**4**

**LOS CRUCEROS BRITÁNICOS  
DE LA FUERZA G**

**Cruceros pesados**

**HMS *CUMBERLAND* y HMS *EXETER***

**Cruceros livianos**

**HMS *AJAX* y HMS *ACHILLES***



## **HMS CUMBERLAND**

**Crucero pesado**

**Artillería principal: 8 cañones de 8 pulgadas en 4 torres dobles.**

**Era el navío más pesado de la flotilla de cuatro cruceros que comandaba el Comodoro Harwood**

**Al iniciarse la batalla se encontraba en las Islas Malvinas.**

**Luego de la batalla, ante la inminente salida del *Graf Spee* del Puerto de Montevideo, el Comodoro Harwood ordenó su regreso inmediato.**

## **HMS CUMBERLAND**

**Class and type: County-class heavy cruiser**

**Name: HMS *Cumberland***

**Builder: Vickers-Armstrong, Barrow in Furness**

**Laid down: 18 October 1924**

**Launched: 16 March 1926**

**Commissioned: 23 February 1928 Recommissioned: 1951**

**Decommissioned: 1946**

**Fate: Sold for scrap 1959**

### **General characteristics**

**Displacement: 9,750 tons (9,010 t) standard  
13,450 tons (13,670 t) full load**

**Length: 630 ft (190 m)**

**Beam: 68 ft 3 in (20.80 m)**

**Draught: 16 ft 3 in (4.95 m)**

**Propulsion: Eight Admiralty 3-drum boilers**

**Four shaft Brown Curtis geared turbines  
80,000 shp**

**Speed: 31.5 knots (58.3 km/h)**

**Range: 3,100 nautical miles at 31.5 knots (5,740 km at 58 km/h),  
13,300 nautical miles at 12 knots (24,600 km at 22 km/h);**

**3,400 tons (3,450 t) fuel oil**

**Complement: 679 (710 as flagship)**

## **General characteristics**

### **Armament**

- **Original configuration**
  - 8 x 8 in (203 mm) dual guns**
  - 4 x 4 in (102 mm) single AA guns**
  - 2 x 2 pdr (40 mm) quadruple pom-pom mounts**
  - 2 x 0.5 in MG quadruple guns**
  - 2 x 21 in (533 mm) quad Torpedo Tubes**

### **Armour**

- **Original configuration**
  - 1 to 4 in magazine box protection**
  - 1.375 in deck**
  - 1 in side-plating, turrets and bulkheads**
  - 4.5 in belt**
  - 4 internal boiler room sides (added 1936-1940)**

**Aircraft carried: Three aircraft with one catapult, removed in 1942**

**Notes: Pennant number 57**



**Comodoro Henry Harwood**



**HMS *EXETER***

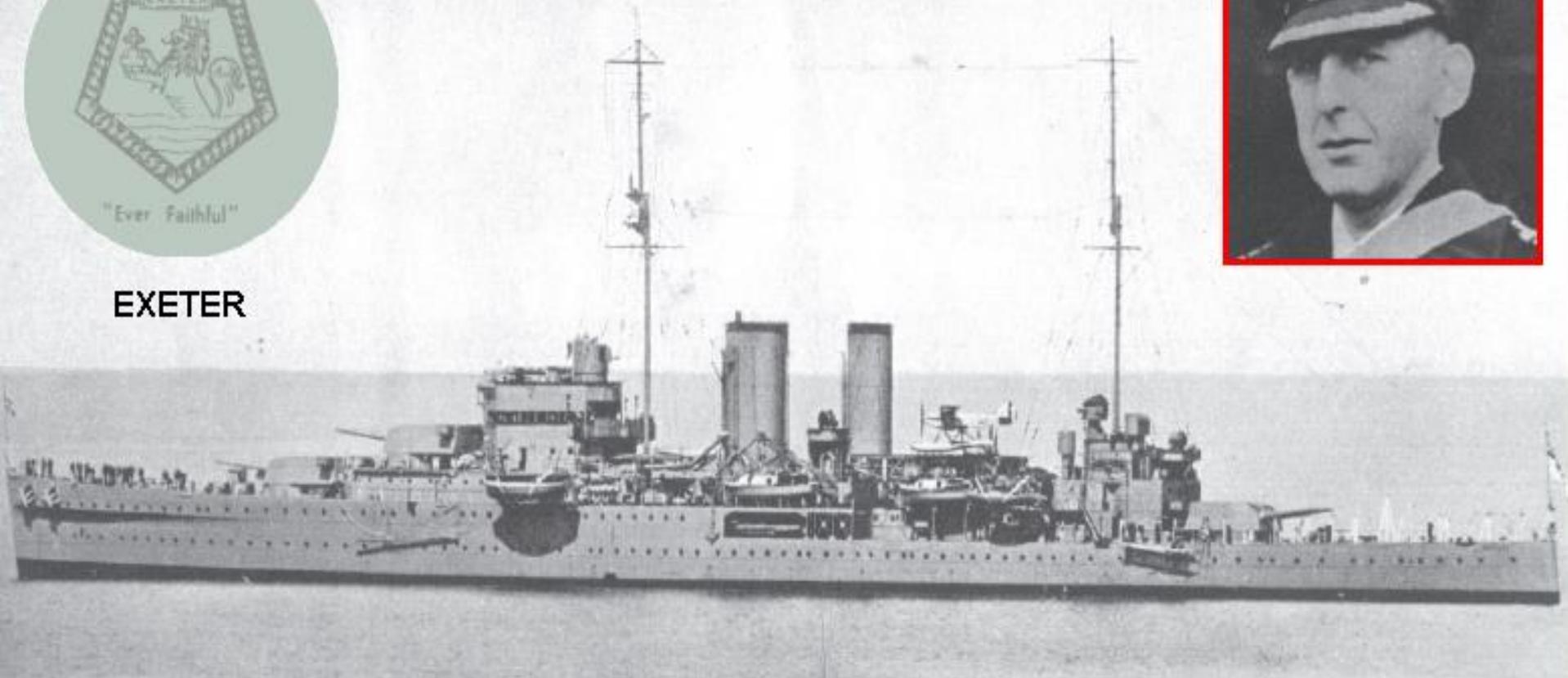
**Crucero pesado**

**Artillería principal: 6 cañones de 8 pulgadas en tres torres dobles**



**EXETER**

**Captain Frederick Secker Bell**



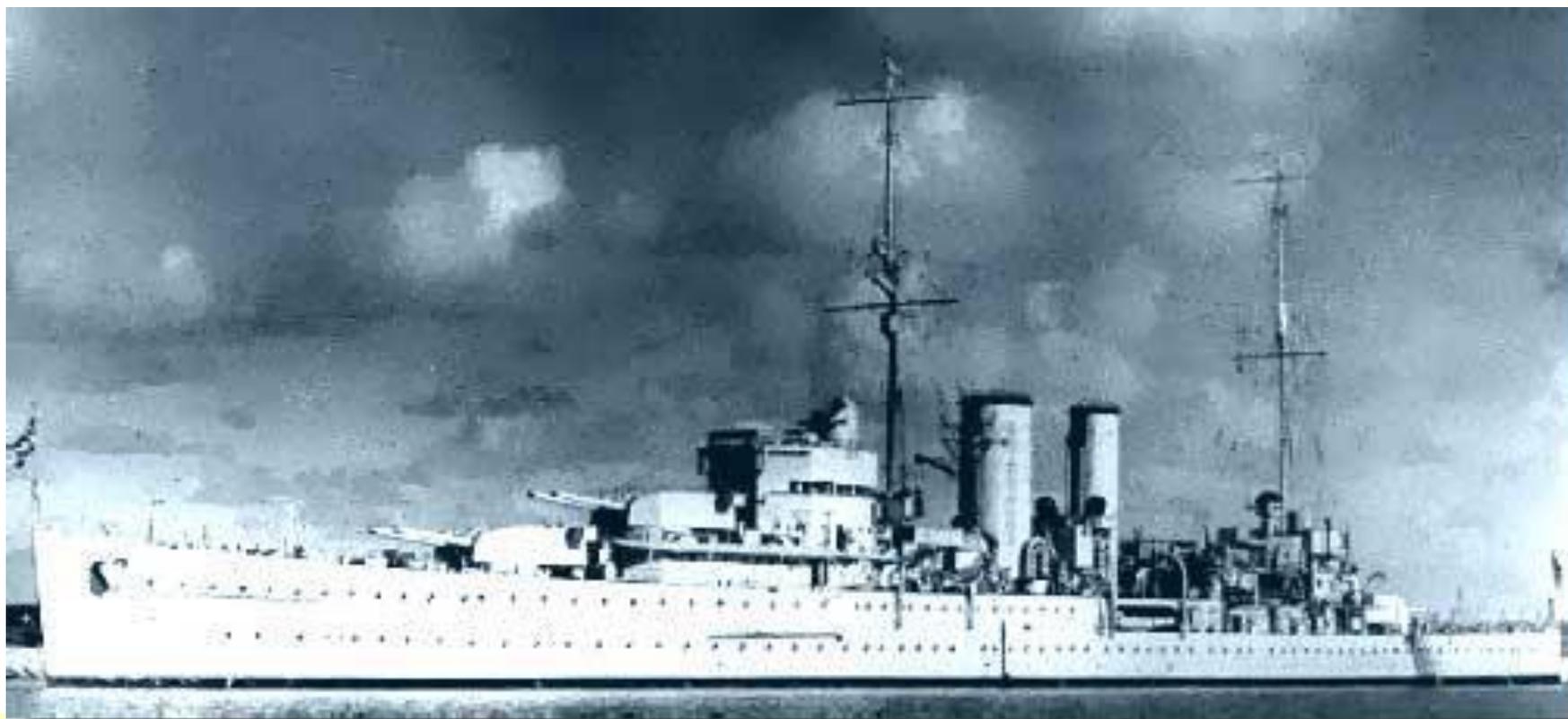
**HMS *EXETER***

**Crucero pesado**

**Era la nave que le seguía en peso al crucero HMS *CUMBERLAND***

**Artillería principal: 6 cañones de 8 pulgadas en 3 torres dobles**

Escudo del HMS *Exter*



**HMS EXETER**

## **HMS *EXETER***

**Class and type:** *York*-class heavy cruiser

**Name:** HMS *Exeter*

**Ordered:** 15 March 1928

**Builder:** Devonport Dockyard, Plymouth

**Laid down:** 1 August 1928

**Launched:** 18 July 1929

**Commissioned:** 27 July 1931

**Fate:** Sunk in battle, 1 March 1942, Second Battle of the Java Sea

### **General characteristics**

**Displacement:** 8,390 tons standard  
10,410 tons full

**Length:** 540 ft (160 m) p/p  
575 ft (175 m) o/a

**Beam:** 58 ft (18 m)

**Draught:** 17 ft (5.2 m)

**Propulsion:** Eight Admiralty 3-drum water-tube boilers  
Parsons geared steam turbines

Four shafts

80,000 shp

**Speed:** 32¼ kts (30½ kts full load)

**Range:** 1,900 tons oil fuel, 10,000 nmi (20,000 km) at 14 knots (26 km/h)

**Complement:** 630

## General characteristics

### **Armament: *as built:***

**6 x BL 8 inch (203 mm) L/50 Mark VIII , twin mounts Mk.II**

**4 x QF 4-inch (101.6 mm) Mk.V guns, single mounts HA Mk.III**

**8 x 0.5 inch (12.7 mm) L/50 Mk.III Vickers machine guns, quad mounts Mk.I**

**2 x triple tubes for 21 inch (533 mm) torpedoes**

### ***war modifications:***

**6 x BL 8 inch (203 mm) L/50 Mark VIII, twin mounts Mk.II**

**8 x QF 4 inch (101.6 mm) Mk.XVI guns, twin mounts HA/LA Mk.XIX**

**8 x QF 2 pdr (40 mm) L/39 Mk.VIII, quad mounts Mk.VII**

**2 x 20 mm Oerlikon, single mounts P Mk.III**

**2 x triple tubes for 21 inch (533 mm) torpedoes**

## **Armour**

### **Main belt**

**3 in**

**2½-1 in enclosing bulkheads**

### **Lower deck**

**1¼ in over machinery**

**1½ in over steering gear**

**Magazine box citadels 5-1 in**

**Transmitting Station 1 in**

#### **Turrets**

**1 in face, rear, crown**

**2½ in base**

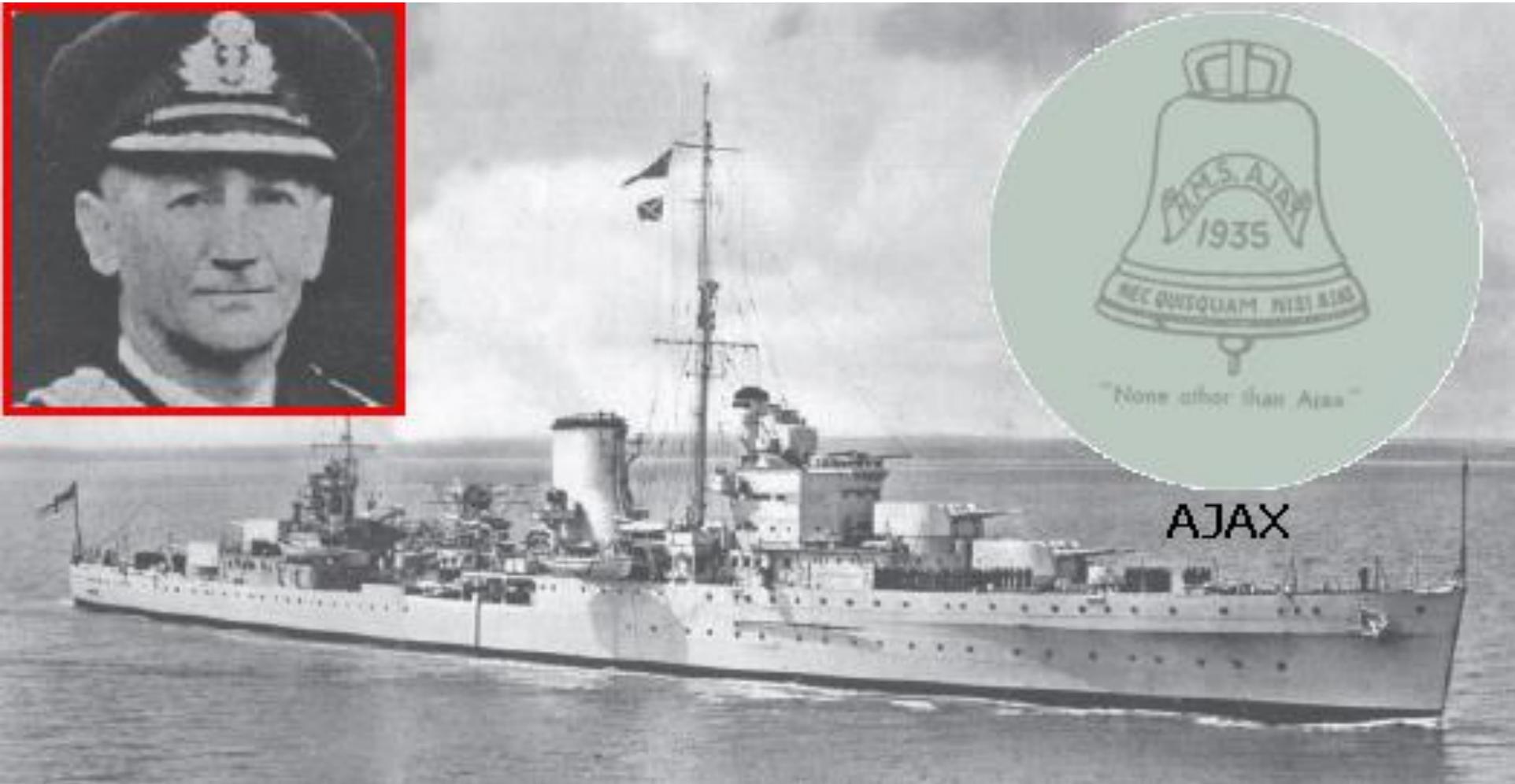
**1 in barbette**

**2 in hoist**

**Aircraft carried: Initially two catapults and aircraft**

**By 1939 one Supermarine Walrus floatplane, one catapult**

**Captain Charles Henry Lawrence Woodhouse**



**AJAX**

**HMS AJAX**

**Crucero liviano gemelo del HMS ACHILES**

**Artillería principal: 8 cañones de 6 pulgadas en 4 torres dobles**

# HMS AJAX

**Class and type:** *Leander* class light cruiser

**Name:** HMS *Ajax*

**Builder:** Vickers Armstrong, Barrow-in-Furness

**Laid down:** 7 February 1933

**Launched:** 1 March 1934

**Commissioned:** 3 June 1935

**Recommissioned:** 11 January 1938

**Decommissioned:** February 1948    **Fate:**scrapped in 1949

## General characteristics

**Displacement:** 7,270 tons standard  
9,740 tons full load

**Length:** 554.9 ft (169.1 m)

**Beam:** 56 ft (17 m)

**Draught:** 19.1 ft (5.8 m)

**Propulsion:** Four Parsons geared steam turbines  
Six Admiralty 3-drum oil-fired boilers  
Four shafts  
72,000 shp

**Speed:** 32.5 knots (60 km/h)

**Range:** 5,730 nmi at 13 knots

**Complement:** peacetime 550  
wartime 680

**Sensors and Processing systems:** type 284/286

air search radar

type 273/271 surface search

type 285 6 inch (152 mm) fire control

type 282 40 mm fire control

## General characteristics

### Armament

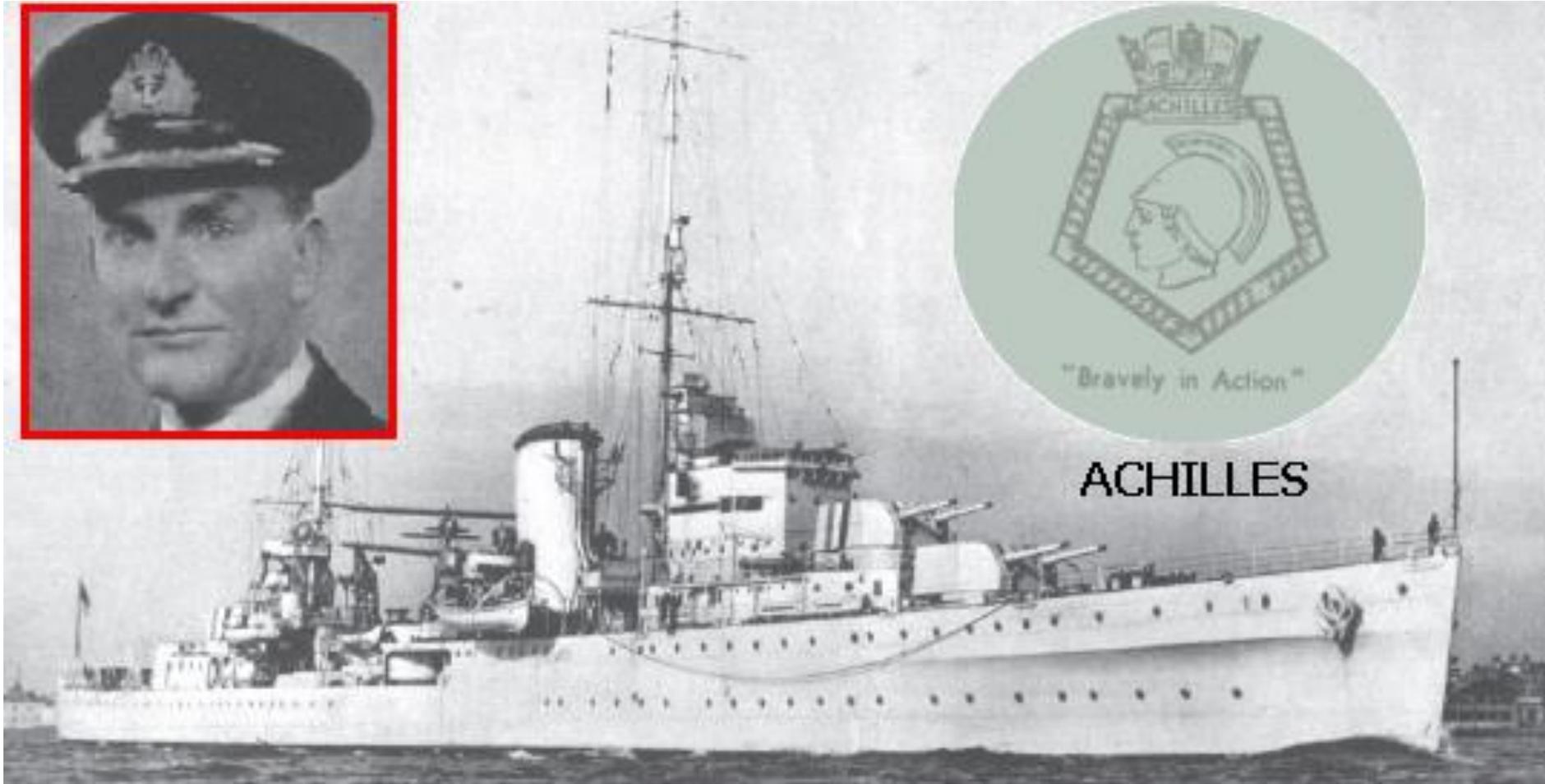
- Original configuration
  - 8 × BL 6 inch Mk XXIII naval guns
  - 4 × 4 in guns
  - 12 × 0.5 in machine guns
  - 8 × 21 in torpedo tubes
- By 1945:
  - 8 × 6 in (152 mm)
  - 8 × 4 in (102 mm)
  - 16 × 40 mm
  - 8 × 21 in (533 mm) torpedo tubes (quadruple mounts)

### Armour

- 4 in (102 mm) main belt
- 2.5 in (64 mm) ends
- 1.25 to 2 in (32 to 51 mm) deck
- 1 in (25 mm) turrets

Aircraft carried: One catapult-launched Fairey Seafox, replaced by a Supermarine Walrus

**Captain William Edward Parry**



**ACHILLES**

**HMS *ACHILLES***

**Crucero liviano gemelo del HMS *AJAX***

**Artillería principal: 8 cañones de 6 pulgadas en 4 torres dobles**

**En servicio en la Armada Real de Nueva Zelanda**

# **HMS *ACHILLES***

**Class and type:** *Leander*-class light cruiser

**Name:** HMS *Achilles*

**Builder:** Cammell Laird, Birkenhead, England

**Laid down:** 11 June 1931

**Launched:** 1 September 1932

**Commissioned:** 10 October 1933

**Out of service:** Loaned to Royal New Zealand Navy 1 October 1936

**Name:** HMNZS *Achilles*

**Commissioned:** 1 October 1941

**Decommissioned:** 17 September 1946

**Fate:** Returned to Royal Navy 17 September 1946

**Fate:** Sold to Indian Navy 5 July 1948

## **General characteristics**

**Displacement:** 7,270 tons standard  
9,740 tons full load (Oct 1945)

**Length:** 555.5 ft (169.3 m)

**Beam:** 56 ft (17 m)

**Draught:** 19.1 ft (5.8 m)

**Propulsion:** Four Parsons geared steam turbines

Six Yarrow boilers

Four shafts

73,280 shp

**Speed:** 32.5 knots (60 km/h)

**Range:** 5,730 nmi at 13 knots

**Complement:** peacetime 550  
wartime 680

## **General characteristics**

### **Armament**

- **Original configuration**
  - 8 × BL 6 inch Mk XXIII naval guns**
  - 4 × 4 in guns**
  - 12 × 0.5 in machine guns**
  - 8 × 21 in torpedo tubes**

### **Armour**

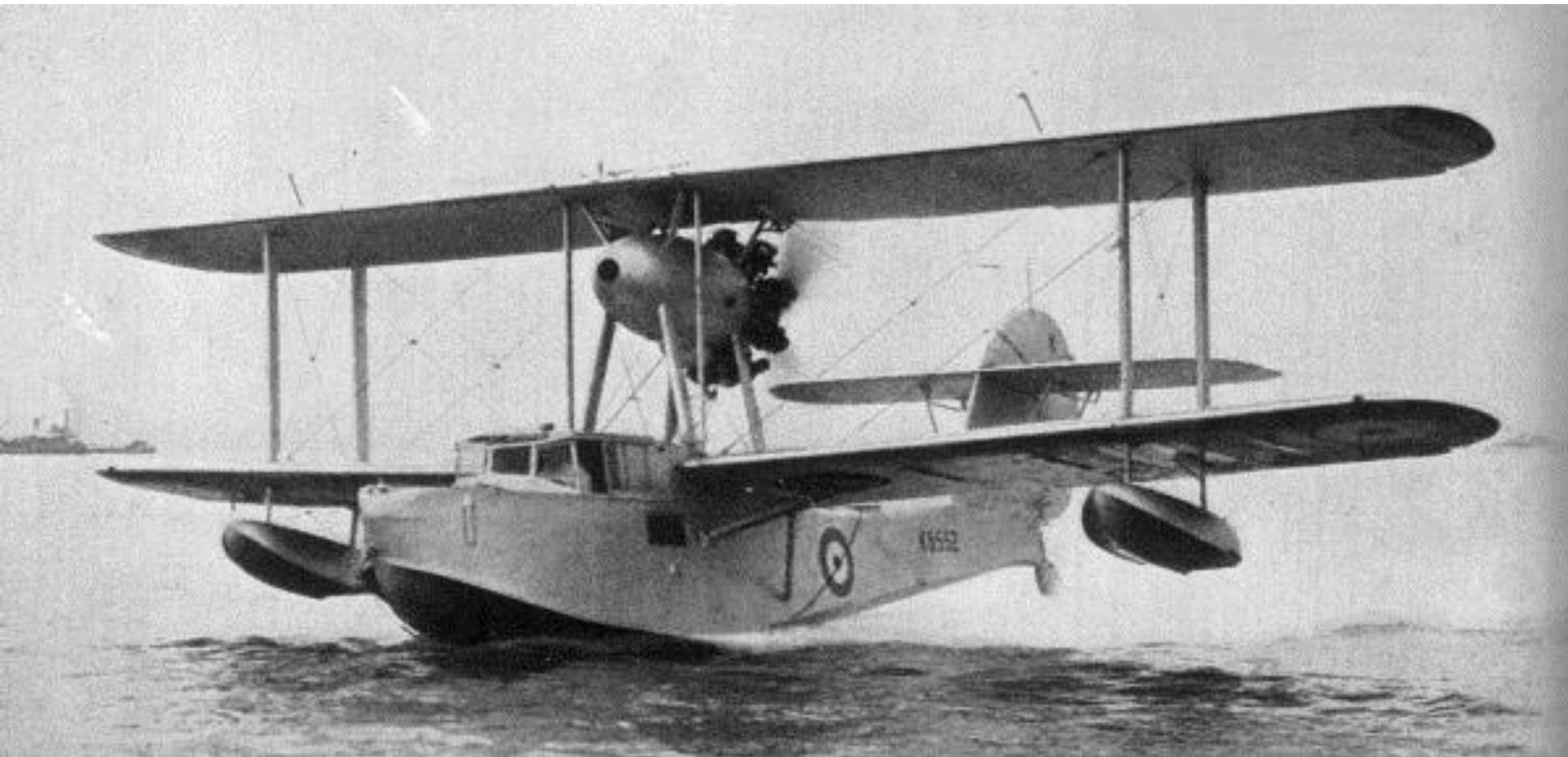
- 3 in magazine box**
- 1 inch deck1 inch turrets**

**Aircraft carried: One catapult-launched aircraft**  
**Original type was a Fairey Seafox**  
**catapult and aircraft later replaced with Supermarine Walrus**

**Notes: Pennant number 70**



**SUPERMARINE WALRUS FLOATPLANE**



**SUPERMARINE WALRUS FLOATPLANE**

**5**

**LA BATALLA**

De acuerdo a los informes de inteligencia, Harwood sabía que tarde o temprano el *Admiral Graf Spee* entraría en aguas del Atlántico Sur y que le tocaría enfrentarlo.

La inteligencia británica había detectado también que en Montevideo y Río de Janeiro se realizaban grandes movimientos de víveres, bajo el control del agregado naval alemán. Todo conducía a pensar que eran para el *Admiral Graf Spee*.

Harwood sabía que el buque alemán tenía tres posibilidades: a) llegar el día 12 cerca a Río de Janeiro, b) aproximarse a Montevideo el día 13, c) moverse por los alrededores de las Islas Malvinas el día 14.

Harwood decide concentrar sus fuerzas frente al Río de la Plata desde el día 10 de diciembre.

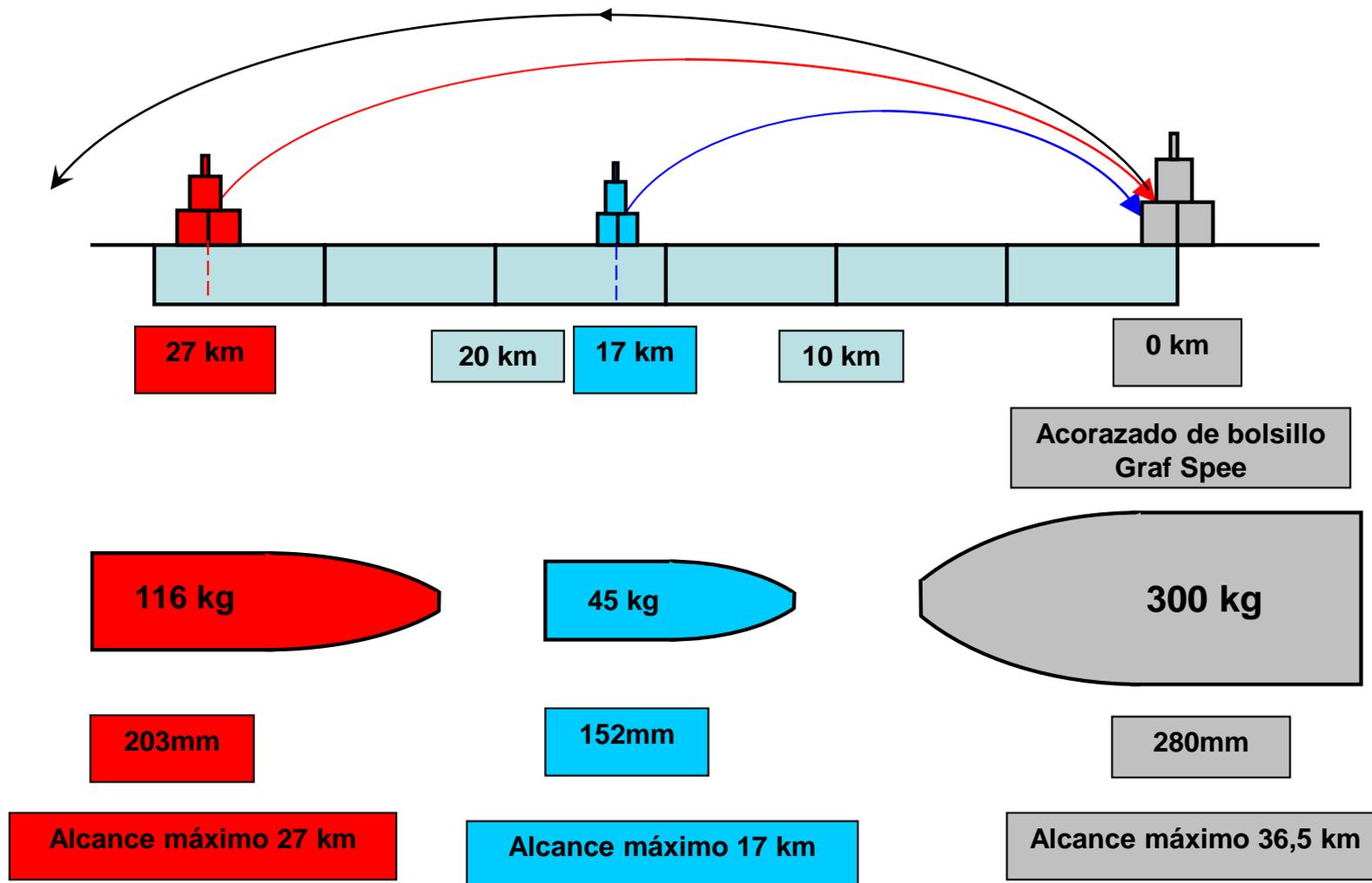
El día 9 de diciembre la inteligencia naval alemana informa de un convoy de cuatro buques en las costas suramericanas escoltados por un crucero.

## **EL AVISTAJE.**

A las 06.00 hs del día 13 de diciembre el *Admiral Graf Spee* avista los barcos en el horizonte. Langsdorff cree que los ingleses lo habían divisado y decide atacarlos.

Los tres barcos británicos navegan formados en línea. Es probable que Langsdorff haya pensado que se trataba de una escolta, formada por un crucero y dos destructores, que acompañaba al convoy y decide atacar.

Los vigías británicos detectan de la presencia del navío alemán 14 minutos más tarde.



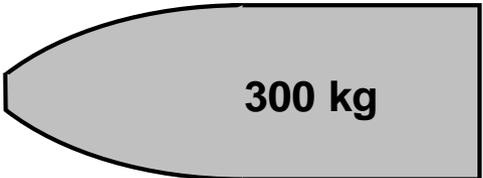
## ALCANCE MÁXIMO DE LA ARTILLERÍA PRINCIPAL DE LAS NAVES

Distancia entre el *Graf Spee* y la escuadra británica (*Exeter*, *Achilles* y *Ajax*) medida desde el *Graf Spee* (km 0)

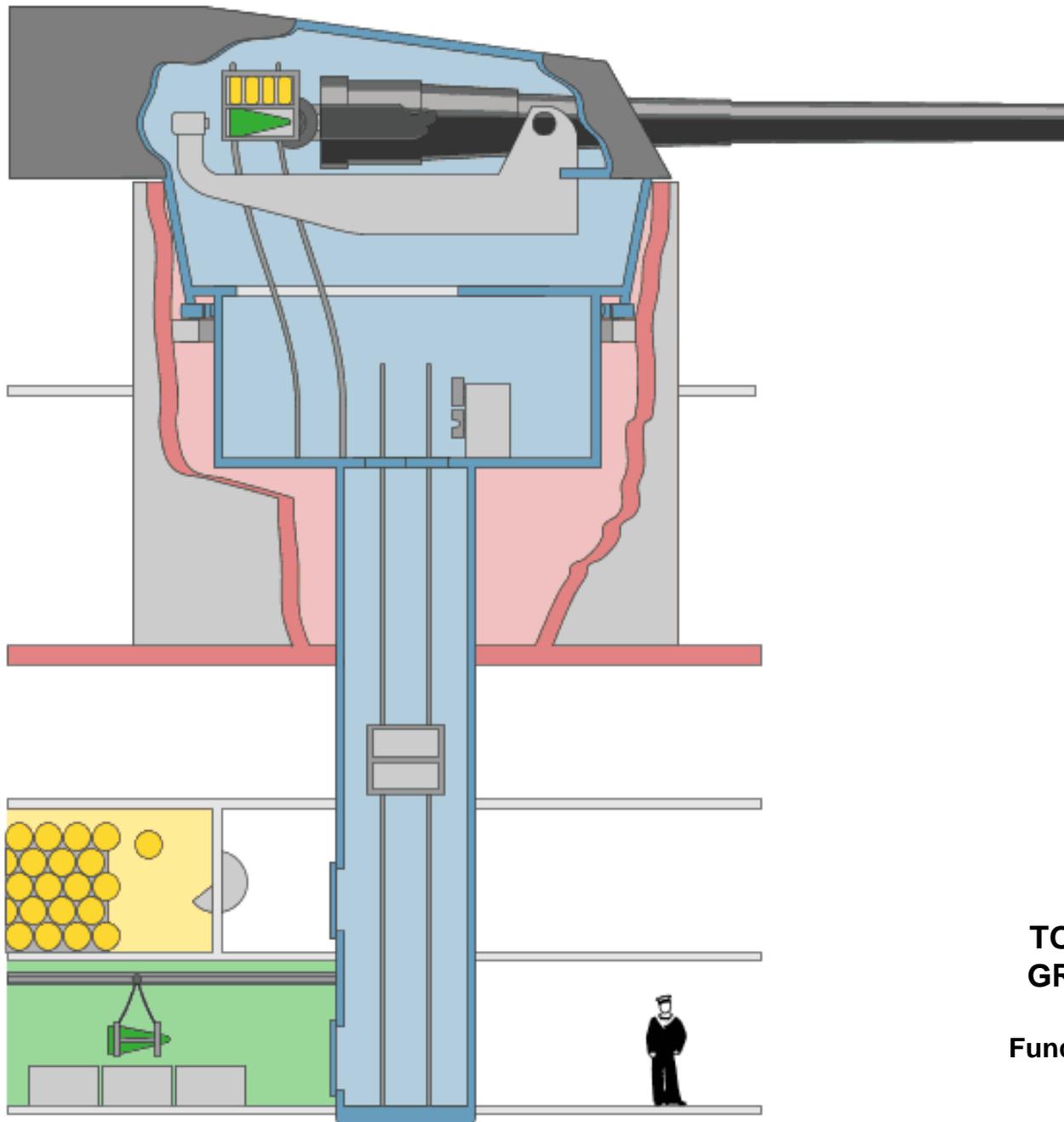
El *Graf Spee* tenía alcance total sobre la escuadra británica

Esto no sucedía con los gemelos *Achilles* y *Ajax*

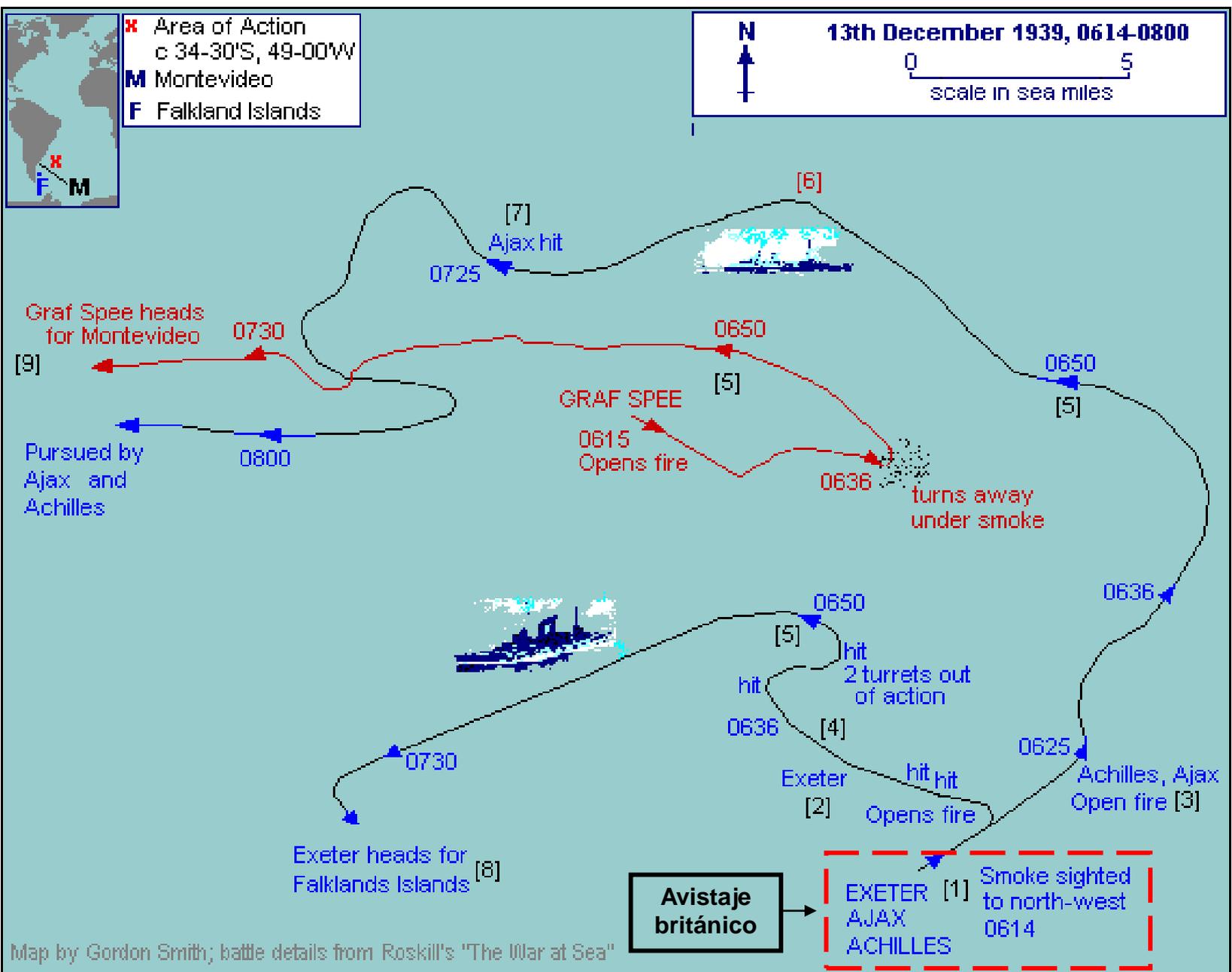
El alcance de los proyectiles de 280mm del *Graf Spee* era de 36,5 km

|                  |  |   |
|------------------|--|---|
| <b>Graf Spee</b> | <b>2 andanadas de 6 proyectiles / minuto</b> |  <b>300 kg</b> |
| <b>Exeter</b>    | <b>6 andanadas de 6 proyectiles / minuto</b> |  <b>116 kg</b> |
| <b>Ajax</b>      | <b>6 andanadas de 8 proyectiles / minuto</b> |  <b>45 kg</b>  |
| <b>Achilles</b>  | <b>6 andanadas de 8 proyectiles / minuto</b> |  <b>45 kg</b> |

### **CADENCIA DE FUEGO DE LA ARTILLERÍA PRINCIPAL DE LAS NAVES**



**TORRE DE ARTILLERÍA DE  
GRUESO CALIBRE DE UNA  
NAVE BRITÁNICA**  
Funcionamiento del mecanismo de  
recarga de los cañones

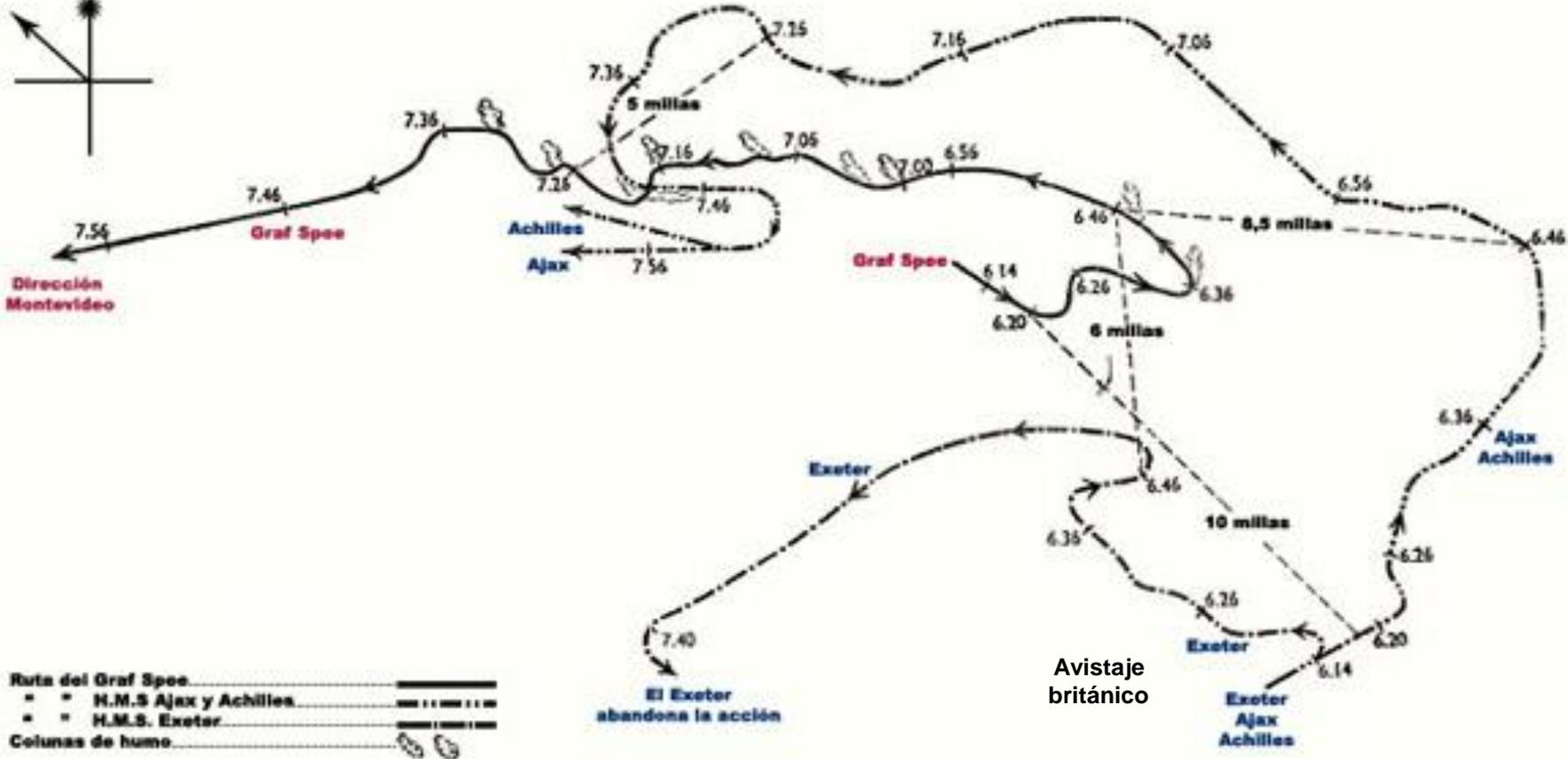


## DESARROLLO DE LA BATALLA



Dirección  
Montevideo

- Ruta del Graf Spee
- H.M.S Ajax y Achilles
- H.M.S. Exeter
- Columnas de humo



La formación inglesa estaba comandada por el Comodoro Harwood, la cual el 2 de diciembre se encontraba en Port Stanley (Islas Malvinas), el comodoro recibió información del Almirantazgo sobre el hundimiento del *Doric Star* y concluyó, después de evaluar las condiciones del tiempo, posibles rutas, la misión encomendada al buque alemán y su velocidad, que podría estar cerca de Río de Janeiro o del Río de La Plata, enfilando hacia este último.

El acorazado alemán podía enfrentar fácilmente a la formación inglesa pues sus cañones principales de 280mm tenían un alcance de 28km, mientras que la mayor de las unidades inglesas, el *Exeter*, con sus cañones de 203mm solo alcanzaba 24km. Por lo anterior su estrategia sería mantener alejado al mayor de la formación con los cañones principales y martillar los otros buques con el armamento secundario.

El comodoro Harwood esperaba a su vez atacar al corsario mediante una maniobra de pinza, con lo cual el buque alemán debería lidiar con dos frentes de combate al mismo tiempo.

El 13 de diciembre a las 6:16 el *Graf Spee* avistó al *Exeter* y rompió fuego con sus cañones principales. A la tercera andanada centró al buque inglés destruyendo las instalaciones de comunicaciones y el sistema de control de tiro. A las octava andanada impactó la torre B de 203mm, mató a los servidores de la pieza, destrozó la cabina principal y destruyó la cabina del timón.

Mientras tanto el *Ajax* y el *Achilles*, acercándose de costado, a las 6:20 horas iniciaron su cañoneo sobre el *Graf Spee*. Sin embargo las primeras salvas quedaron cortas. Éste supuso que el *Exeter* estaba fuera de combate y volvió sus torres de 280mm sobre los dos cruceros ligeros. Los navíos ingleses iniciaron una maniobra de separación y perdieron la oportunidad de lanzar un ataque con torpedos. El *Exeter* mientras tanto logró acercarse y lanzó una salva de torpedos contra el *Graf Spee* sin alcanzarlo. Nuevamente las dos torres triples del navío alemán centraron al *Exeter* destruyendo la cabina del oficial de derrota, penetrando al cuarto de radiotelegrafistas, destruyendo la torre A de 203mm. El crucero inglés, a pesar de que siguió luchando, recibió autorización de retirarse, mientras hacía agua por el casco.

Los otros dos cruceros reanudaron el ataque, pero el *Graf Spee* centró al *Achilles* y destruyó la torre de puntería y barrió al navío inglés con gran cantidad de metralla.

A las 7:00 de la mañana el *Graf Spee* abandonó la zona de combate seguido por el *Ajax* y el *Achilles*.

Hasta aquí Langsdorff tenía las cosas a su favor, su buque estaba intacto, las torres triples conservaban su plena capacidad, los navíos ingleses lo seguían pero no podían acercársele mucho pues los podía barrer con su armamento principal sin ser alcanzado.

Langsdorff debió haber abandonado la zona a toda máquina y aprovechando sus cañones para perderse, sin embargo no lo hizo y decidió entablar batalla nuevamente.

A las 7:24 del 14, el *Ajax* intentó un ataque de torpedos, pero el *Graf Spee* los eludió; el *Ajax* recibió una nueva andanada de 280mm y quedó con las dos torres de popa de 203mm fuera de combate.

A las 7:38 la distancia entre los navíos era de 4 millas. Con ello toda la artillería del *Graf Spee* podía utilizarse, incluidos los antiaéreos de 88mm.

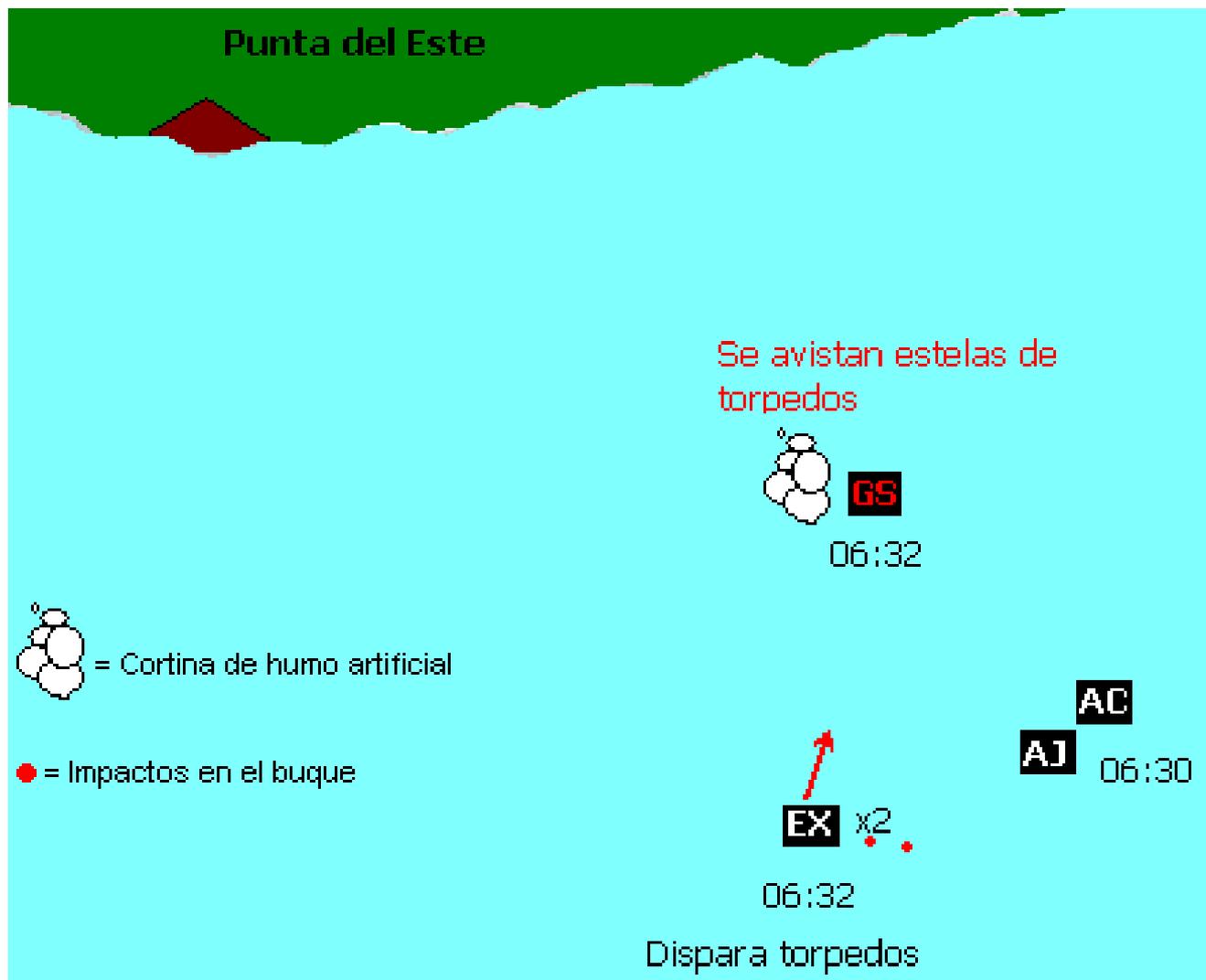
Los dos navíos ingleses se encontraban con parte de su armamento principal fuera de combate y gravemente dañados; el *Exeter* ya se había retirado hacia las Malvinas con graves daños y con toda su artillería principal inutilizada; el *Graf Spee* navegaba a toda máquina y toda su artillería permanecía en combate.

Los cruceros ingleses siguieron al acorazado alemán, uno a babor y otro a estribor, mientras se disparaban nuevas salvas.

Langsdorff examinó su buque y tomó la determinación de refugiarse en el puerto más cercano para reparar averías.

A las 22:13 horas el *Graf Spee* entró en el puerto de Montevideo (Uruguay).

El Almirantazgo inglés mientras tanto había ordenado el desplazamiento a toda máquina hacia la zona de combate del portaviones *Ark Royal*, el crucero de batalla *Renown*, tres cruceros y tres destructores.



A las 06:32 en el *Graf Spee* se registran los daños siguientes :

"Cañón de 15cm (babor III) fuera de servicio; 10,5cm Flak I (estribor), inutilizada; elevadores delanteros de munición de 15 cm, fuera de servicio..."

Punta del Este



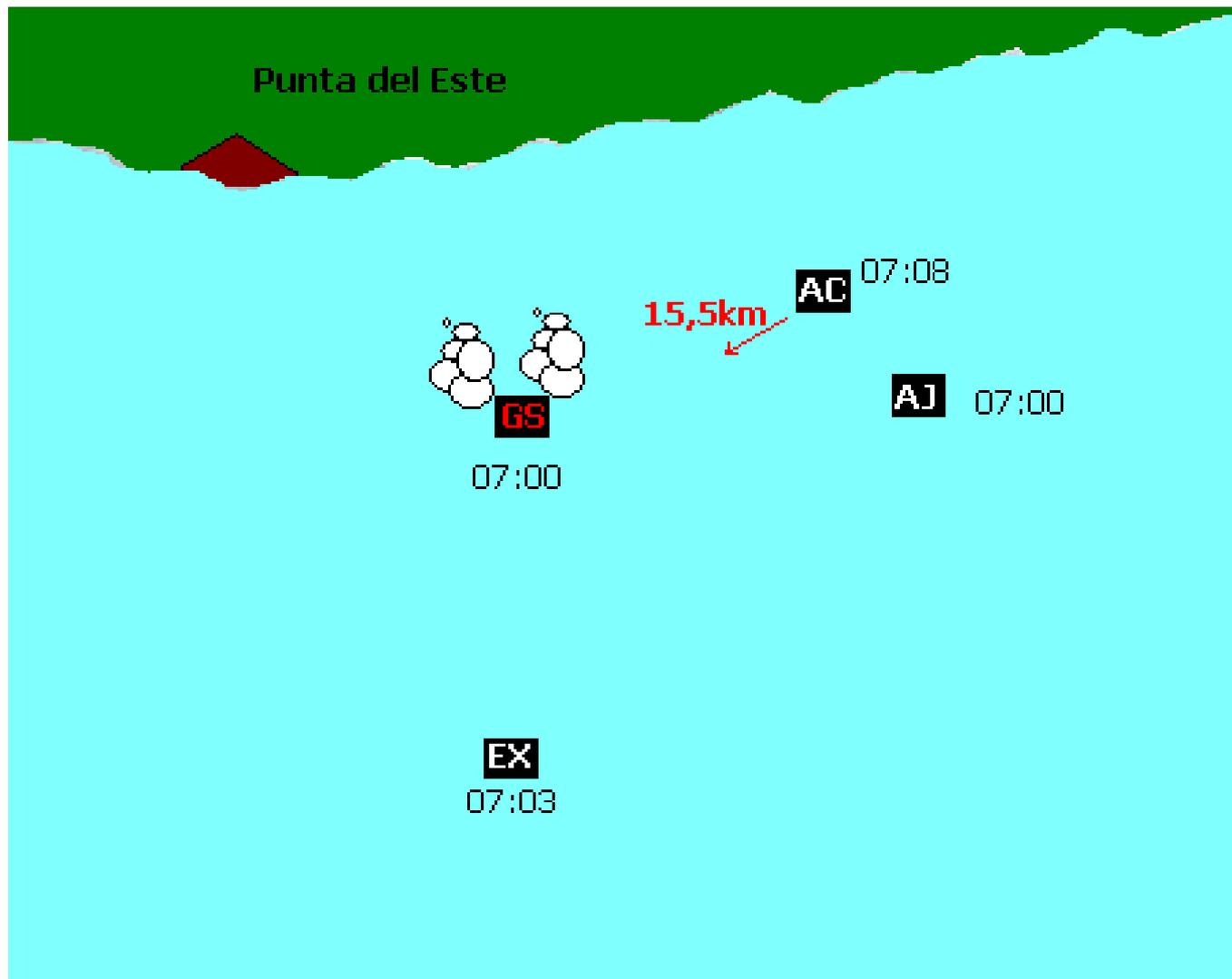
Achilles  
dañado

AC\* 06:40

AJ

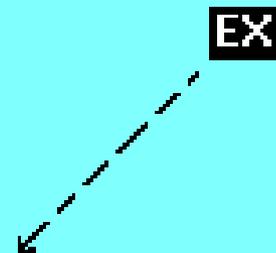
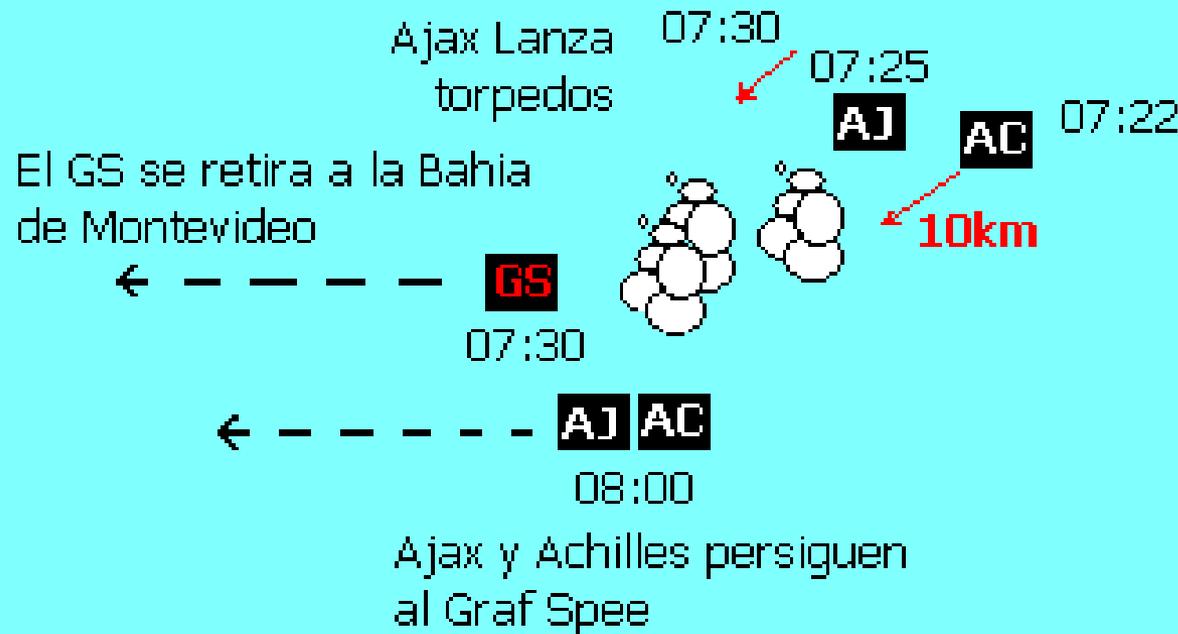
Ajax libera  
Hidroavión





A las 07:00 los gemelos *Ajax* y *Achilles* disparan ininterrumpidamente sobre el *Graf Spee*. Langsdorff, desobedeciendo las órdenes de la Kriegsmarine, dirige las maniobras desde la cofa de combate. A babor del *Graf Spee* aparece el *Exeter* entre nubes de humo, haciendo fuego con su torre de proa. Langsdorff ordena que el *Graf Spee* dirija sus cañones de 28cm hacia el *Exeter*.

# Punta del Este



Exeter se retira a las Malvinas gravemente dañado y disparando con el cañon de una torre y con control local.



### **CARGUERO BRITÁNICO *SHAKESPEARE***

**NOTA:** El 5 de enero de 1941, patrullando el área geográfica situada entre las islas Canarias y la costa africana, el submarino italiano *Cappellini* interceptaría y hundiría, en medio de un gran duelo artillero, al vapor británico armado «Shakespeare», de 5.029 toneladas.

Suena nuevamente la alarma en el *Graf Spee*, ésta vez se trataba del antiguo crucero uruguayo *Uruguay* que salió al cruce del *Graf Spee* para impedirle que navegase entre la Isla de Lobos y la costa, además de ubicarse entre el *Graf Spee* y los cruceros británicos para que no se adentraran en la costa uruguaya.

Más tarde Langsdorff declaró su admiración por el Capitán Fuentes (Uruguay), quien a pesar de ver el poderío de las naves involucradas, se interpuso para proteger los derechos uruguayos.

El guardafaro del faro de Punta del Este informa que el *Graf Spee* disparó dos salvas de 280 mm contra el *Ajax*.

El comodoro Harwood ordena al *Ajax* situarse al sur del Banco Inglés.

A las 21:32 el *Achilles* sigue disparando y acercándose a la peligrosa distancia de cinco millas del *Graf Spee*.

Siendo las 22:17 el comodoro Harwood ordena el cese del fuego debido a la proximidad de la bahía de Montevideo.

A las 00:00 del día 14 de Diciembre el *Graf Spee* amarra en el puerto de Montevideo. Comienza entonces la Batalla de las mediaciones políticas.

El HMS *Cumberland*, procedente de las Isla Malvinas, se une al HMS *Ajax* y al HMS *Achilles*.



URUGUAY



### **CRUCERO *URUGUAY***

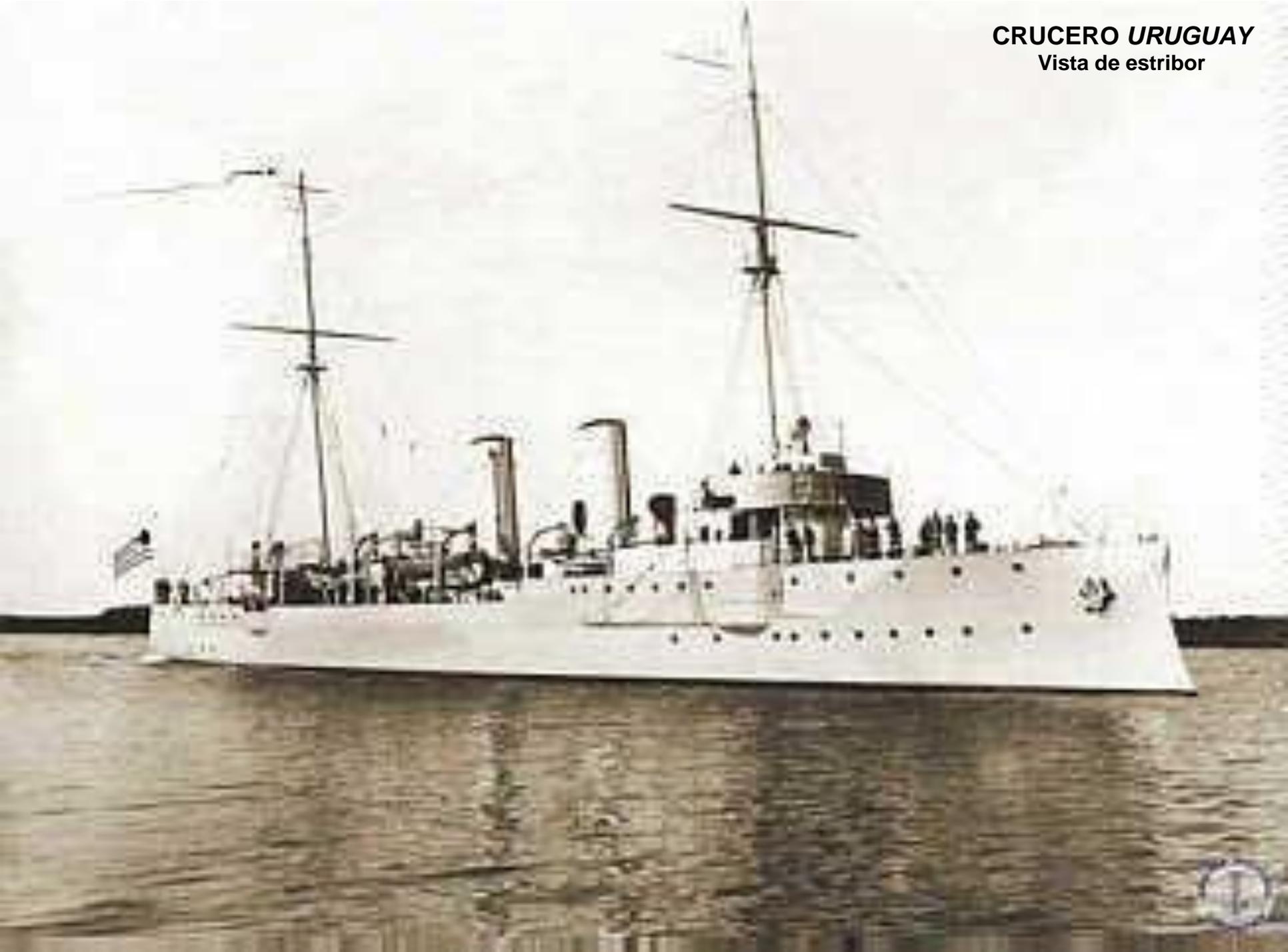
**Incorporado a la Armada de Uruguay en 1910**

**Vista de babor**

**Tonelaje: 1250 Tn**

**Armamento: 2 Cañones de 120 mm ; 4 cañones de 75 mm ; 6 cañones de 37 mm ;  
6 fusiles ; 2 tubos lanzatorpedos de 450 mm**

**CRUCERO URUGUAY**  
Vista de estribor



**Mientras tanto, en Montevideo y Buenos Aires los británicos hacen circular el rumor que una gran flota se había reunido frente al estuario del Río de la Plata. En realidad el único buque que había llegado era el HMS *Cumberland*, que reemplaza al HMS *Exeter*.**

**El viejo crucero *Uruguay* se mantuvo vigilante hasta ver que el *Graf Spee* ingresara a la Bahía de Montevideo y además se ordenó doble vigilancia para la búsqueda de posibles náufragos. Más tarde amarró cerca de Isla de Flores y partió al amanecer del día siguiente rumbo hacia el Este nuevamente.**

**De acuerdo a las leyes internacionales, el *Admiral Graf Spee* tenía 72 horas para realizar reparaciones antes de salir del puerto. Las diligencias diplomáticas alemanas para extender el plazo no tuvieron éxito.**

**Bajo esas circunstancias, Langsdorff recibe desde Alemania instrucciones de salir luchando o hundir el buque. Específicamente se le ordena no permitir la internación del buque en Uruguay.**

**Langsdorff sabe que no tiene suficientes municiones para intentar una salida debiendo enfrentar en combate a un número mayor de naves de guerra enemigas.**

**El día 15 de diciembre, 320 oficiales y tripulantes, incluyendo al Capitán Langsdorff , bajan a tierra para dar sepultura a los muertos.**

**El día 17 de diciembre, no pudiendo dirigirse a Buenos Aires, la tripulación es transferida al barco alemán *Tacoma* y a otros barcos argentinos que fueron enviados más tarde a Argentina.**

**El *Admiral Graf Spee*, abandona el puerto de Montevideo con una tripulación reducida. Una vez fuera del puerto vira a estribor, se detiene a la altura de Punta Yeguas, a unos 7 km del Puerto de Montevideo. El equipo de voladura activa los mecanismo de tiempo y cierra todas las escotillas para potenciar los efectos de la explosión. Dispone de 20 minutos para abandonar el buque. El Capitán Langsdorff es el último en abandonar el *AdmiralGraf Spee*.**

**A las 19.56, en aguas poco profundas, se produjo la voladura.**

**El Capitán Langsdorff y la tripulación se trasladan a Buenos Aires.**

**El día 19, en su habitación en el Arsenal Naval de Buenos Aires, el Capitan de Navío Hans Langsdorff se quita la vida de un disparo en la cabeza.**

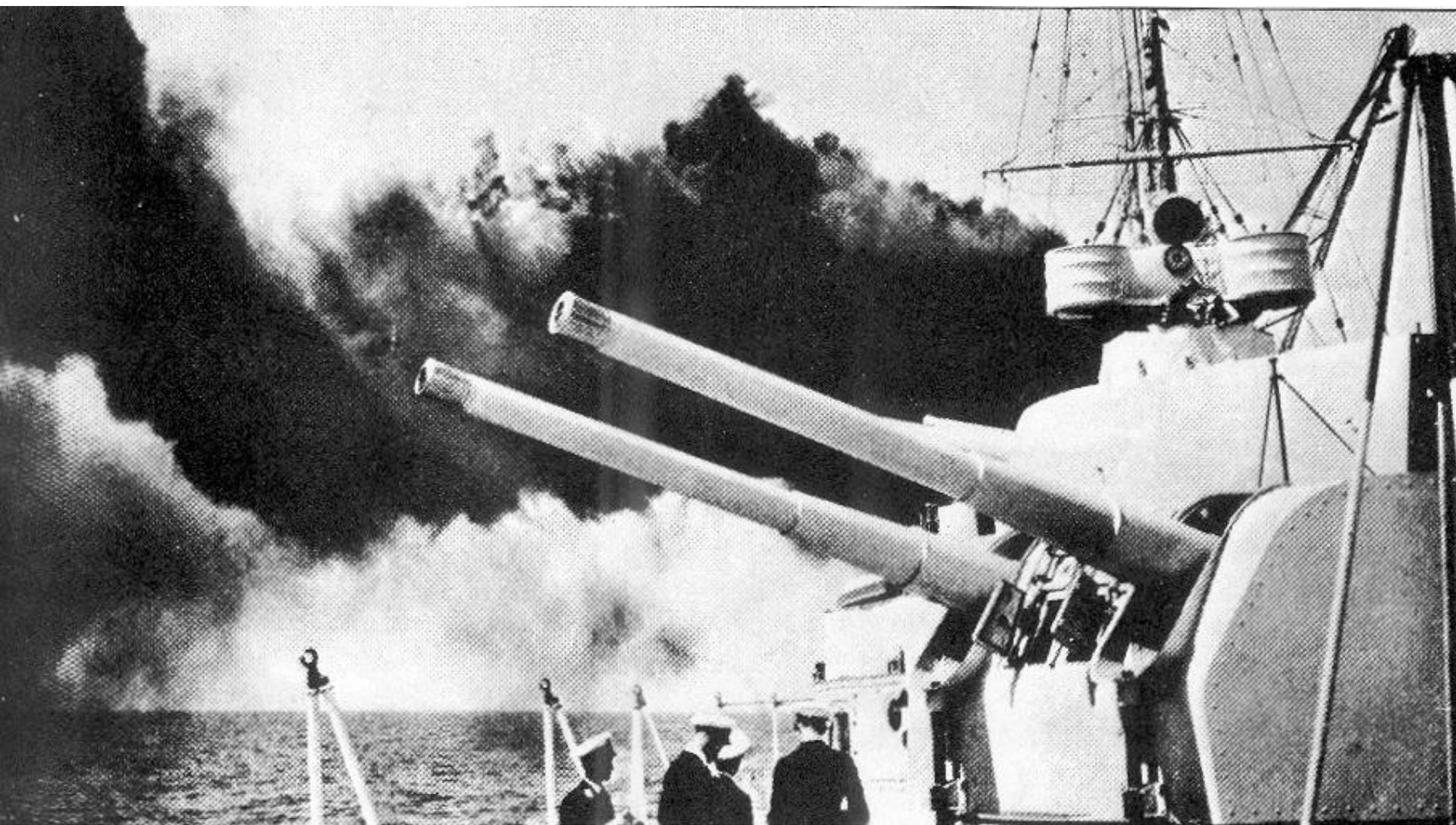
**El día 20 encuentran el cuerpo del marino envuelto en la bandera de guerra de su buque.**

**Sus restos fueron sepultados en el Cementerio Alemán de Buenos Aires.**



***ADMIRAL GRAF SPEE***

**La torre de proa (cañones de  
280 mm) durante la batalla**



**CAÑONES DEL HMS AJAX**

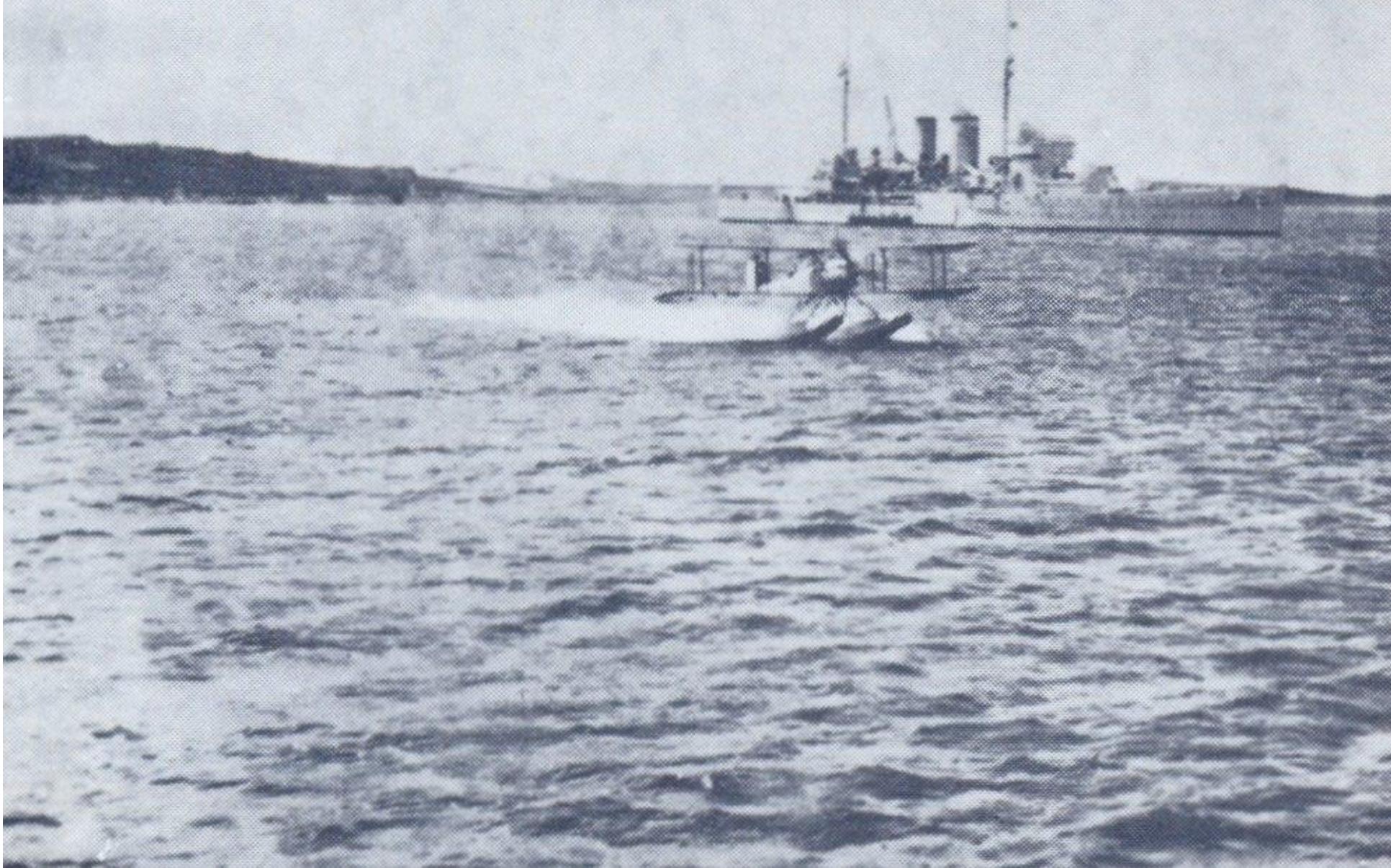
**EL HMS *ACHILLES* VISTO DESDE EL HMS *AJAX***



PROYECTILES DEL HMS *ACHILLES*  
CAEN CERCA DEL *ADMIRAL GRAF SPEE*



**EN PRIMER PLANO EL HIDROAVIÓN DEL HMS AJAX**  
Detrás se encuentra el HMS *Exeter*





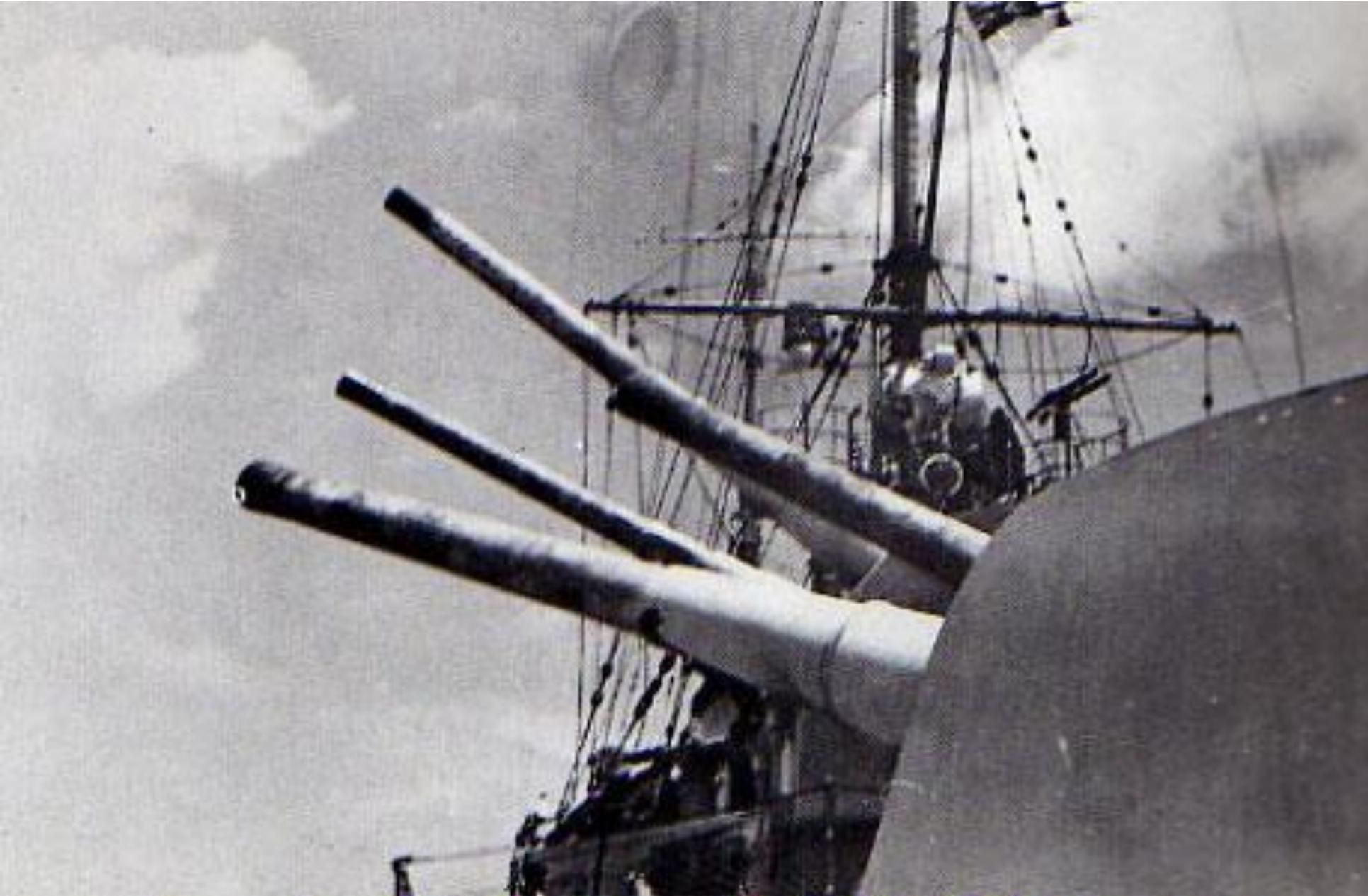
**EL HMS *EXETER***  
**Muy escorado, realiza sus**  
**últimos disparos**



**CEREMONIA EN HOMENAJE A LOS MUERTOS DEL HMS AJAX DURANTE LA BATALLA**  
Esto ocurría mientras continuaba la persecución del *Admiral Graf Spee*



**EL HMS ACHILLES**



**EL HMS *ACHILLES* APUNTANDO SUS PIEZAS DE 152 MM DE LAS TORRES 3 Y 4**



**TRIPULANTES DEL HMS *ACHILLES***  
Descansando en la cubierta después de la batalla



**BANDERA ALEMANA IZADA EN EL HMS ACHILLES**



**TRIPULANTES DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***  
Lavando la cubierta después de la batalla

**6**

**MONTEVIDEO**

**LOS DÍAS POSTERIORES A LA BATALLA**



© Wolfgang Harnack

**EL ADMIRAL GRAF SPEE INGRESANDO AL PUERTO DE MONTEVIDEO**



***EL ADMIRAL GRAF SPEE DENTRO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO***



**EL CAPITAN LANGSDORFF SE APROXIMA A MONTEVIDEO EN SU LANCHA**  
Diciembre de 1939



## PUERTO DE MONTEVIDEO

El Capitán Lagsdorf en una barcaza, junto a los 36 ataúdes de los tripulantes muertos del *Admiral Graf Spee*



**ATAÚDES DE LOS CAÍDOS EN EL COMBATE**



**TRIPULANTES DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* EN EL CEMENTERIO  
JUNTO A LOS ATAÚDES DE LOS CAÍDOS EN COMBATE**

El día 15 de Diciembre, 320 oficiales y tripulantes, incluyendo al Capitán Langdorff, bajan a tierra para sepultar a los muertos.



**EL CAPITÁN LANGSDORFF EN LOS FUNERALES EN HOMENAJE A LOS CAÍDOS**  
Montevideo, 15 de diciembre de 1939



36 sencillas cruces recuerdan a los caídos  
en la batalla naval de Punta del Este

**EL CAPITÁN LANGSDORFF  
JUNTO AL EMBAJADOR ALEMÁN  
OTTO LANGMANN EN EL MUELLE  
DE MONTEVIDEO**

**El diplomático es el que viste sombrero**



**EL CAPITÁN LANGSDORFF  
EN MONTEVIDEO**



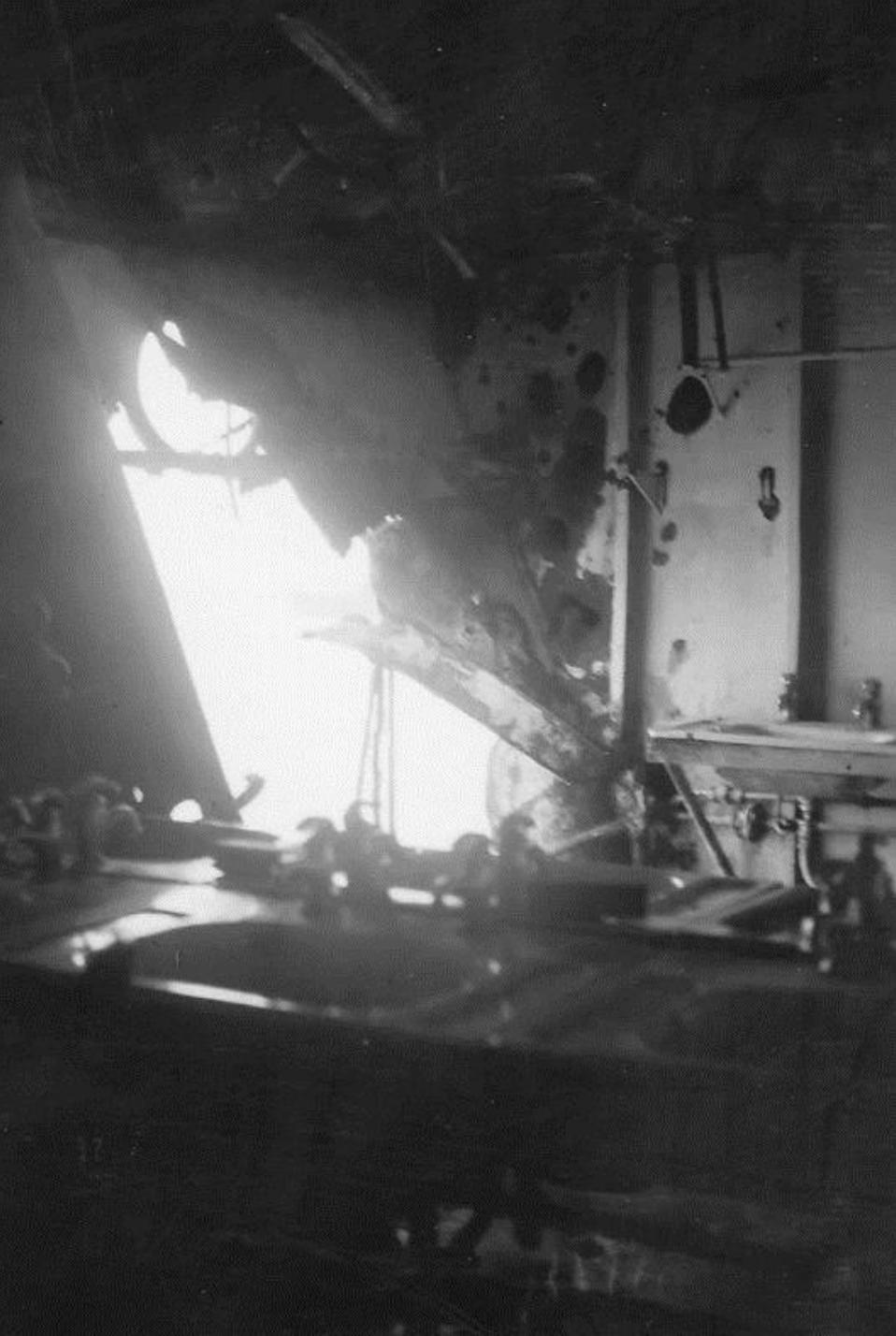


**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE URUGUAY**

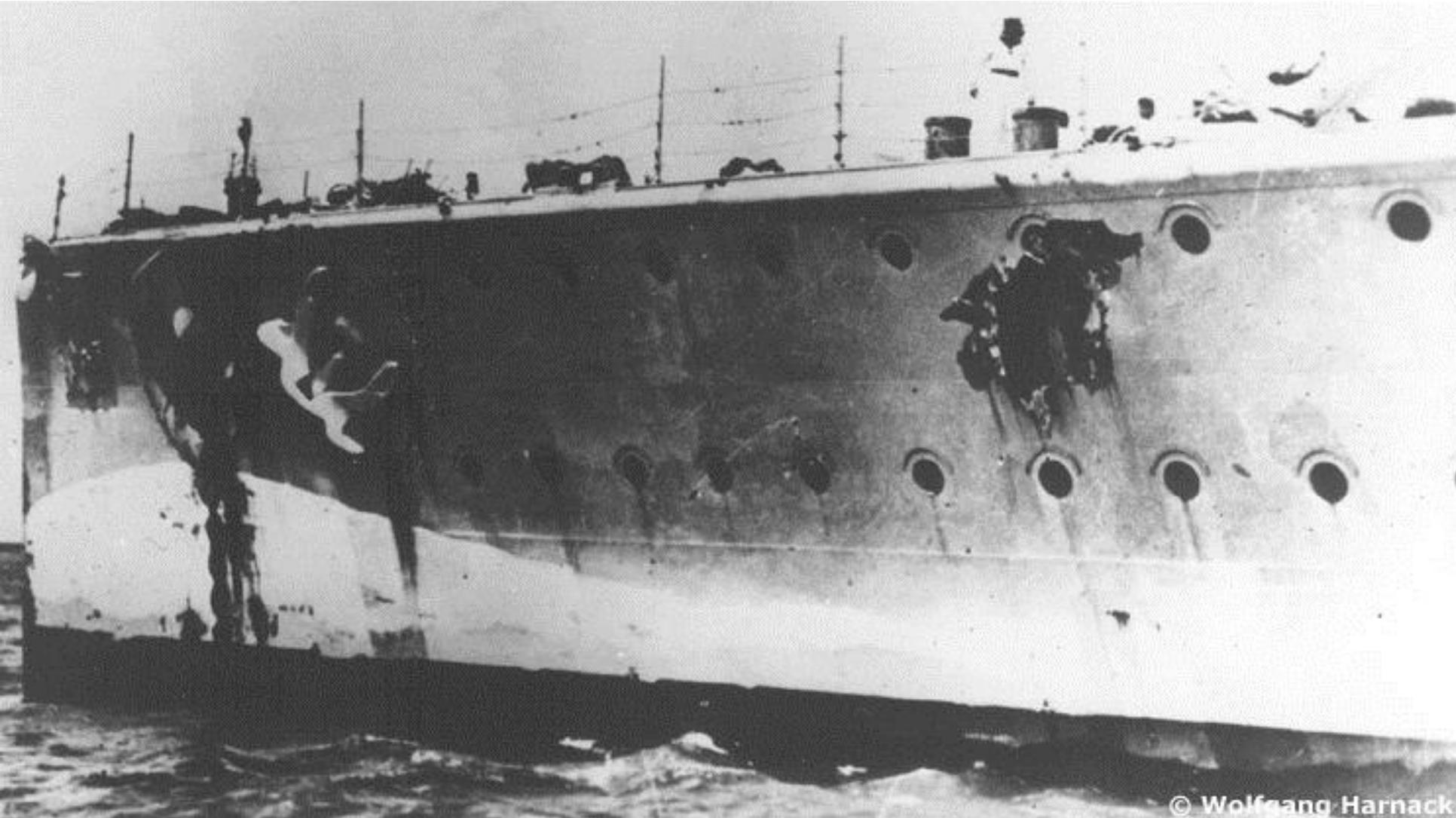


## **DAÑOS EN EL ADMIRAL GRAF SPEE**

- **Telómetro de la cofa de combate, dañado por esquirlas.**
- **Selector de blancos de artillería secundaria de estribor, fuera de servicio.**
- **Elevadores proeles de 15 cm destruidos.**
- **Cañon de 15 cm babor III dañado.**
- **Telómetro/Director antiaéreo delantero fuera de servicio por impacto en el sistema de estabilización.**
- **Montaje de estribor 10,5cm antiaéreo destruido por impacto la misma granada de 203 mm daña el generador de vapor.**
- **Montaje de estribor 3,7cm antiaéreo dañado por esquirlas.**
- **Elevador de 10,5cm antiaéreo de estribor destruido.**
- **Elevador de 10,5cm antiaéreo de babor dañado.**
- **Cables de reflectores 2 y 6 cortados.**
- **Espejo reflector nº1 destruido por esquirlas.**
- **Cableado del indicador de ángulo de babor destruido.**
- **Director de torpedos estribor en el mástil de combate, dañado por shock y esquirlas. Las esquirlas de este impacto hirieron a Langsdorff.**
- **Convertidor de distancia de torpedos dañado por la explosión de una granada de 203 mm.**
- **Espacio de carga del montaje de torpedos de estribor destruido por impacto.**
- **Gran orificio de explosión de granada a estribor sección XV.**
- **Dos orificios de granada de 150 mm en puente superior sección VIII.**
- **Orificio de 10cm y algunos más pequeños en la banda, encima y debajo de la línea de flotación, sección XIII estribor con dos tanques exteriores inundados.**
- **Sistema de giro de la catapulta trabado y resto del fuselaje del avión con rastros de incendio.**
- **Tubo torpedero nº2 dañado por esquirlas.**
- **Instalación anti-incendio en sección X puente superior destruida.**
- **Mástil de combate atravesado por granada de 203 mm sin detonar.**

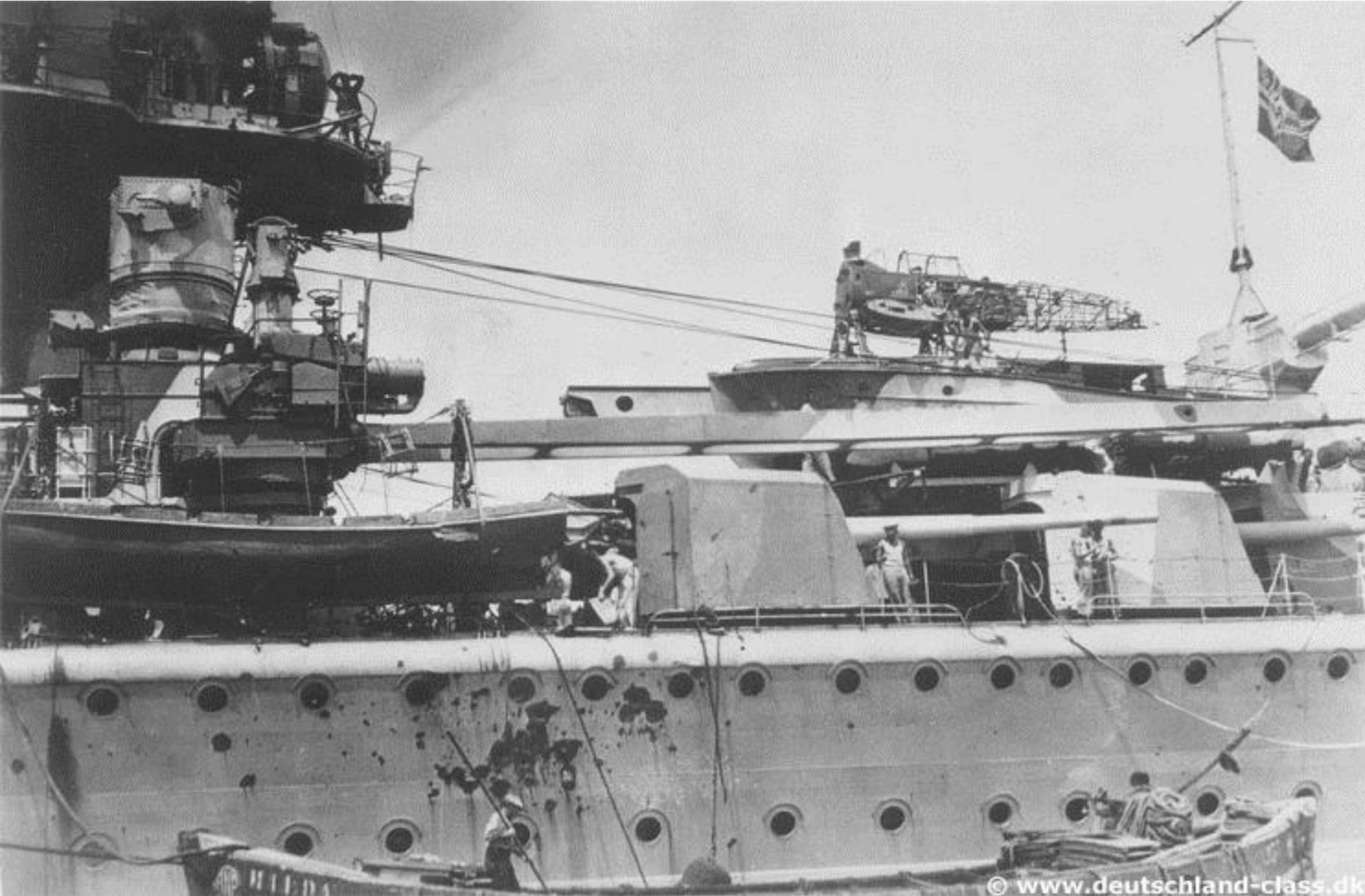


***ADMIRAL GRAF SPEE***  
Efectos de un impacto



***ADMIRAL GRAF SPEE***

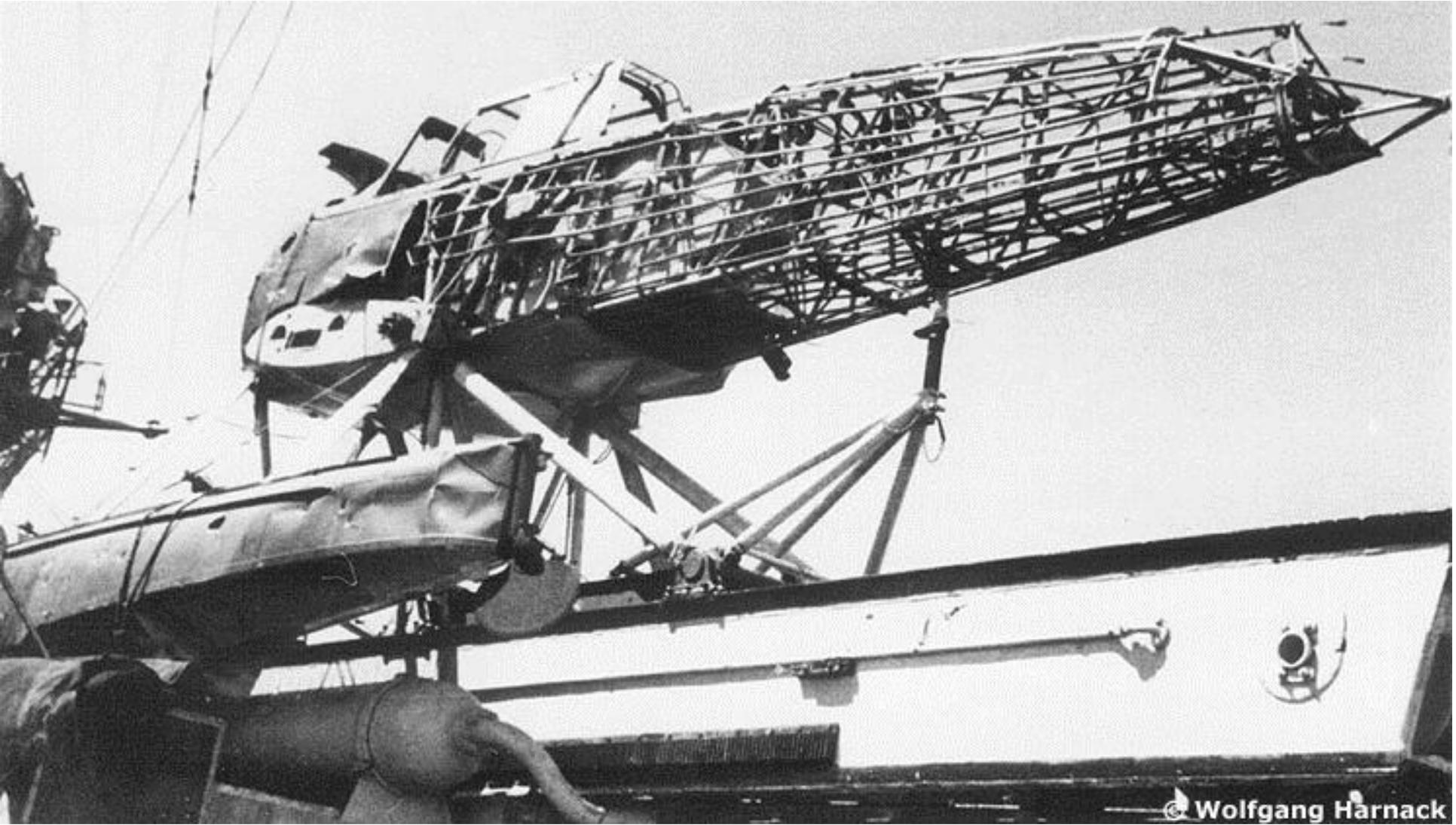
**Boquete en la proa del lado de babor  
producido por un proyectil de 6 pulgadas de uno de los cruceros livianos británicos.**



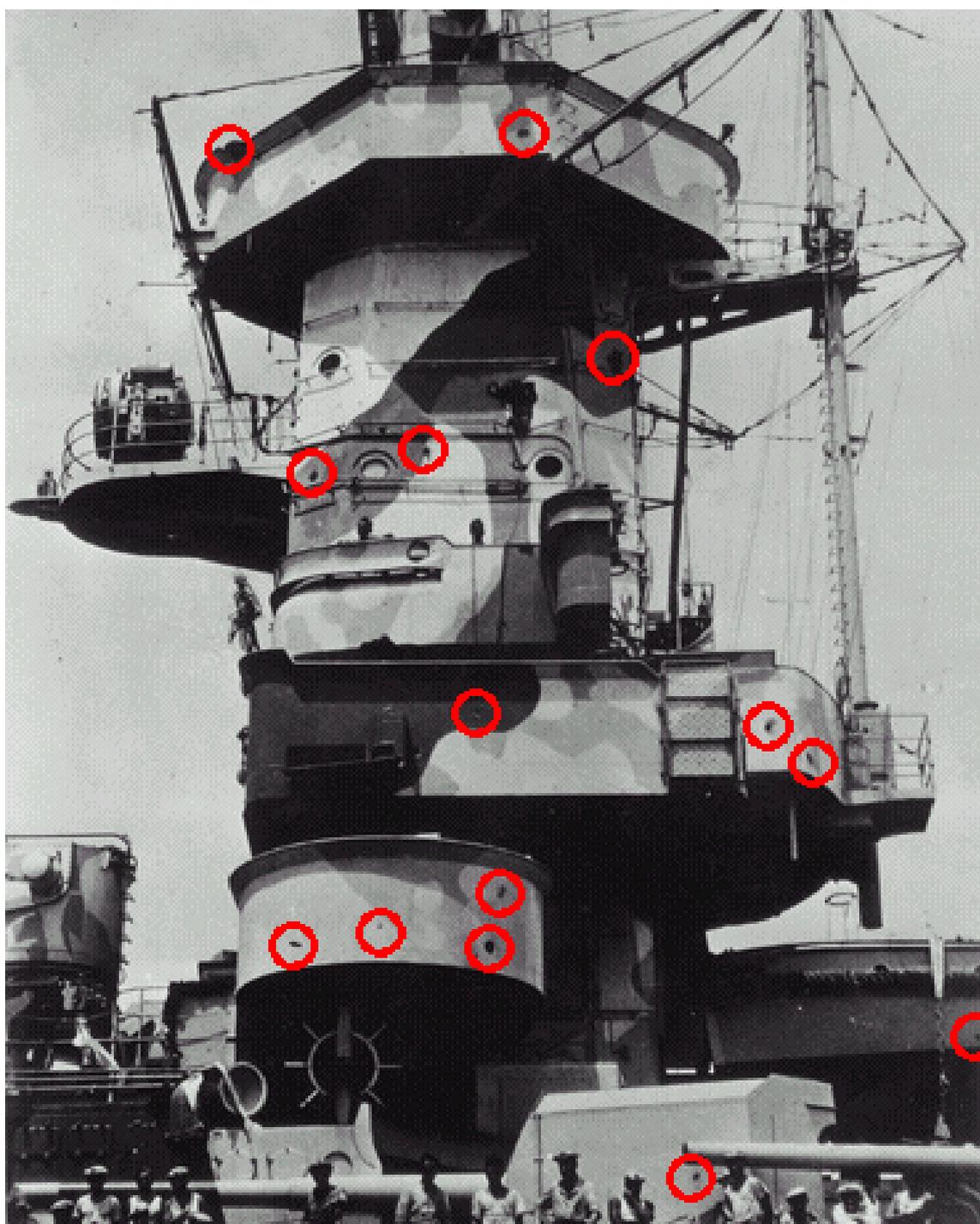
***ADMIRAL GRAF SPEE***

**Vista de la banda de babor**

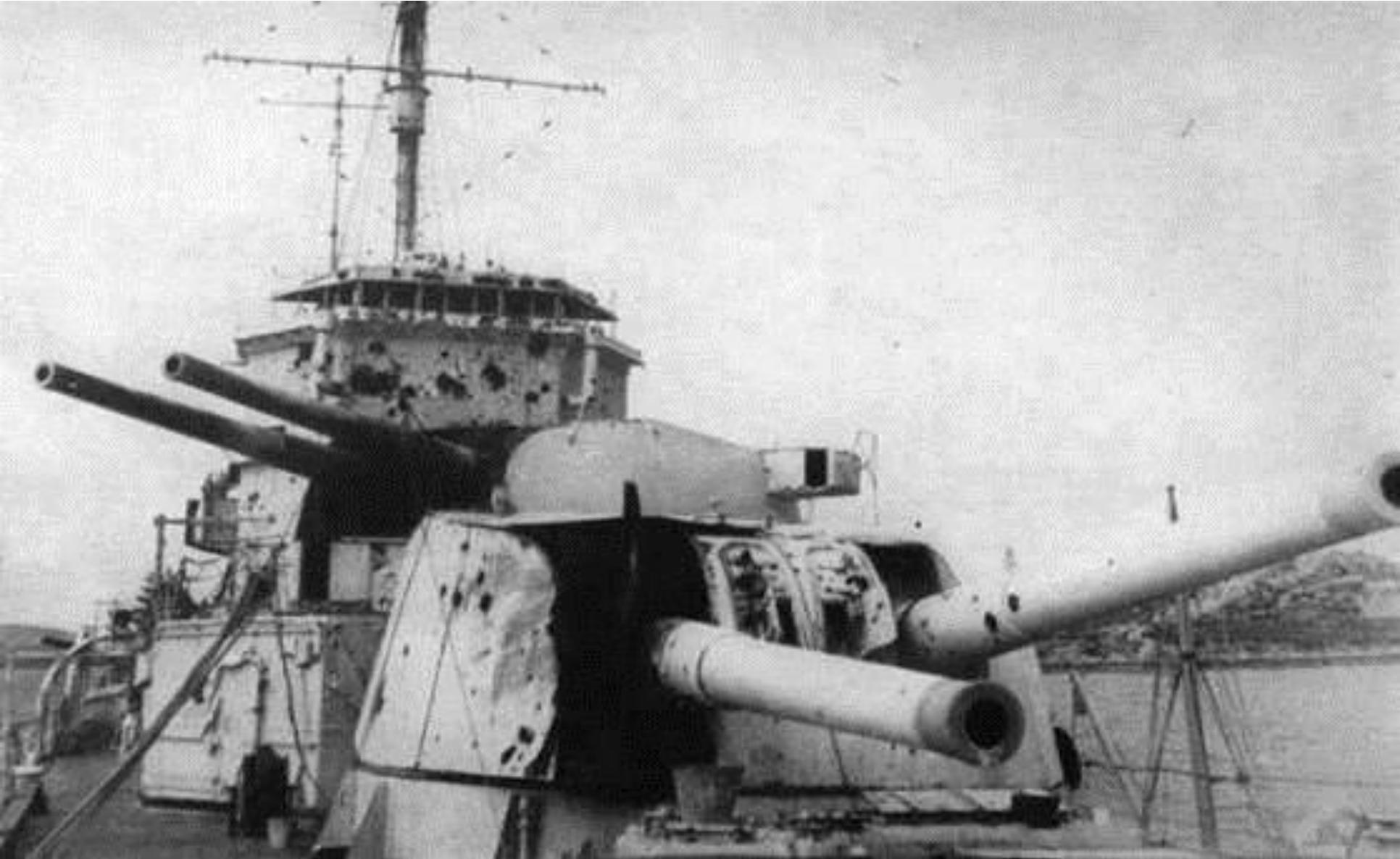
**Daños en el casco cerca de la tercera torre de 15 cm y el avión Arado Ar196 destruido.**



**VISTA CERCANA DEL HIDROAVIÓN ARADO AR196 DESTRUIDO**



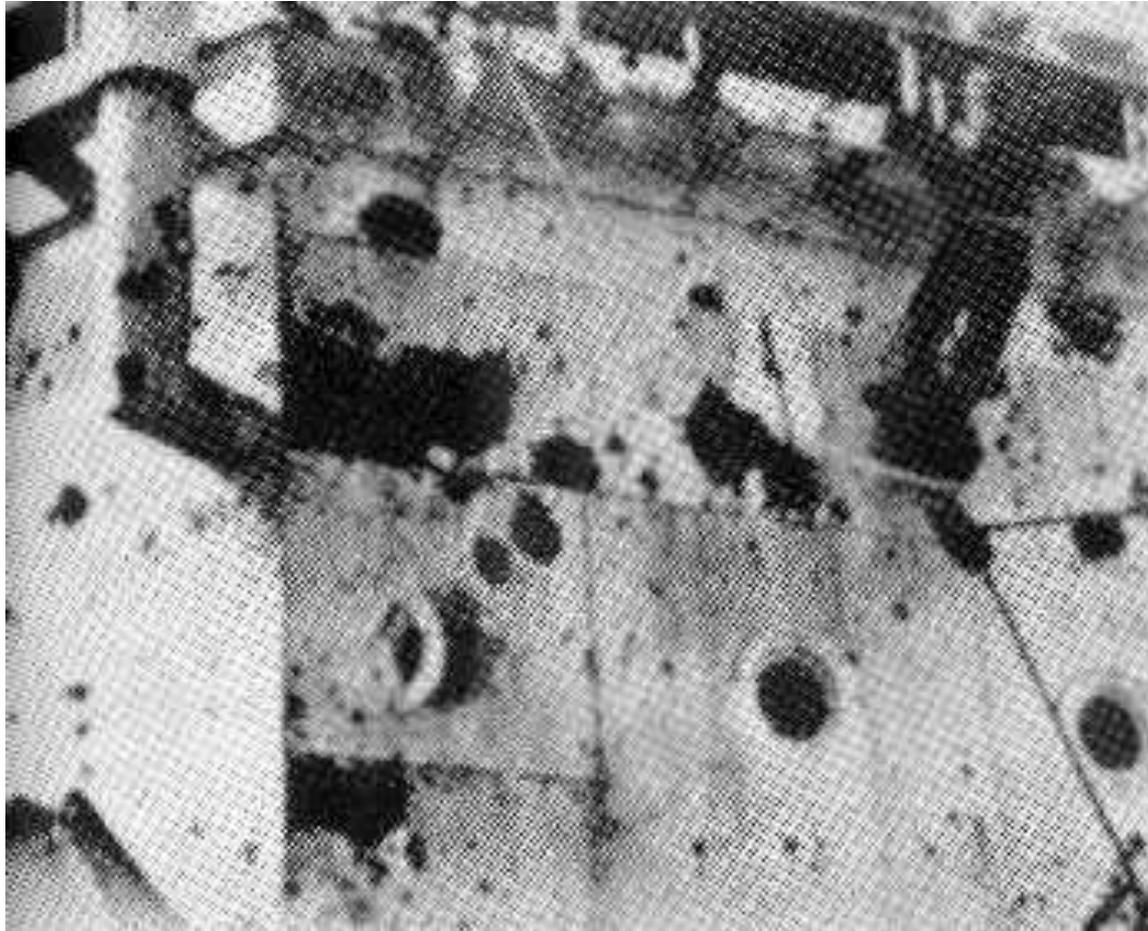
**IMPACTOS SOBRE EL  
CASTILLO  
(TORRE DE MANDO)**



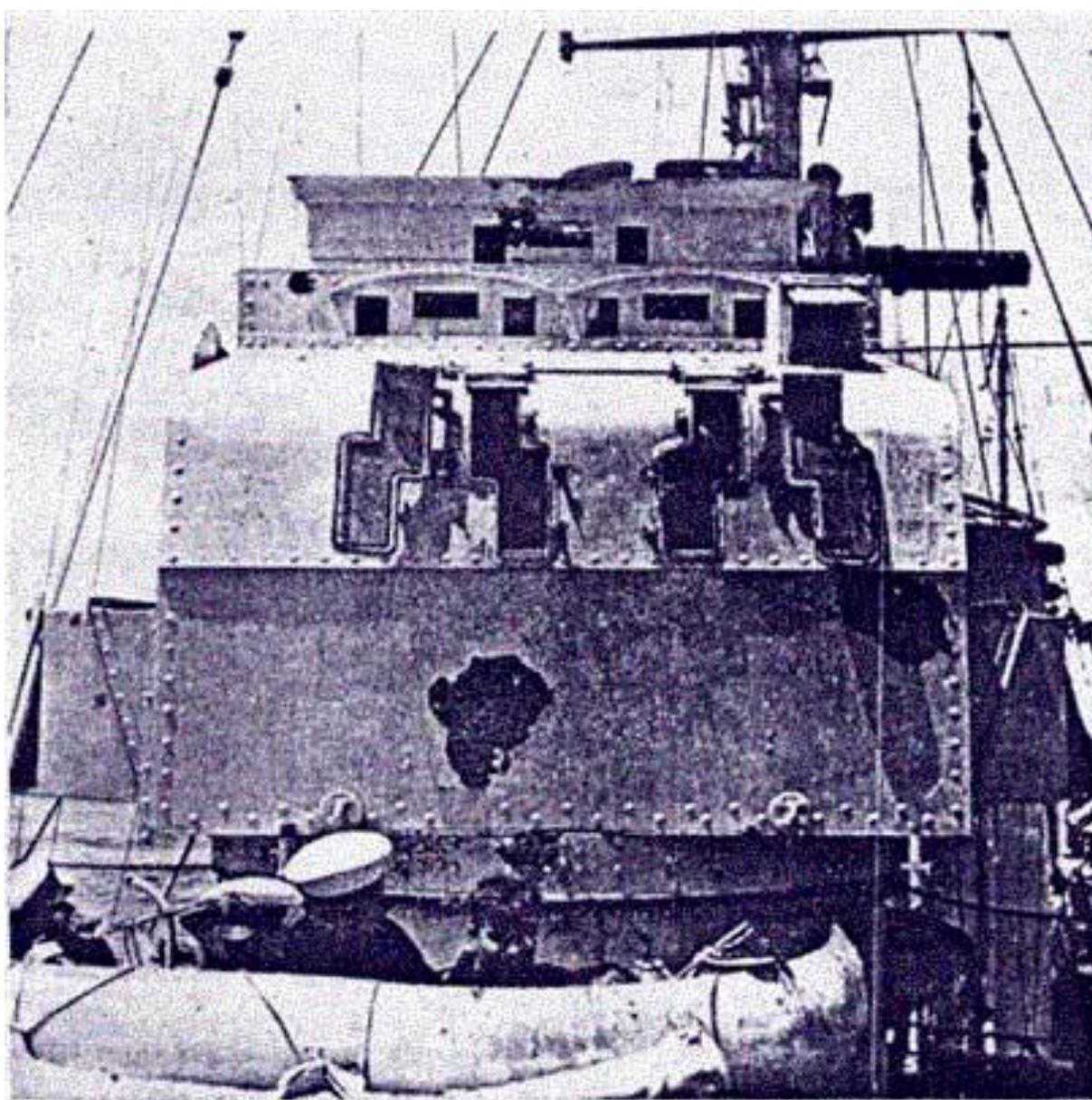
## **HMS EXETER**

Vista de las torres de proa

**El HMS *Exeter* debió retirarse de la batalla a causa de los daños producidos por los impactos del *Admiral Graf Spee*. Solamente le quedaba operativo un solo cañón. El Comodoro Harwood ordenó que se retirara de la batalla y se dirigiera a las Islas Malvinas**



**HMS *EXETER***  
Daños sobre la central de tiro



**DAÑOS EN LA CENTRAL  
DE TIRO DEL HMS *EXETER***

**The Director Control Tower**

Damage caused by splinters from *Speer's* High Explosive Shell during  
the Battle of the River Plate



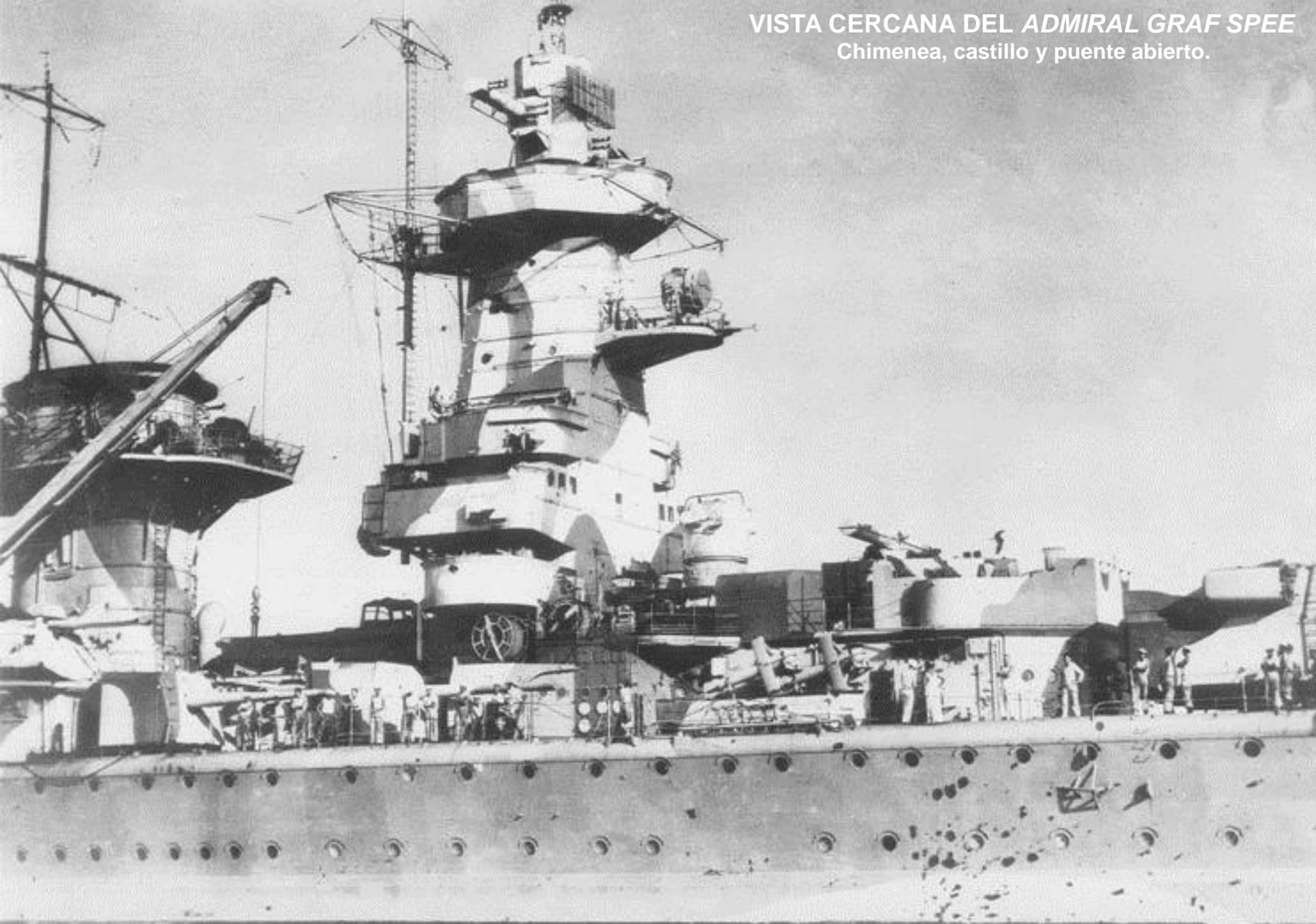
**HMS *EXETER***  
**Miembros de la tripulación examinando daños**

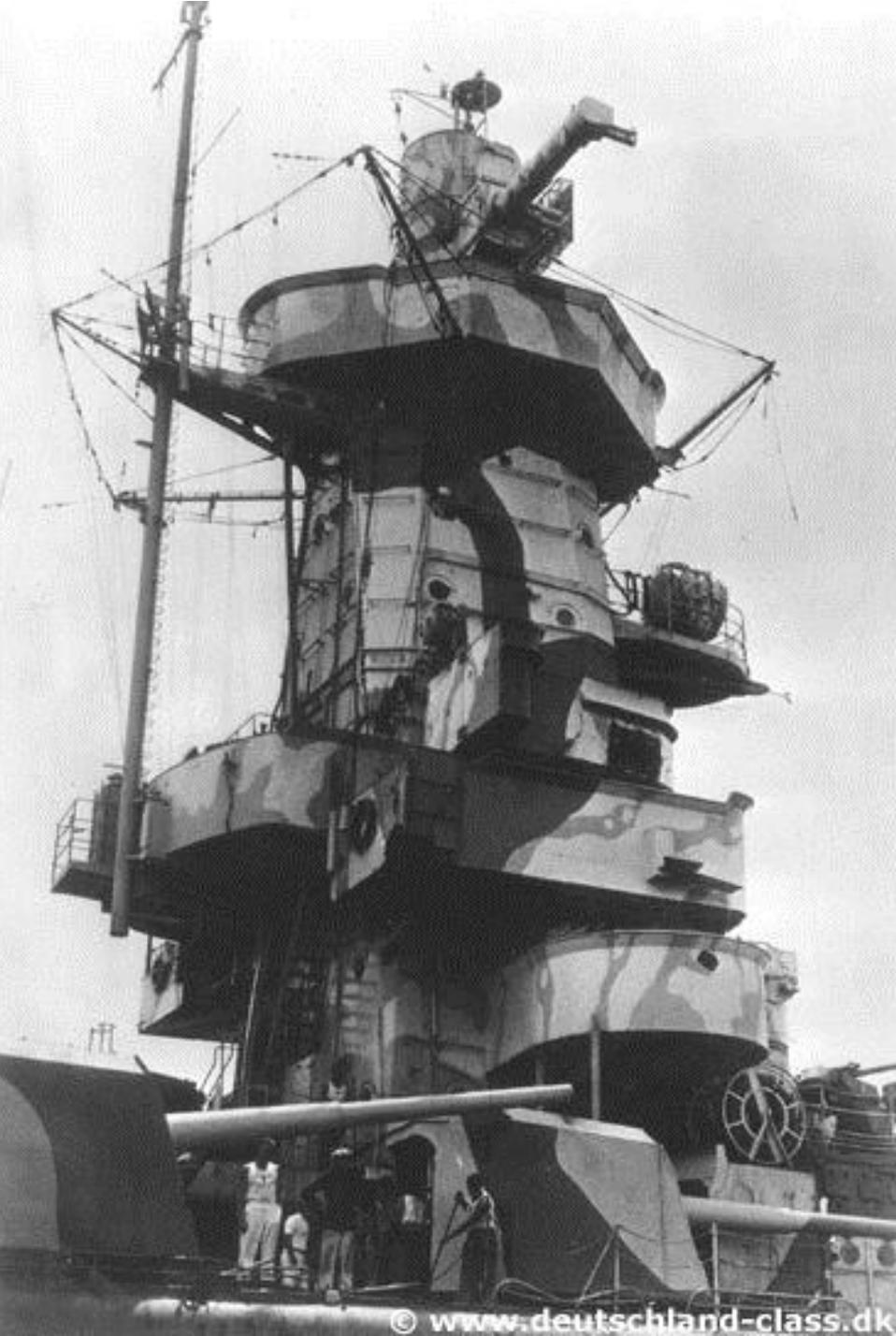


© Wolfgang Harnack

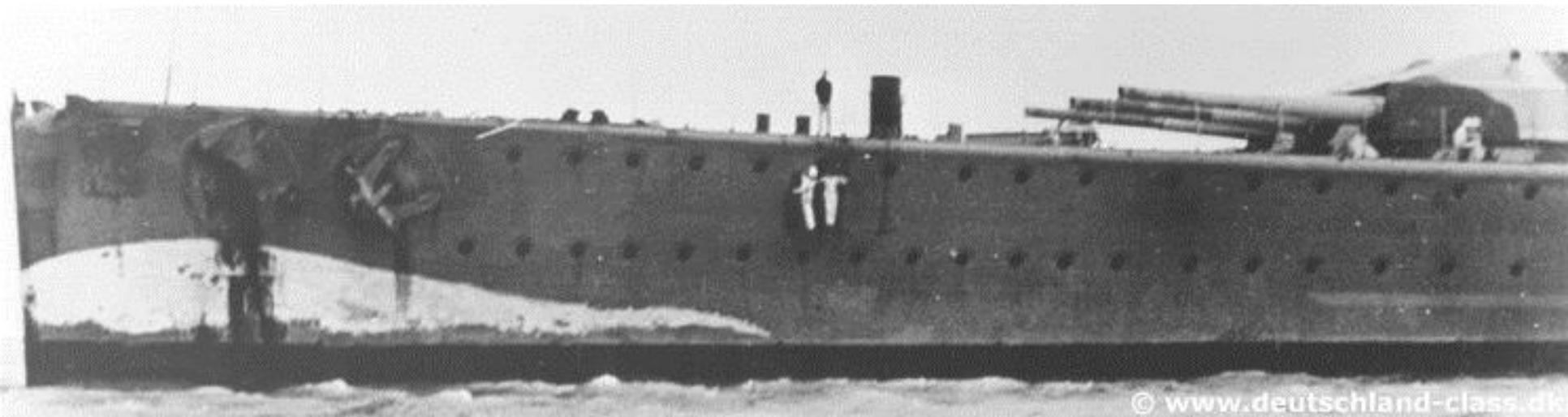
**VISTA DE ESTRIBOR DEL ADMIRAL GRAF SPEE**

VISTA CERCANA DEL ADMIRAL GRAF SPEE  
Chimenea, castillo y puente abierto.





***ADMIRAL GRAF SPEE***  
Superestructura del castillo  
Lado de estribor



***ADMIRAL GRAF SPEE***

**Otra vista de detalle de la proa, a babor, con la ola falsa pintada.**

**Dos miembros de la tripulación examinan el boquete producido en el casco por un proyectil de 152 mm.**



***ADMIRAL GRAF SPEE***

Un marinero sobre un montaje de 37 mm alcanzado durante la batalla.

14 de diciembre de 1939

## **TRATATIVA PARA REPARAR EL *ADMIRAL GRAF SPEE* EN MONTEVIDEO.**

**En Montevideo, el capitán Hans Langsdorff acudió, junto a representantes diplomáticos alemanes, a los talleres navales de Regusci & Voulminot (\*), con el fin de que dicha empresa les proveyera los servicios para reparar el *Graf Spee*.**

**Los alemanes ofrecían un cheque en blanco por el trabajo. Alberto Voulminot se negó por un motivos morales: su padre fue una de las primeras víctimas de la guerra franco-prusiana de 1870 por oponerse a la invasión germana.**

**A pesar de esto, un empleado de la firma se ofreció voluntariamente al Capitán Langsdorff para colaborar en la reparación de las partes eléctricas del navío.**

**Debido a que Langsdorff no contaba con dinero en efectivo, como agradecimiento le pagó al joven con sus binoculares.**

**Algunos años después, el empleado, que estaba a punto de contraer matrimonio, recibió una oferta tentadora por parte de su patrón, Alberto Voulminot, quien le ofreció por ellos la suma equivalente a tres salarios.**

**Los binoculares de Langsdorff iniciaron así un largo camino en manos de coleccionistas.**

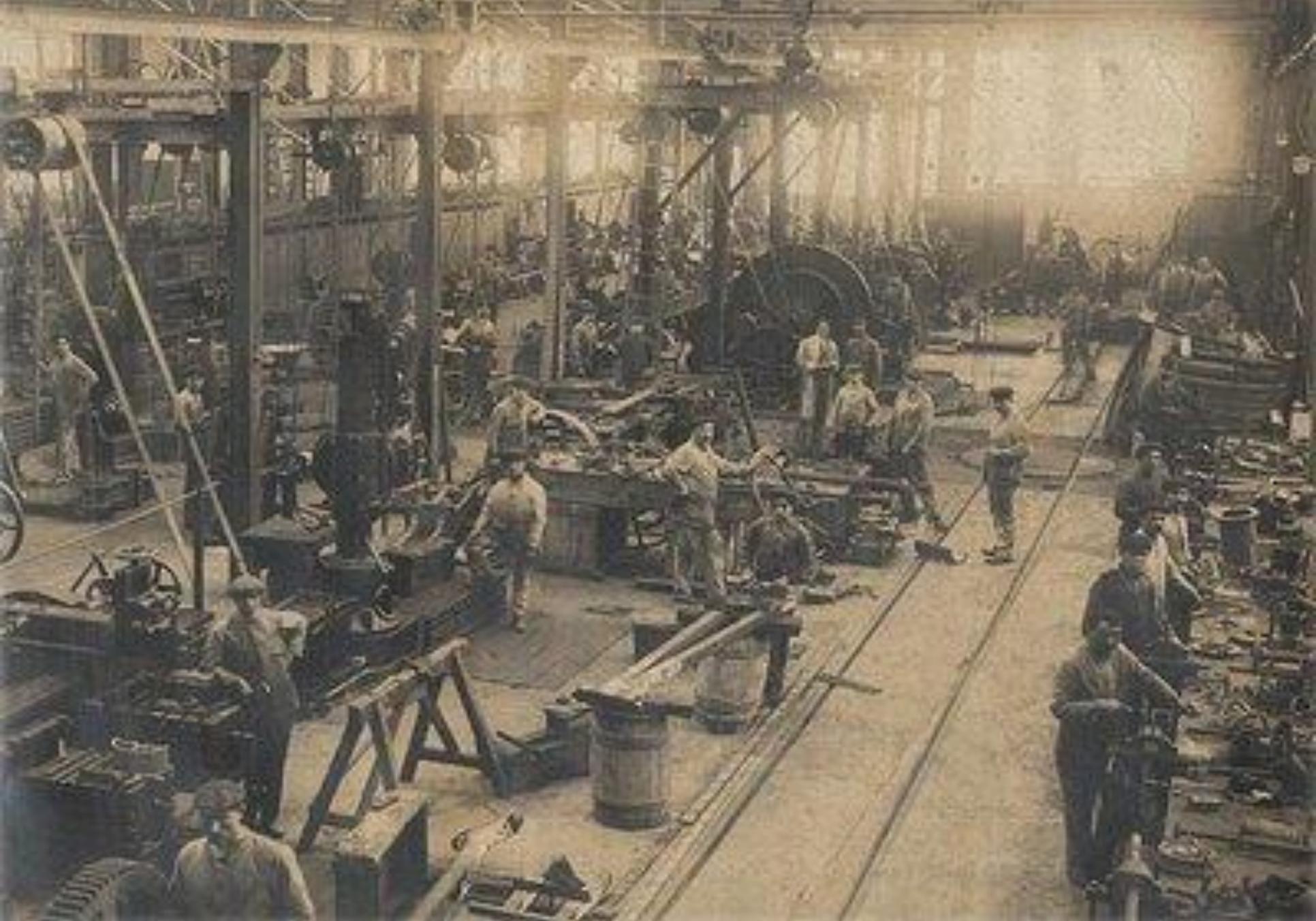
**Cincuenta y siete años después, el arqueólogo submarino Mensun Bound se encontraba en la famosa casa de remates Christie's, en Londres. Su propósito era adquirir los binoculares de Langsdorff. Pero Mensun Bound vio frustrado su propósito. Un acaudalado coleccionista pagó por ellos la suma de 25.300 libras esterlinas (equivalente en su momento a 50 mil dólares).**

---

**(\*) El suizo Emmanuel Regusci, maquinista naval de primera clase, diplomado en Génova y propietario de un taller vinculado a la reparación naval, se asoció en 1901 con el alsaciano Alberto Voulminot, ingeniero graduado en la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques. Esta sociedad dio origen a una de las más importantes empresas de la industria metalúrgica del Uruguay.**



**BINOCULARES DEL CAPITÁN LANGSDORFF**



**TALLERES NAVALES *REGUSCI Y VOULMINOT* (Anteriormente llamado *Fundición del Norte*, Montevideo)**



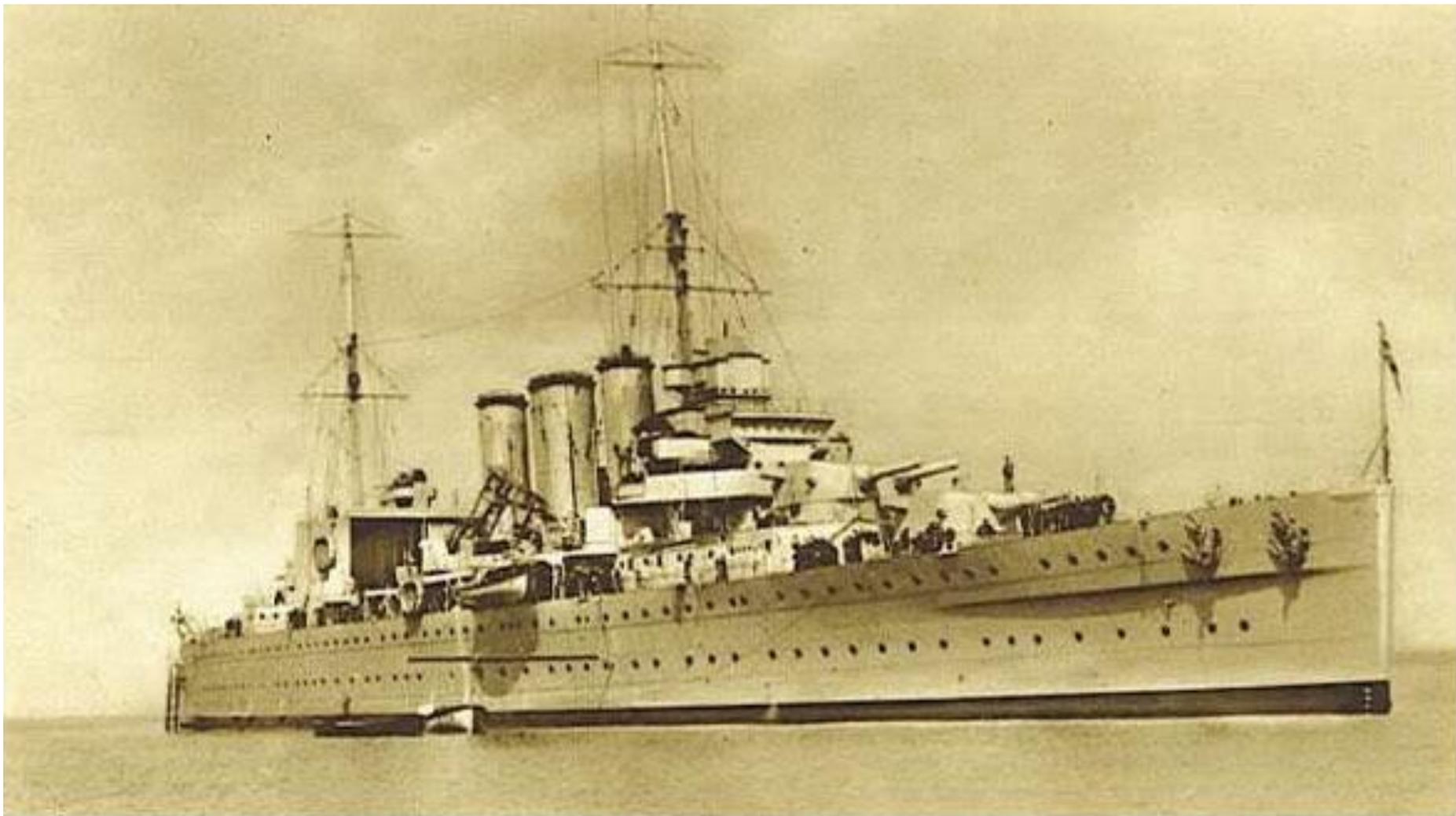
**MARINEROS DEL *ADMIRAL GRAF SPEE*  
CONFRATERNIZANDO CON ALEMANES RESIDENTES EN MONTEVIDEO**



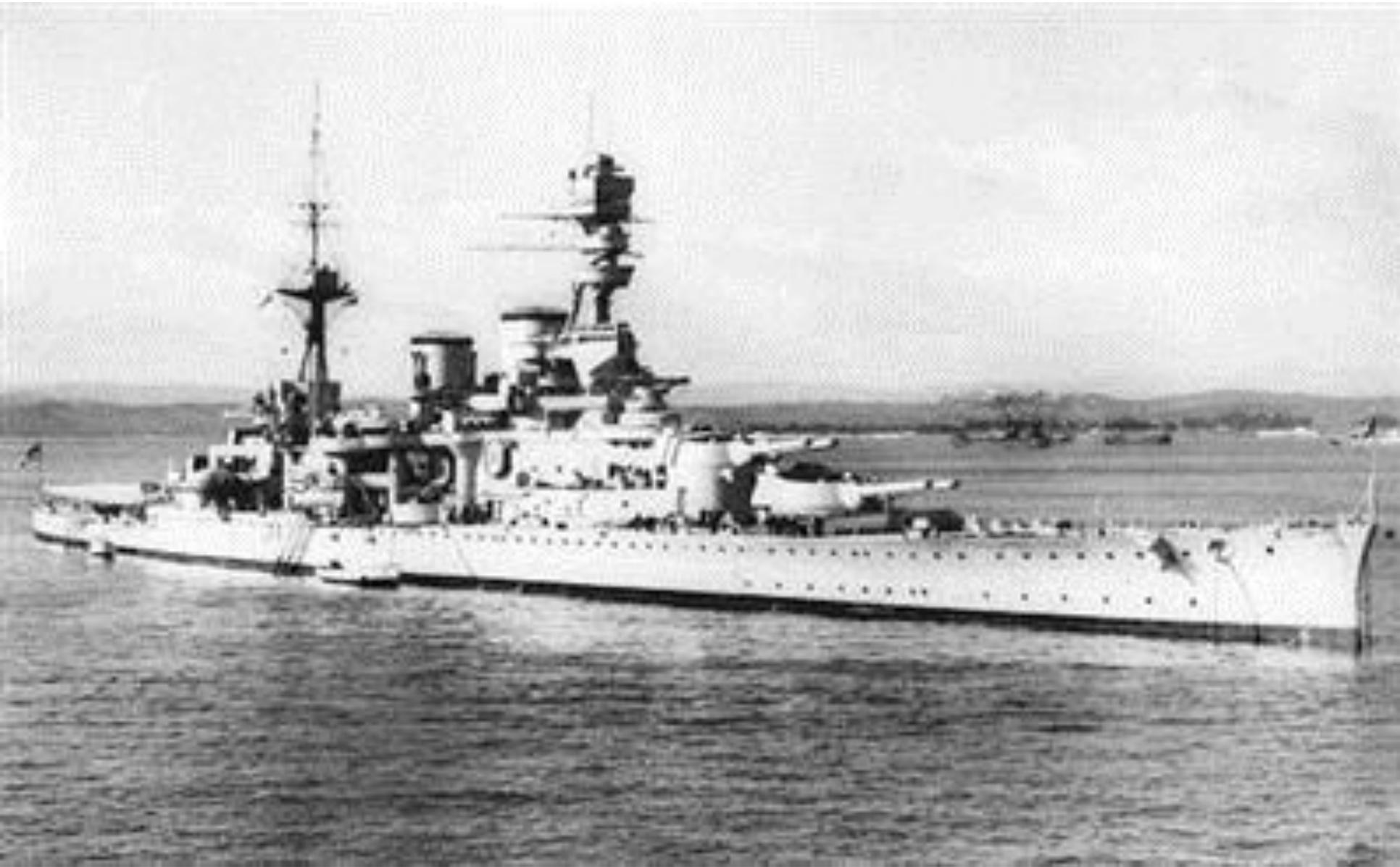
**MARINERO DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* EN LA FORTALEZA DEL CERRO, URUGUAY**

**7**

**REFUERZOS BRITÁNICOS  
CONVERGEN AL RÍO DE LA PLATA**



**CRUCERO PESADO HMS *CUMBERLAND* PERTENECIENTE A LA FUERZA G**  
Procedente de las Islas Malvinas



**CRUCERO DE BATALLA HMS *RENOWN***  
Pertenece a la Fuerza K

## **CRUCERO DE BATALLA HMS *RENOWN***

### **Desplazamiento:**

**30.025 toneladas carga standard**

**36.080 toneladas a plena carga**

### **Dimensiones:**

**Eslora: 242 m**

**Manga: 30,8 m**

**Calado: 9,2 m**

**Propulsión: 4 hélices, 4 turbinas Parsons, 8 calderas Admiralty, 120 000 cv**

**Velocidad: 28,5 nudos**

**Autonomía: 3.650 millas a 12 nudos**

**Tripulación: 1.181 hombres**

### **Armamento:**

**6 cañones de 381/42 mm Mk Ib en tres montajes dobles**

**20 cañones de doble propósito AA de 114/45 mm QF Mk V**

**24 antiaéreos de tiro rápido de 40 mm en 3 montajes óctuples aumentados en 1943 con un montaje adicional de cuatro piezas**

**64 cañones antiaéreos Oerlikon de 20 /70 mm instalados en 1944**

**8 lanzatorpedos simples 533 Mk VII**

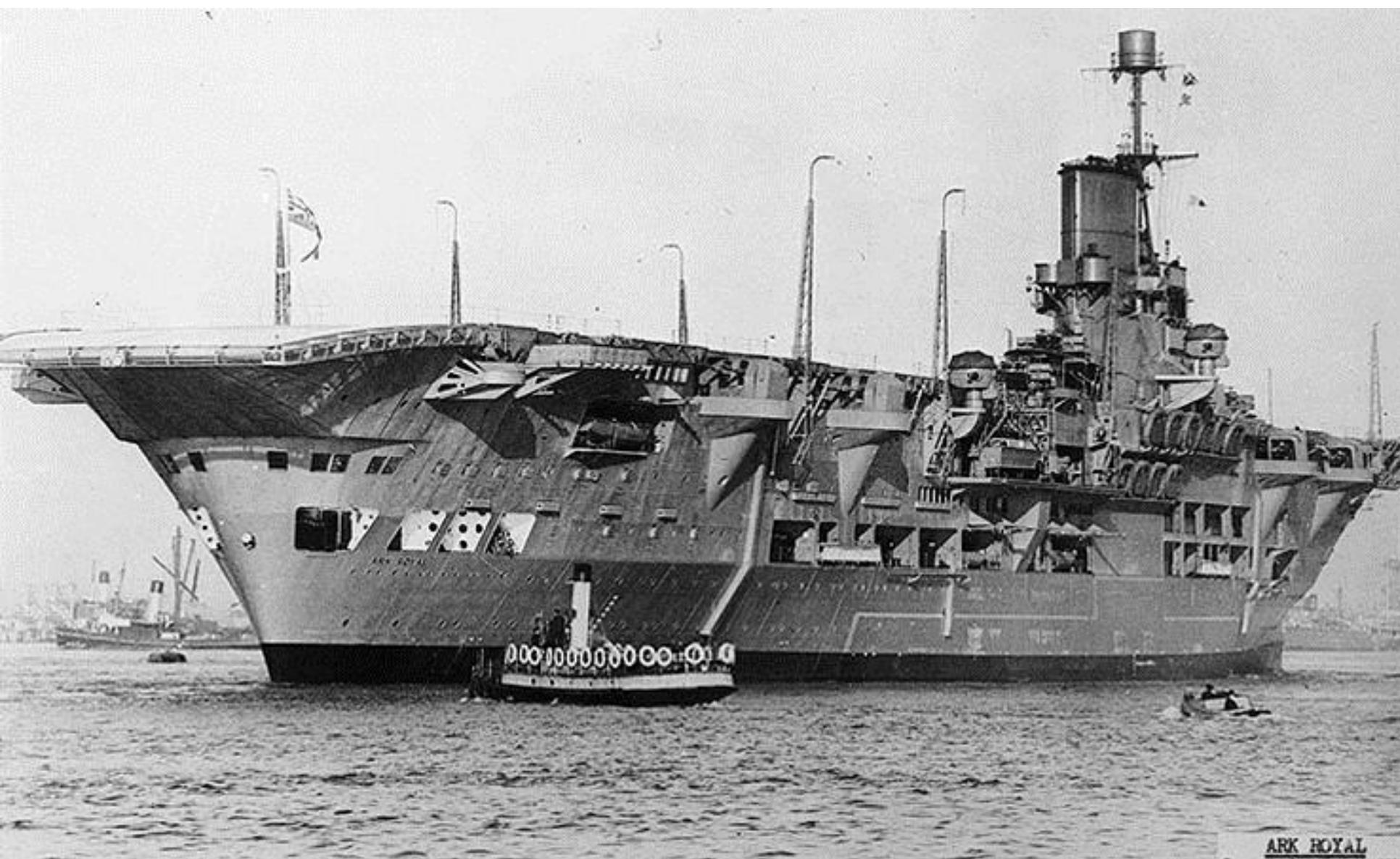
### **Blindaje:**

**Cintura: 230-74 mm**

**Cubierta: 125-65 mm**

**Torres: 280-110 mm**

**Ala embarcada: 2 hidroaviones 1 catapulta con dos extremos**



**PORTAAVIONES HMS ARK ROYAL**  
Perteneiente a la Fuerza K

# **PORTAAVIONES HMS *ARK ROYAL***

## **Historial**

**Astillero: Cammell Laird and Company, Ltd.**

**Clase: Portaaviones**

**Autorizado: 1934**

**Iniciado: 16 de septiembre de 1935 - Cammell Laird Birkenhead**

**Botado: 13 de abril de 1937**

**Asignado: 16 de diciembre de 1938**

**Destino: hundido por el U-81 el 13 de noviembre de 1941.**

## **Características generales**

**Desplazamiento: 22.000 toneladas**

**Eslora: 240 m**

**Manga: 28,9 m**

**Calado: 8,5 m**

## **Armamento**

**16 x 4.5 inch (114 mm) guns (8 x 2) 32 x 2 pounder (1.5 in) Pom-poms (4 x 8) 32 x .50 calibre (12.7 mm) machine guns (8 x 4)**

**Propulsión: 6 Admiralty 3-drum boilers 3 Parsons geared turbines**

**Velocidad: 31 nudos**

**Autonomía: 14.100 km**

**Tripulación: 1.600**

**Aeronaves: 50 a 60 de tres tipos: Blackburn Skua , Fairey Swordfish, Fairey Fulmar.**

**8**

**EL FINAL DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***



© [www.deutschland-class.dk](http://www.deutschland-class.dk)

**EL ADMIRAL GRAF SPEE SALIENDO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO**

**17 de diciembre de 1939**

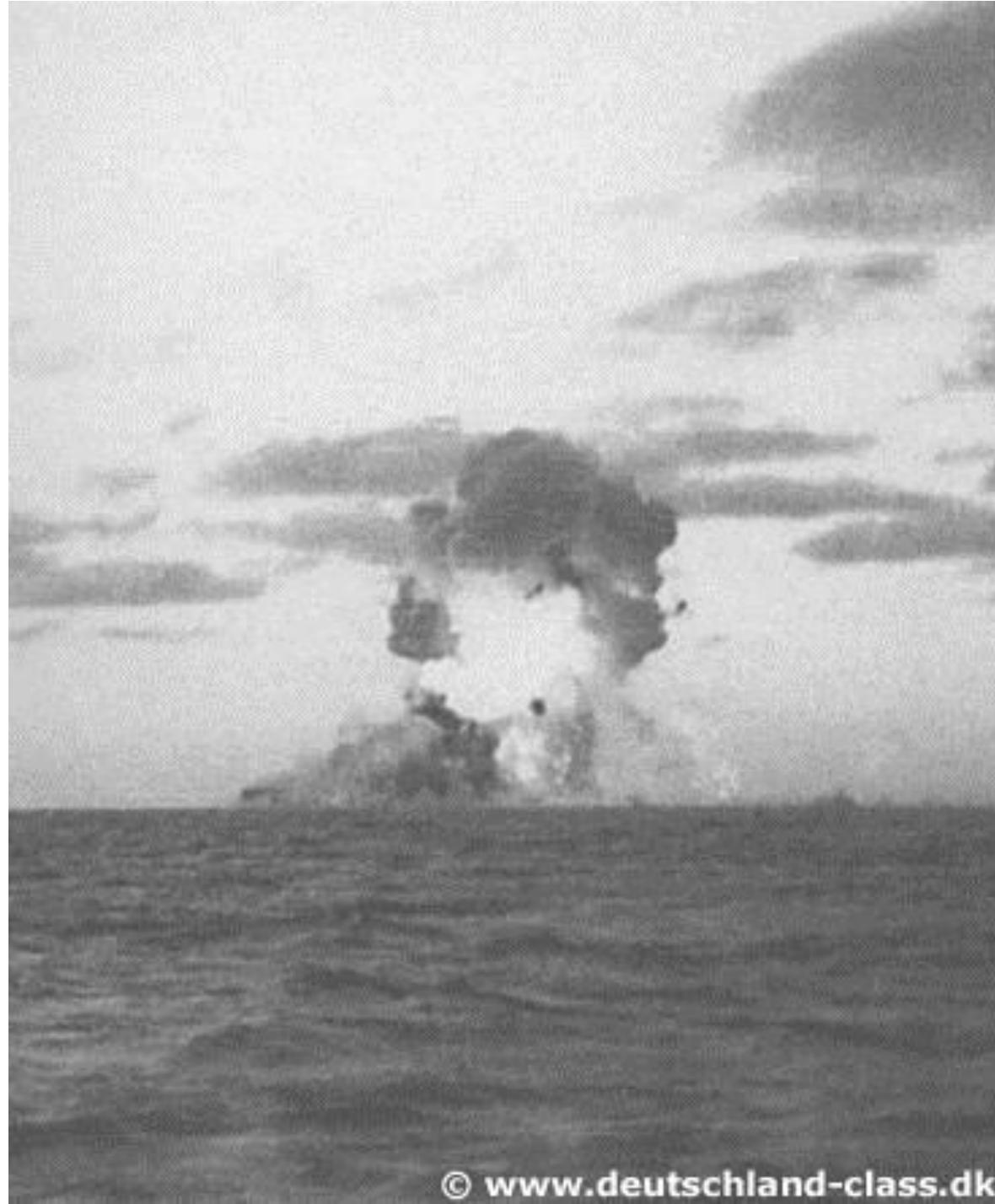
**Poco después sería hundido en aguas poco profundas a unos 7 kilómetros del puerto**



**EL ADMIRAL GRAF SPEE SALIENDO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO**

**17 de diciembre de 1939**

**A la izquierda se encuentra el barco mercante alemán *Tacoma***



**Domingo 17 de diciembre de 1939  
19:54 hora local.**

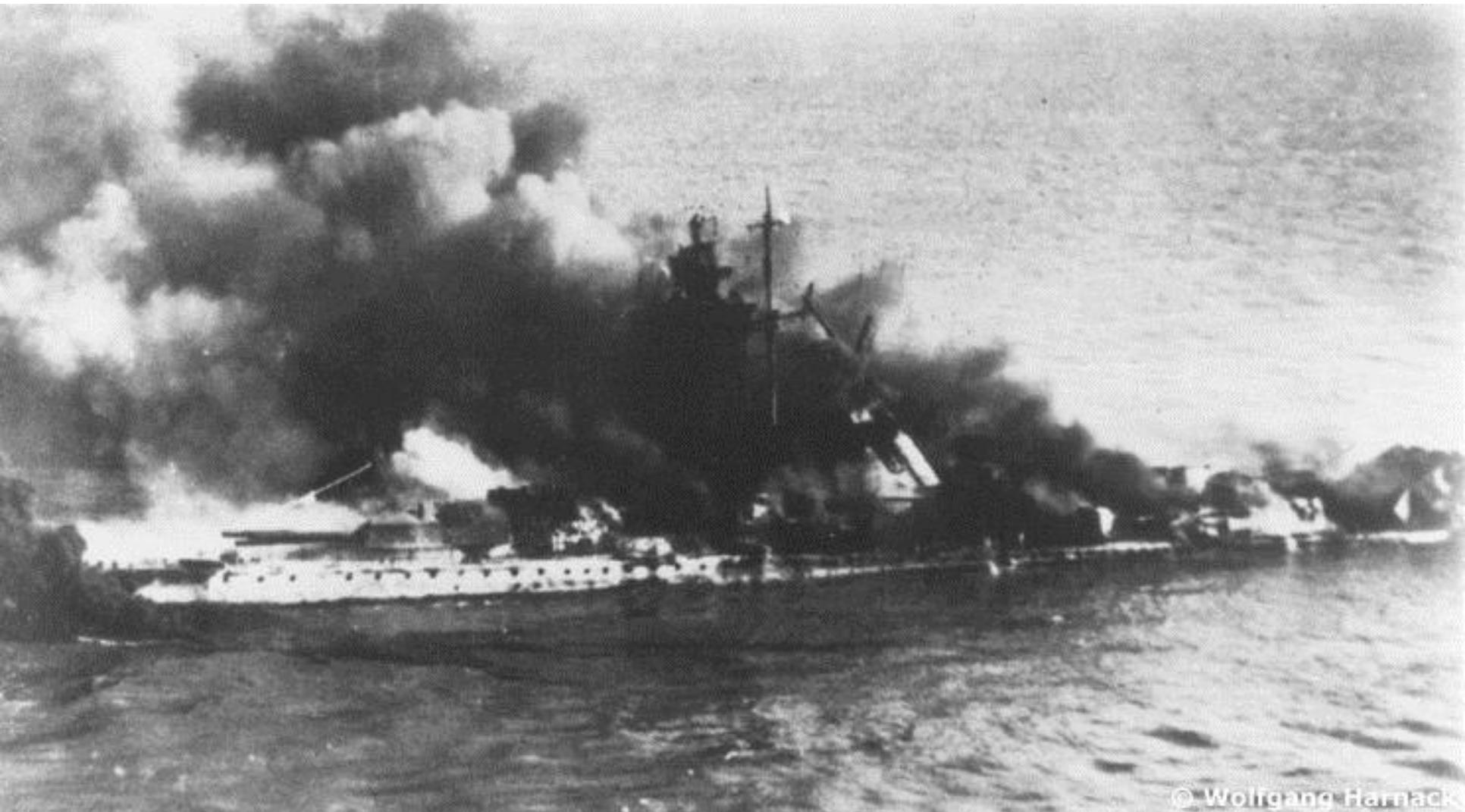
**Estallido de 6 cabezas de torpedos  
y cargas de demolición colocadas  
en las torres principales y 4 en la  
sala de máquinas.**

**Otras explosiones hicieron que la  
nave se quebrara.**

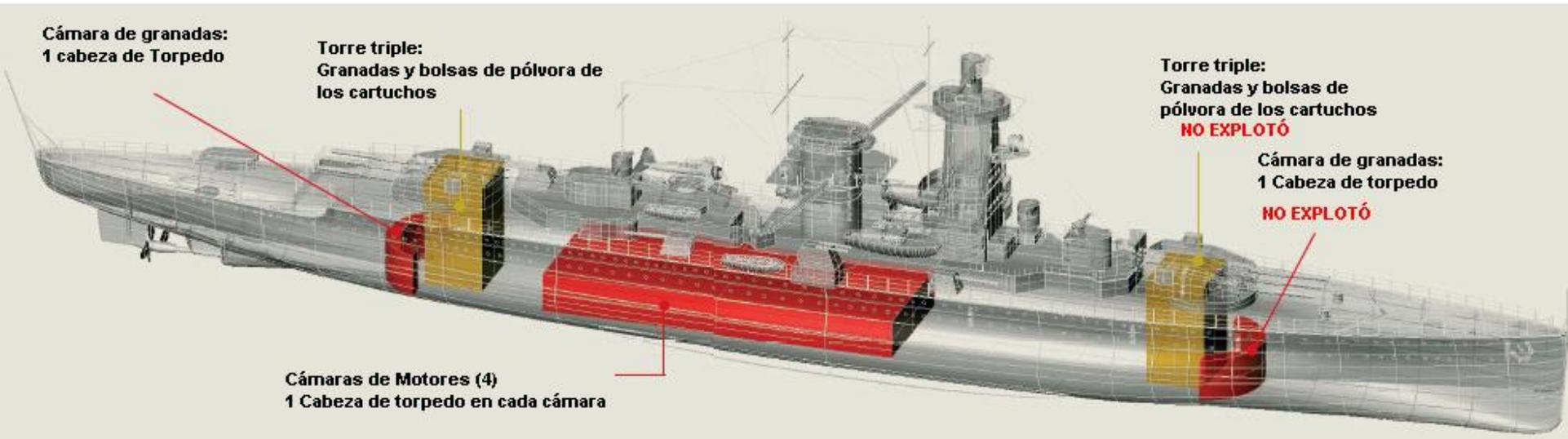
**El *Admiral Graf Spee* fue  
oficialmente puesto fuera de  
servicio a las 20:00 hs.**



**COLUMNA DE HUMO  
DEBIDA AL ESTALLIDO  
DE LAS CARGAS**



***EL ADMIRAL GRAF SPEE EN LLAMAS***



## UBICACIÓN DE LOS EXPLOSIVOS PARA LA VOLADURA

Para la voladura del *Graf Spee* se utilizó una combinación de granadas, pólvora y cabezas de torpedos ubicados en lugares estratégicos del buque.

Para la fabricación de los mecanismos de tiempo de las cargas explosivas se utilizaron cinco relojes cronómetros tomados de los mercantes ingleses hundidos anteriormente por el *Graf Spee*.

Se prepararon las cabezas de torpedos junto con fulminantes de granadas de mano unidos por un cable de batería de 12v y el cronómetro.

A las granadas de artillería pesada se les quitó el fulminante y se las relleno con pólvora negra, convirtiendo a las torres en un gran polvorín.

Se realizó una prueba en el Puerto de Montevideo para comprobar que el mecanismo fuera efectivo y que cuando el segundero llegara a cierta posición se activasen las cargas explosivas.

El *Graf Spee* abandonó el puerto de Montevideo virando a estribor y se detuvo a la altura de Punta Yeguas. El equipo de voladura activó los mecanismo de tiempo y cerró todas las escotillas para potenciar los efectos de la explosión. Desde ese instante disponían de 20 minutos para abandonar el buque.

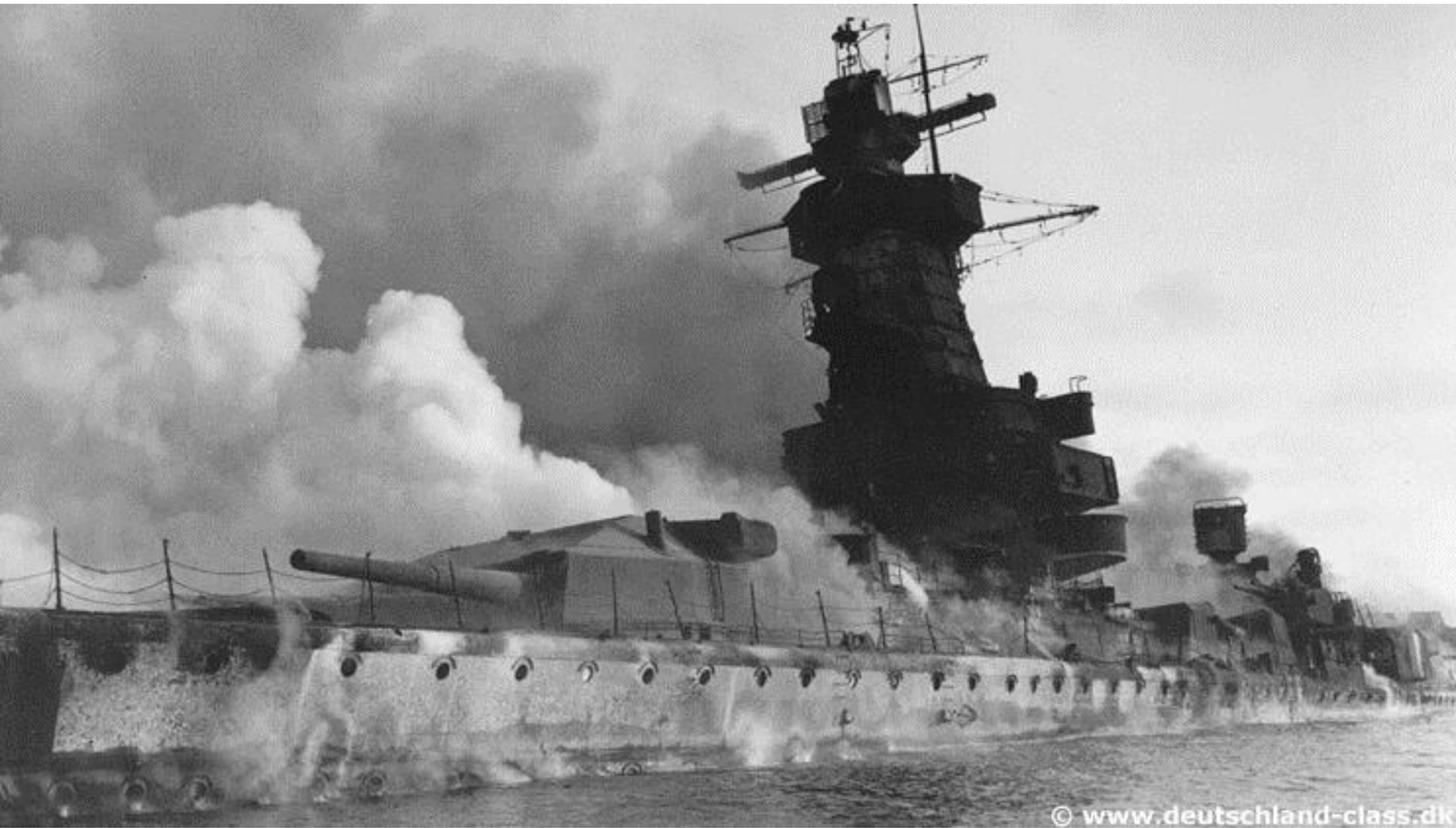
El Capitán Langsdorff fue el último en abandonar el navío.



## **LOS RESTOS AÚN EN LLAMAS DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***

**La nave ardió durante 3 días completos**

**El punto donde el casco se partió en dos se puede ver delante de la torre B (a la derecha)**



© [www.deutschland-class.dk](http://www.deutschland-class.dk)

**EL ADMIRAL GRAF SPEE INCENDIADO SE HUNDE EN EL RÍO DE LA PLATA**  
Vista de babor



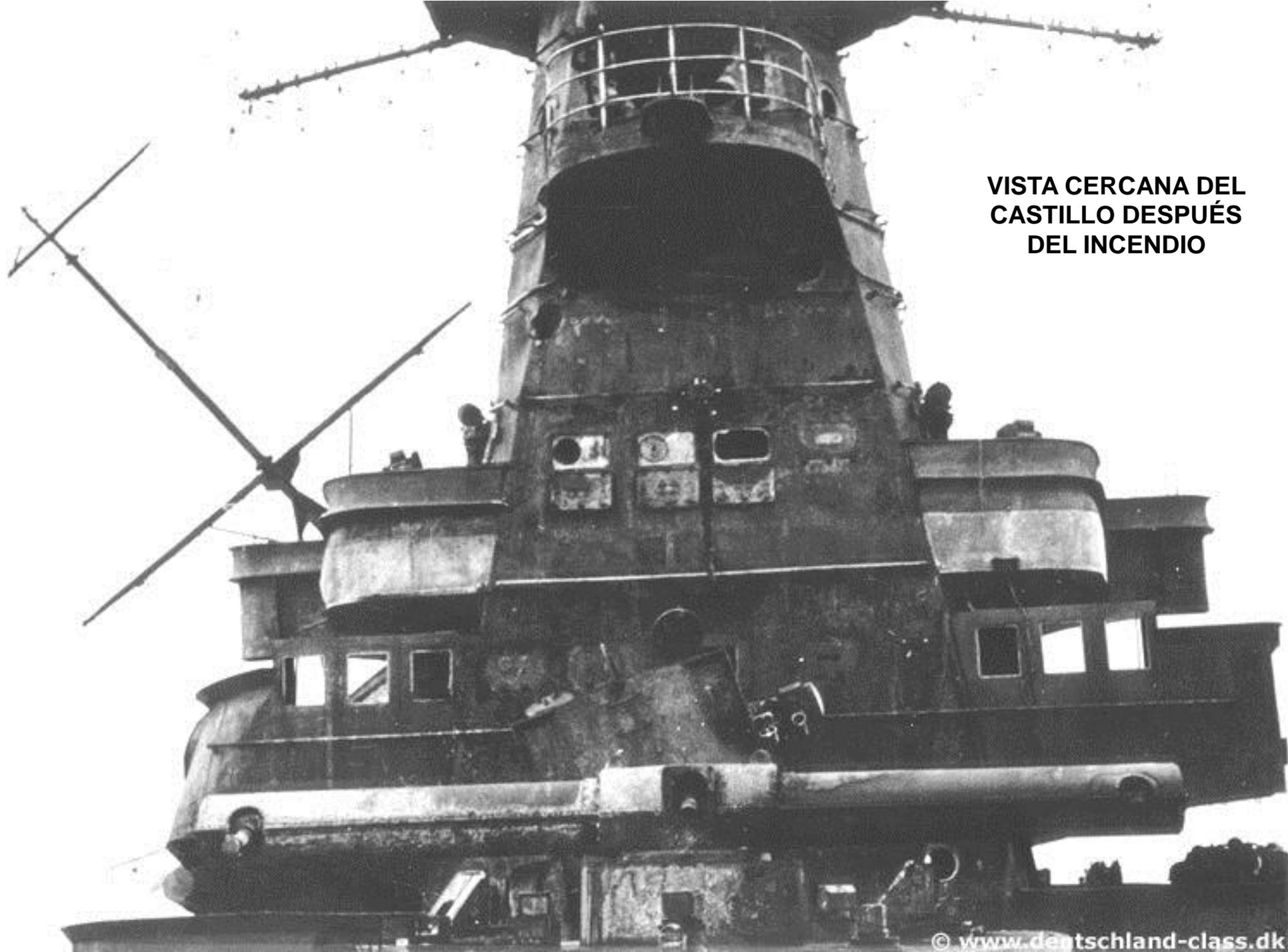


### **EL ADMIRAL GRAF SPEE SEMIHUNDIDO**

**La nave empezó a hundirse cada vez más en el lecho del Río de la Plata hasta que finalmente desapareció por debajo de la superficie del agua.**



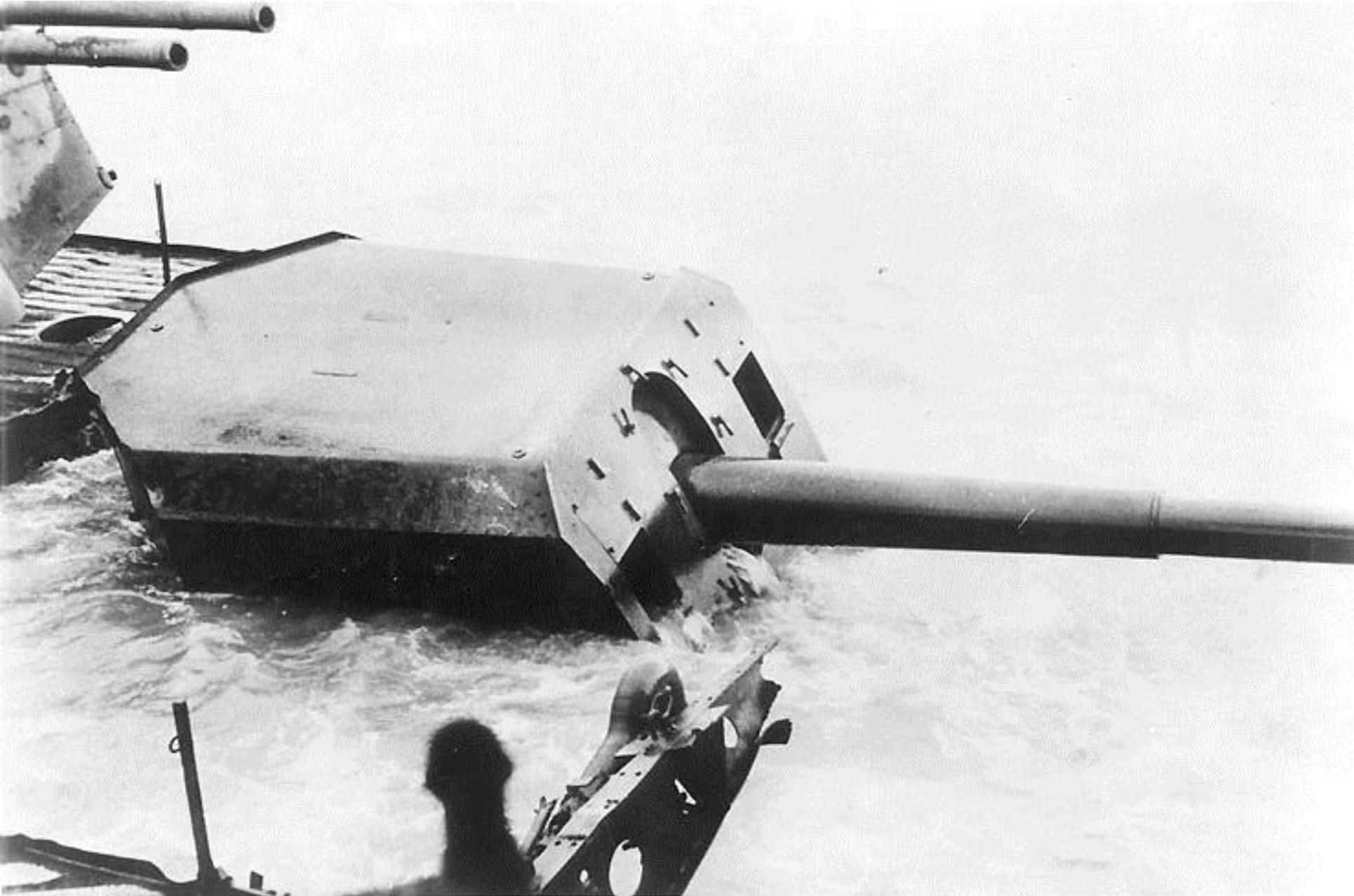
**LA TORRE A Y EL CASTILLO  
AÚN SOBRESALEN DEL AGUA**



**VISTA CERCANA DEL  
CASTILLO DESPUÉS  
DEL INCENDIO**



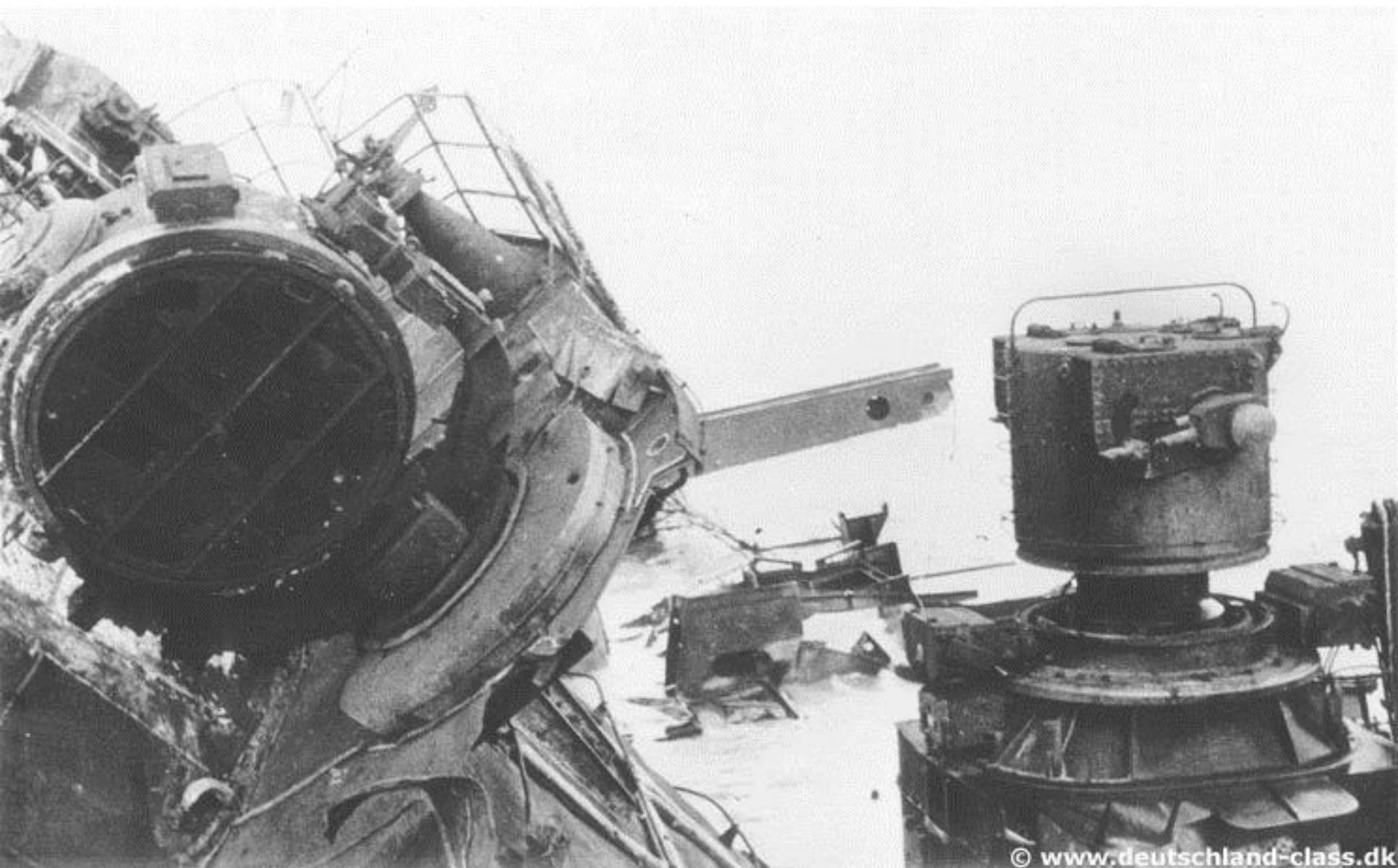
**VISTA DESDE LA POPA**

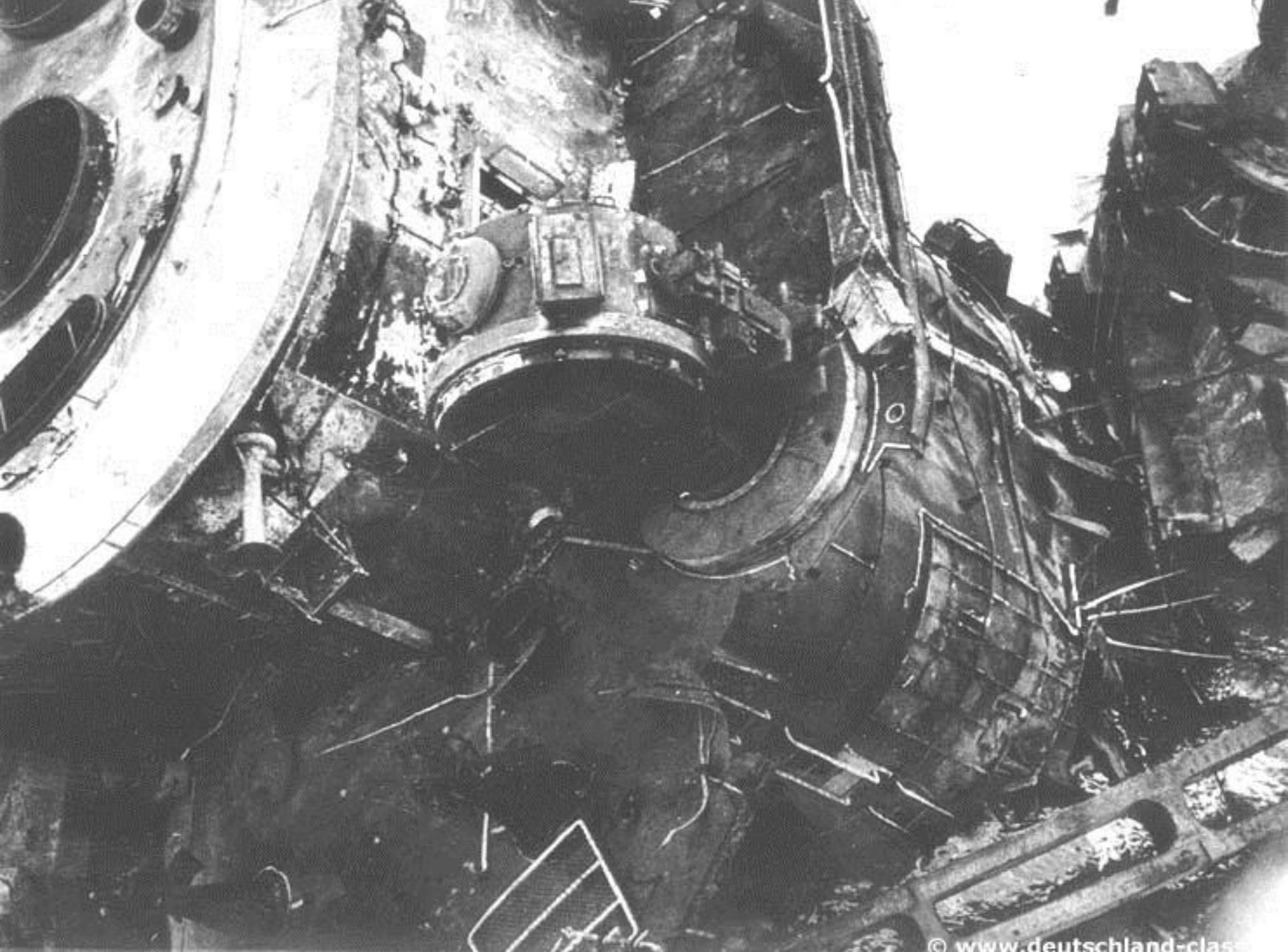


**UNO DE LOS CAÑONES DE 150 mm DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***



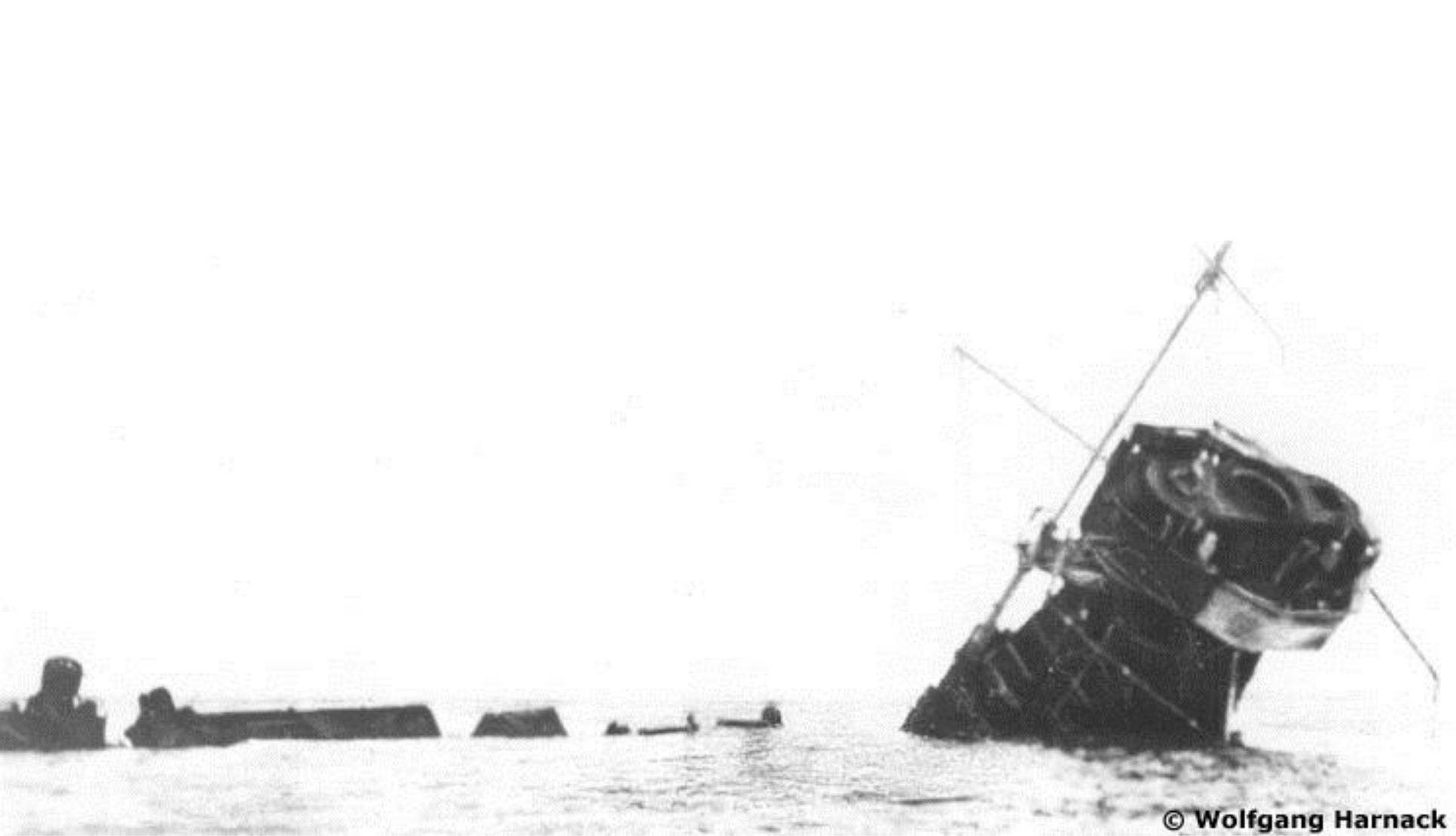
**MONTAJE DOBLE DE CAÑONES DE 88 mm DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***











© Wolfgang Harnack



TRAS EL HUNDIMIENTO LOS BRITÁNICOS RECUPERARON ELEMENTOS DEL ADMIRAL GRAF SPEE

© [www.deutschland-class.dk](http://www.deutschland-class.dk)



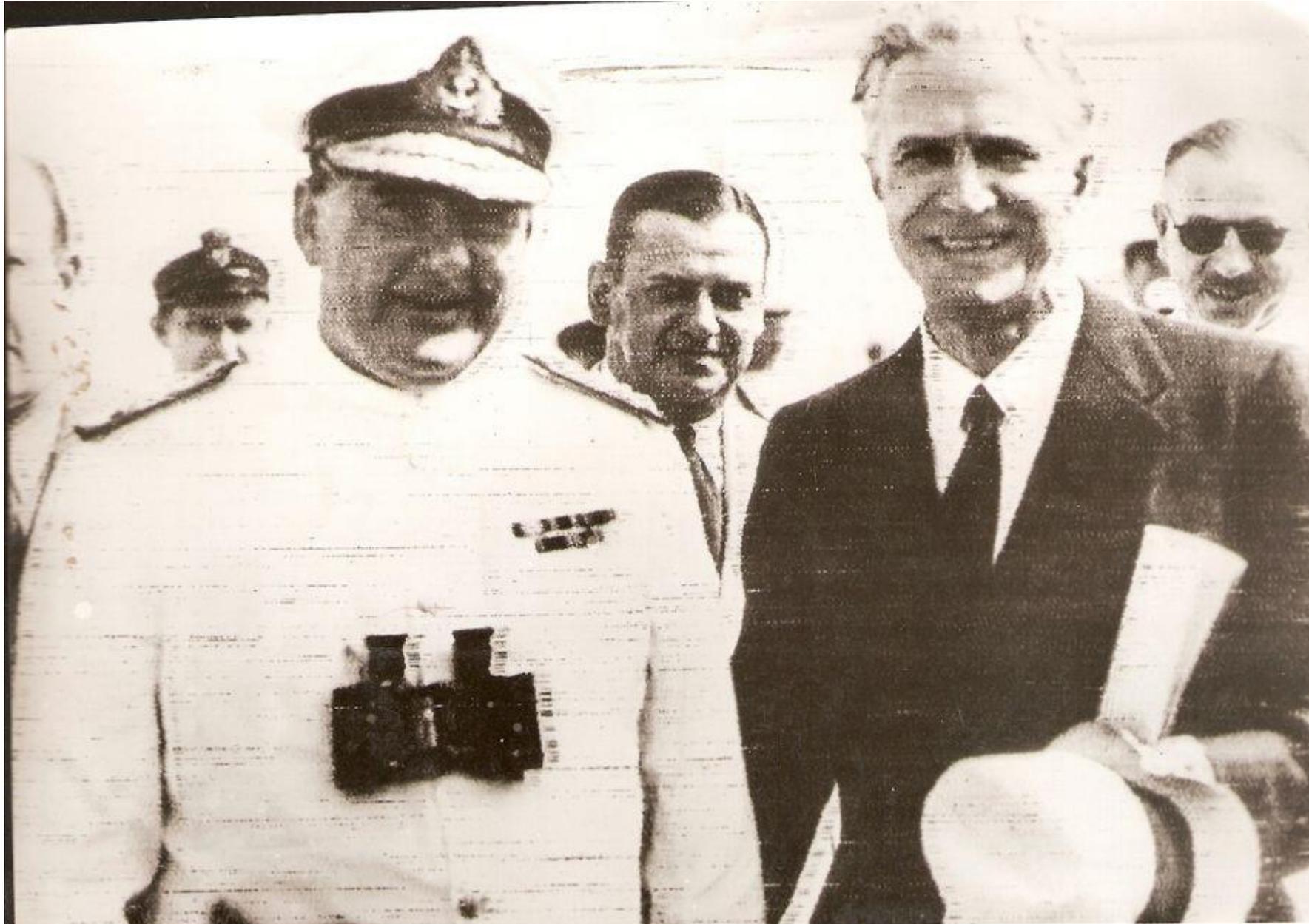
## **CASTILLO Y PUENTE ABIERTO**

**Fotografía tomada por los británicos**

**Los británicos eran conscientes de que los alemanes habían desarrollado el radar para uso conjunto con la artillería.**



**CONTRAALMIRANTE SIR HENRY HARWOOD**



*INGILIZ KOMODOR HARVUD MONTEVIDEODA KABUL RESHIDE*

**EL CONTRALMIRANTE SIR HENRY HARWOOD Y EL EMBAJADOR BRITÁNICO  
EN URUGUAY EUGEN MILLINGTON-DRAKE**

# ENVUELTO EN LLAMAS EL "SPEE" OFRECIA UN ASPECTO PAVOROSO

(LEA Pág. 2)

EL TIEMPO - HOY

BUENOS AIRES: Buena, con tem-  
peratura en aumento.  
EN GENERAL: Parcialmente ne-  
buloso en el interior y ventoso N.  
AYER: Máx., 24,2; Mín., 14,6.

## EL MUNDO

DIARIO ILUSTRADO DE LA MAÑANA

5 EN TODA  
LA  
REPUBLICA  
Cívs.

Año XII - Nº 4215

BUENOS AIRES, LUNES 18 DE DICIEMBRE DE 1939

48 PAGINAS

# ANTES DE HUNDIR LA NAVE PONEN A SALVO SU DOTACION

## El Acorazado se Fué a Pique Tras Terribles Explosiones

MONTEVIDEO, 17 (AP). — A las 19,58 horas tres terribles explosiones provocaron el rápido hundimiento del "Graf Spee", acorazado de bolsillo que fuera orgullo de la marina de guerra de Alemania. Esas explosiones ocurrieron cuando apenas se habían alejado los remolcadores que conducían a sus tripulantes. Casi de inmediato se produjeron otras dos explosiones que hicieron estremecer el barco y tres minutos después se había hundido casi totalmente.

El "Graf Spee" se hundió en un punto donde el agua tiene una profundidad de 25 pies y la parte superior de la nave se divisa fuera del agua.

Una enorme columna de humo se proyecta hacia el cielo.

Algunos observadores creen que fué saltada la santabárbara con bombas de tiempo de gran potencia.

## En Momentos de Partir



## Se Salvó el Comandante

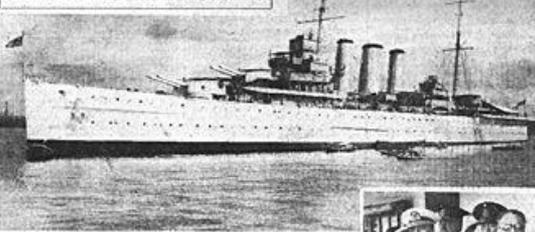
MONTEVIDEO 17 (De nuestro enviado especial). — En una entrevista que concedió esta noche a los periodistas el canciller doctor Guani, declaró que el comandante del acorazado "Graf Spee" se halla a salvo y navega a bordo de la lancha del comando de la nave, y que se presume que se dirige a Buenos Aires.

## Ninguna Víctima

Agregó el doctor Guani que no ha habido ningún muerto entre los tripulantes del acorazado.

Otras fuentes de información hacen presumir que tanto los que se ha-

## Fué en Auxilio



DOCTOR ALBERTO GUANI (s.), CANCELLER uruguayo, cuya actitud en la emergencia ha contado con la aprobación de todos los gobiernos americanos.

llan en el "Tacoma", como los que fueron recogidos en lanchas se trasladarán a Buenos Aires.

MONTEVIDEO, 17 (AP). — Después de la entrada del "Tacoma" a este puerto los

EL "GRAF VON SPOCK" en momentos de abandonar el puerto de Montevideo, enfundando el canal de salida. Poco después era hundido por sus propios tripulantes. Todas estas se han salvado. (Foto de W. World, por acción).

EL CRUCERO BRITANICO "Cumberland" se dirigió al sitio del siniestro, para ayudar en el salvamento.



# Han Sufrido los Rusos 140.000 Bajas

(LEA Pág. 5)

## **UBICACIÓN DEL PECIO DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***

**El pecio del *Admiral Graf Spee* se encuentra a 7 kilómetros de Punta Yeguas, a 34°58 latitud Sur y 56°17 latitud Oeste.**

**Punta Yeguas es el punto terrestre más cercano al lugar del hundimiento.**

**Durante los meses posteriores al hundimiento, se podía apreciar claramente desde la costa la chimenea volcada y la torre de combate.**

**El *Admiral Graf Spee* ya no se divisa desde la costa de Montevideo. Se lo suele confundir con el *Calpean Star*, buque británico factoría para ballenas, que se hundió en 1960 al sufrir una explosión en la sala de máquinas, cuando era remolcado al puerto de Montevideo.**

**Durante mucho tiempo gran parte del casco emergía de la superficie del río, y eran muy visibles sus dos enormes chimeneas.**

**El *Calpean Star* también se fue hundiendo en el barro y sólo emergen los extremos de tres palos.**

**El lugar donde se encuentra el *Admiral Graf Spee* está marcado por una boya luminosa y una boya ciega, para facilitar el avistamiento a las embarcaciones que ingresan a la bahía de Montevideo.**



**ESTUARIO DEL RÍO DE LA PLATA**



# Montevideo



## ***GRAF SPEE (HGSPEE)***

**Posición del naufragio**

**34°58,25'S**

**56°17,97'W**

**(Obtenida de la carta uruguaya)**

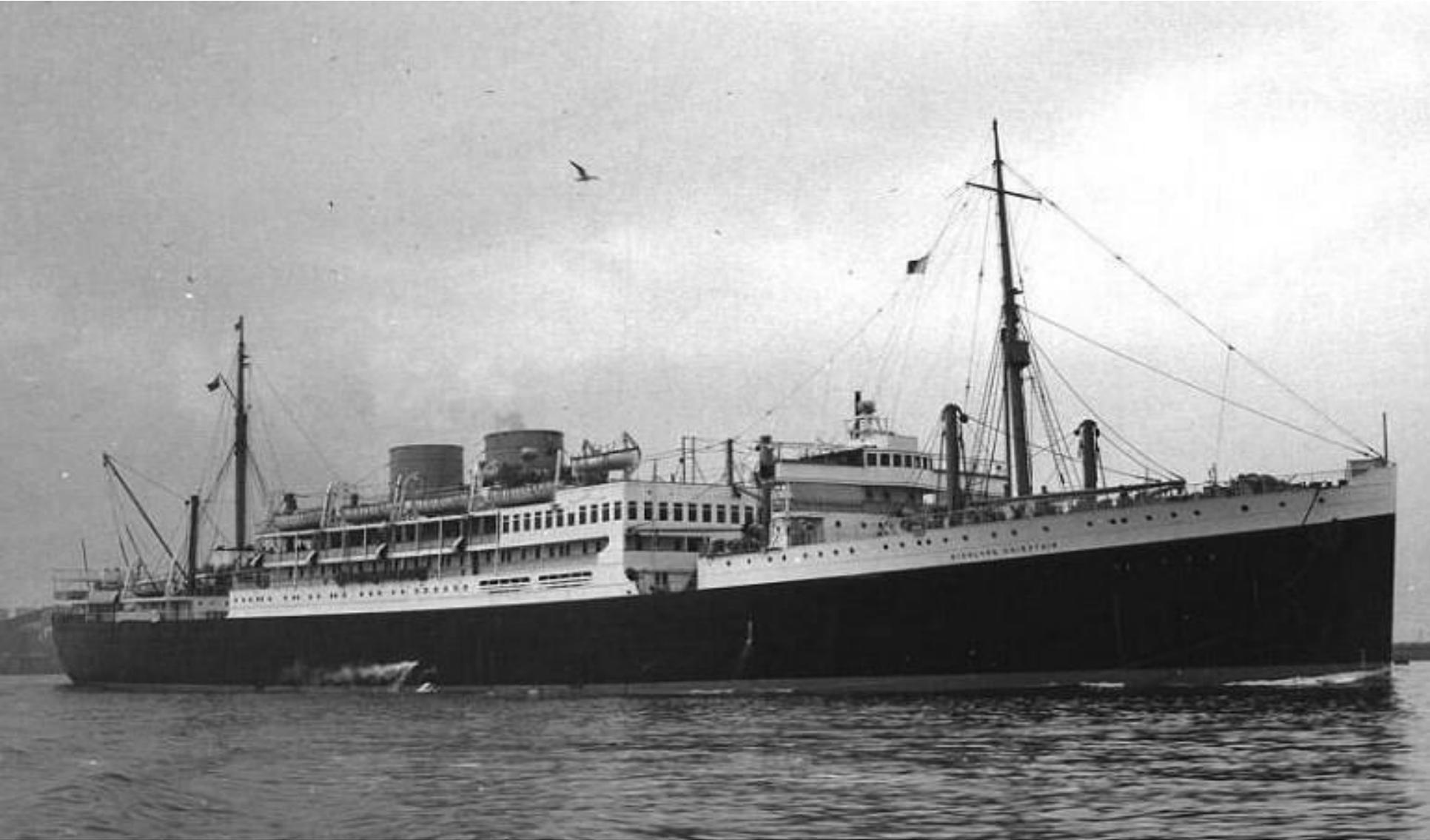
**Boya luminosa IALA Peligro Aislado B.Des.(2)c/10s al ESE y una boya ciega al W.**

**Su nombre completo es *Admiral Graf Von Spee*, acorazado de bolsillo alemán, hundido por su capitán luego de la batalla del Río de la Plata en 1939.**

**Luego de su hundimiento, el *Admiral Graf Spee* emergía en forma importante. La torre de combate se encuentra hundida a su lado.**

**En 1960 se hundió un pesquero a su lado y el lugar es considerado “extremadamente peligroso”.**

**Además, se sabe que una de las minas de voladura no explotó y que aún tiene municiones en sus santabárbaras.**



***EL CALPEAN STAR***



**NAUFRAGIO DEL CALPEAN STAR**  
1960



**LUGAR DEL NAUFRAGIO DEL  
CALPEAN STAR**

**Extremos de los mástiles y boya de  
señalización.**

**9**

**EL TRASLADO DE LA TRIPULACIÓN  
DEL *ADMIRAL GRAF SPEE*  
HACIA BUENOS AIRES**

## **LA FUGA DE AGUAS JURISDICCIONALES URUGUAYAS.**

**El 21 de diciembre de 1939 el Inspector General de la Marina uruguaya Contra Almirante Gustavo A. Schröder (1938-1945) detalla las conclusiones a que se arribó tras lo actuado por el Juez Sumariante que tuvo a cargo la investigación referente a la embarcación Tacoma: “Que el vapor alemán *Tacoma* salió de este puerto en la tarde del 17 del mes en curso, sin los despachos correspondientes y sin Práctico a bordo”.**

**El *Tacoma*, buque mercante de origen alemán, construido en 1930, se encontraba en las aguas de la capital uruguaya por razones propias de la guerra cuando el acorazado de su nacionalidad irrumpió en aguas uruguayas “En el momento en que el *Admiral Graf Spee* se puso en movimiento, el petrolero alemán *Tacoma* levó anclas. A las seis cuarenta tomó rumbo Oeste, hacia el pontón de Recalda. Le seguían seis de sus lanchas. A las seis cuarenta y cinco el *Tacoma* comenzaba a salir del puerto llevando trescientos marinos del *Admiral Graf Spee* que se habían embarcado en el último momento” (Ricardo Álvarez, corresponsal de United Press en Uruguay, 18 de diciembre de 1939.**

**Sus servicios sirvieron para llevar a la totalidad de la tripulación del *Admiral Graf Spee*, desde el puerto de Montevideo hasta un punto señalado del Río de la Plata, donde los aguardaban dos remolcadores, *Coloso* y *Gigante* y la barcaza arenera de nombre *Chiringuana*. Los tres navios eran propiedad de Antonio Delfino Hnos. y Cia., agentes marítimos de la firma alemana Hamburg American. El lunes 18 de diciembre de 1939 sobre el medio día, el *Gigante* al mando del Capitán Höp Fener, 2º. oficial de mar del *Almiral Graf Spee* remolcaba la chata arenera, mientras que el comandante Langsdorff se hallaba a bordo del *Coloso*. Una vez desembarcado en el Puerto de Buenos Aires, el personal fue dividido por categorías: marineros y suboficiales, fueron destinados al “Hotel de Inmigrantes”, los oficiales se alojaron en dependencia del “ex Arsenal de Marina”.**

Mientras el *Admiral Graf Spee* estaba tapado de humo y llamas cerca de la noche del 17 de diciembre de 1939, y aunque había una estricta vigilancia por parte de los británicos, esos 1055 hombres (39 del personal superior, 47 aspirantes a oficiales, 950 marinos entre las 10 Divisiones y 19 de personal civil, entre ellos ciudadanos chinos encargados de la lavandería) ya habían logrado subir al buque *Tacoma* mediante una treta que comenzaron el domingo por la mañana. Pequeños grupos abordaron el *Tacoma* bajo la excusa de buscar provisiones y abastecimientos. Una vez a bordo comenzaron a ubicarse en las bodegas, camarotes y recovecos del *Tacoma*.

Mediante una supuesta operación secreta, tres embarcaciones argentinas –los remolcadores *Coloso*, *Gigante* y la chata arenera *Chiriguana* – se unieron al *Tacoma*. Se dio entonces la orden de embarcar en los remolcadores, que hicieron con gran rapidez utilizando las escaleras a los costados de estribor y babor del *Tacoma*, más conocidas como “escalera real”.

Para frustrar el escape, se puso en movimiento un grupo de embarcaciones uruguayas encabezadas por el *Enriqueta*, desde donde se ordenó a las embarcaciones argentinas suspender inmediatamente las tareas que realizaban y regresar a puerto.

Esto dio comienzo a un tire y afloje entre remolcadores argentinos que querían “rescatar” a los marinos alemanes y los remolcadores uruguayos que querían interrumpir la tarea, asemejándose a una película de piratas que querían de todas maneras abordar para abortar la “misión” (esto contado por el propio Rasenak).

Uno de los oficiales de navegación del *Graf Spee* (Robert Hopfner) iba al mando del remolcador *Gigante* y ordenó entonces apagar las luces de las embarcaciones escapando con los motores a máxima potencia. No pudo escapar el *Coloso* que fué interceptado por los remolcadores uruguayos luego de varias embestidas. A bordo del mismo iba el capitán Rudolph Hepe.

El Capitán Langsdorff, que iba en una de las lanchas transportadoras de la dotación de voladura, ordenó a su timonel que se aproximara al *Enriqueta* donde embarcó acompañado de Ascher para hablar con Alberto Jack (comandante del *Enriqueta*). Se acerca entonces la corbeta uruguaya *Zapicán* al mando del Capitán de Fragata Alberto Sghirla, para investigar lo que ocurría, entablándose una cordial conversación entre Langsdorff y Sghirla.

El capitán Langsdorff expuso que el gobierno uruguayo le había ordenado que el *Admiral Graf Spee* debía abandonar el puerto de Montevideo, que lo había hecho y estaba intentando evacuar a su tripulación hacia Buenos Aires. Langsdorff invocó su legítimo derecho de actuar, a lo que Sghirla no pudo objetar y autorizó la maniobra. Como lo indica el estudio del Museo Naval de Montevideo en su trabajo “A rescate del Graf Spee”, fué el propio Rasenak que narró los acontecimientos en su diario, coincidiendo con los testimonios de Hepe que los plasmó en el diario “La Nación” de Argentina.

El único error cometido por Hepe en sus declaraciones fue que el crucero *Uruguay* había intervenido en las maniobras, cuando realmente el *Uruguay* solamente vigilaba. En el libro “Un episodio de la Segunda Guerra Mundial”, el General Alfredo R. Campos, niega que haya existido interferencia alguna a los tripulantes del *Admiral Graf Spee* que iban en los remolcadores y la chata, al no ser por las inspecciones de rigor por parte de la corbeta *Zapicán*, que estaba al mando del Capitán de Fragata Sghirla.

El martirio comienza entonces para el *Tacoma* que regresa a puerto de Montevideo, un buque de guerra auxiliar, 93 tripulantes alemanes quedaron detenidos (entre los del *Tacoma* y los del *Admiral Graf Spee* que estaban en dos de las lanchas de voladura).

## **LA LLEGADA A BUENOS AIRES.**

**Según la agencia de noticias Associated Press y los diarios de la época, el día lunes 18 de diciembre de 1939, a las 11.15hs., desde la Dársena Norte se vieron aparecer dos remolcadores que navegaban en dirección al puerto de Buenos Aires. Uno, el *Coloso*, abría la marcha y el primero en entrar a la Dársena trayendo a los tripulantes alemanes.**

**A las 12:10 el capitán de navío Hans Langsdorff, comandante del acorazado *Admiral Graf Spee*, entró en el puerto de Buenos Aires en el remolcador *Coloso*, después de haber navegado toda la noche por el Río de la Plata, desde el punto donde el acorazado fue hundido. Media hora después entró el remolcador *Gigante* y luego la barcaza *Chiriguana* y otros tres buques argentinos además de una lancha del *Admiral Graf Spee*. La prefectura dio comienzo de inmediato a las formalidades de práctica, despachando varios empleados que se dirigieron a bordo de los remolcadores a llenar las formalidades del caso para la revisión del pasaje.**

**Se dispuso alojar a los tripulantes del *Admiral Graf Spee* en el Hotel de Inmigrantes, Arsenal de Guerra y Escuela de Mecánica de la Armada, hasta que el Poder Ejecutivo adoptase nuevas medidas sobre la situación de los tripulantes alemanes.**

**La llegada de estos ex tripulantes (Oficiales 39, Aspirantes a Oficiales 47), además con los Suboficiales, marineros y algunos civiles, alcanzaba a la cifra total de 1.055 (habían fallecido treinta y seis el 13 de diciembre de 1939, según consta en la placa cementerio.**

## **LA MUERTE DEL CAPITAN HANS LANGSDORFF.**

**La noche del miércoles 19 de diciembre de 1939, el Capitán del Panzerschiff *Admiral Graf Spee* Hans Wilhelm Langsdorff, ya desembarcado en Buenos Aires, luego de reunirse por la tarde con su tripulación, regresa a su cuarto en el Arsenal Naval en Buenos Aires, donde se hospedaban los oficiales.**

**Encendió un cigarro, escribió unas cartas a su esposa, a sus padres y al Embajador alemán en Argentina.**

**Luego se disparó un tiro en la cabeza (con un arma prestada por el Embajador alemán, según se afirma).**

**Es encontrado la mañana del 20 de diciembre, vestido con su uniforme de gala y envuelto con la bandera de batalla alemana.**

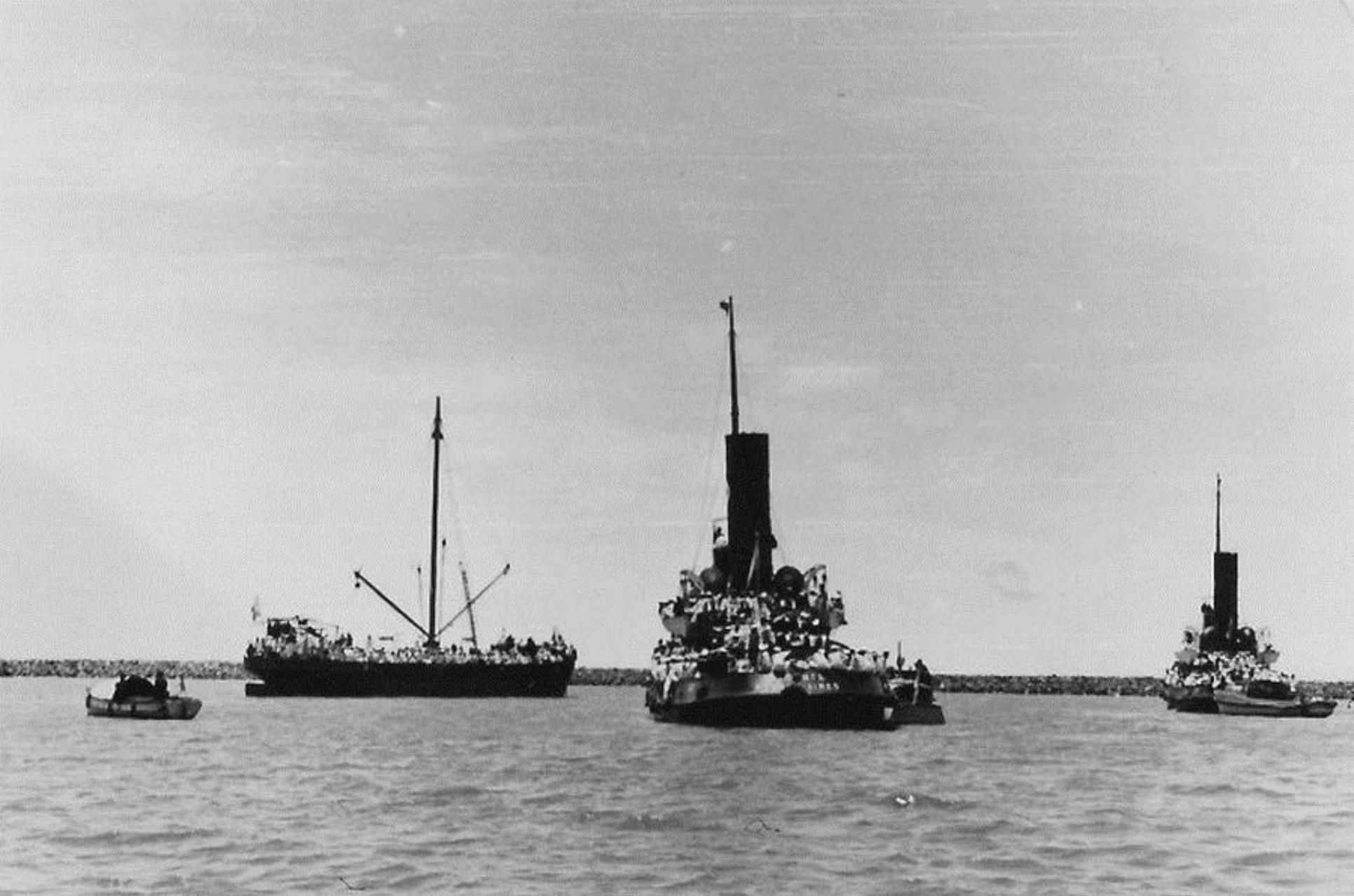
**Fue enterrado en el Cementerio del Norte (Cementerio Alemán, en la Chacarita), Buenos Aires, en donde todavía hoy descansan sus restos.**



**REMOLCADORES *GIGANTE* Y *COLOSO* Y VAPOR ALEMÁN *TACOMA***  
Naves que trasladaron la tripulación del *Admiral Graf Spee* al Puerto de Buenos Aires

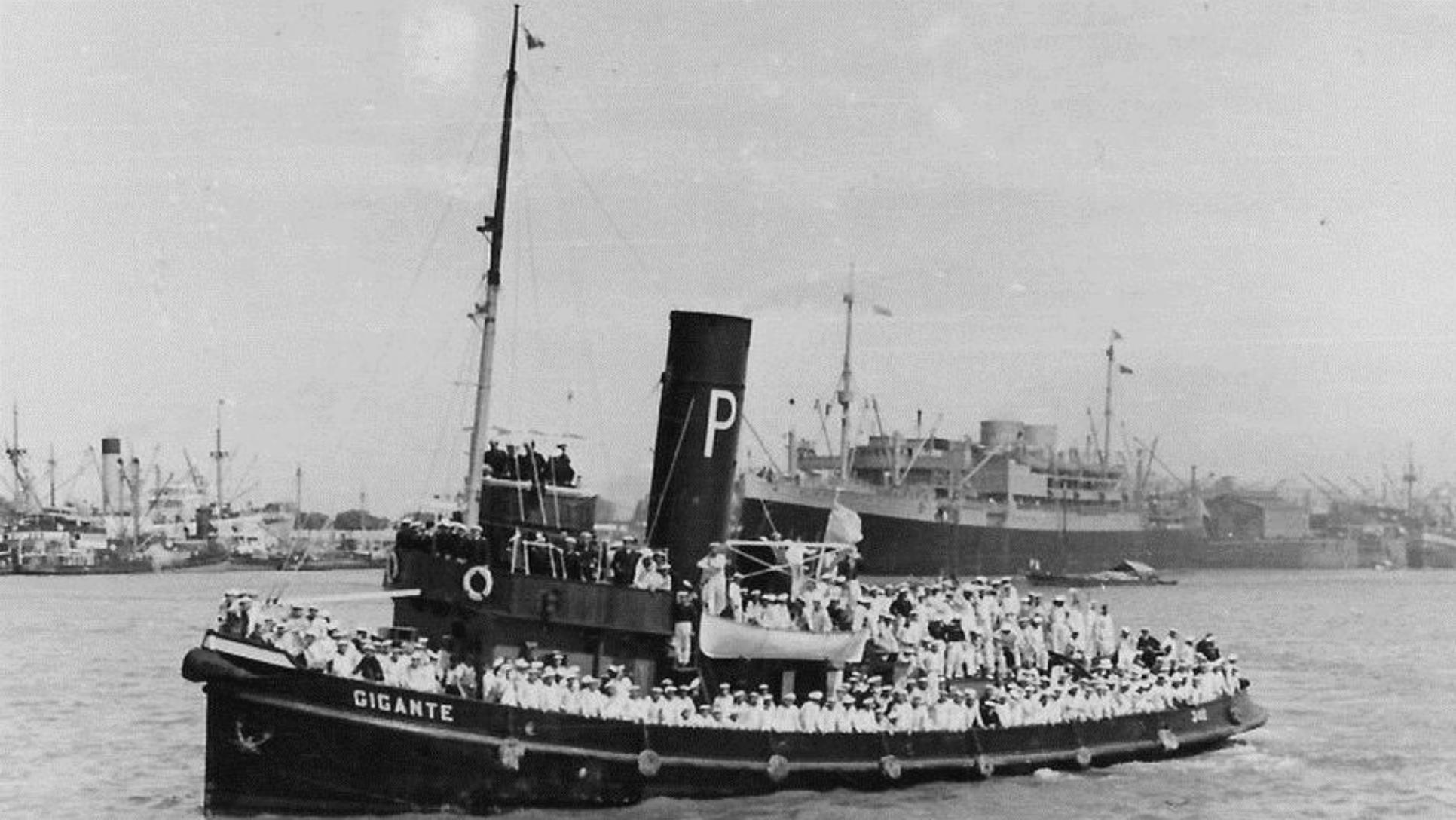


***EL TACOMA***



**PARTE DE LA TRIPULACIÓN DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* LLEGA A BUENOS AIRES  
A BORDO DE LOS REMOLCADORES *GIGANTE*, *COLOSO* Y LA CHATA *CHIRIGUANA*  
18 de diciembre de 1939**





**LLEGADA A BUENOS AIRES DEL REMOLCADOR GIGANTE  
CON MARINOS DEL ADMIRAL GRAF SPEE**



Dársena Norte

Hotel de Inmigrantes

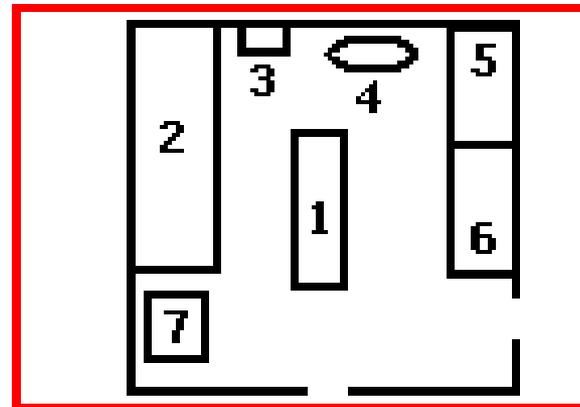
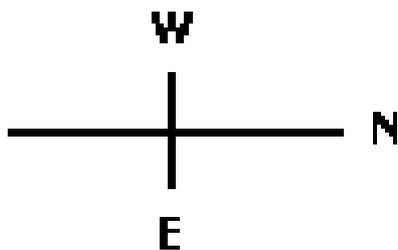
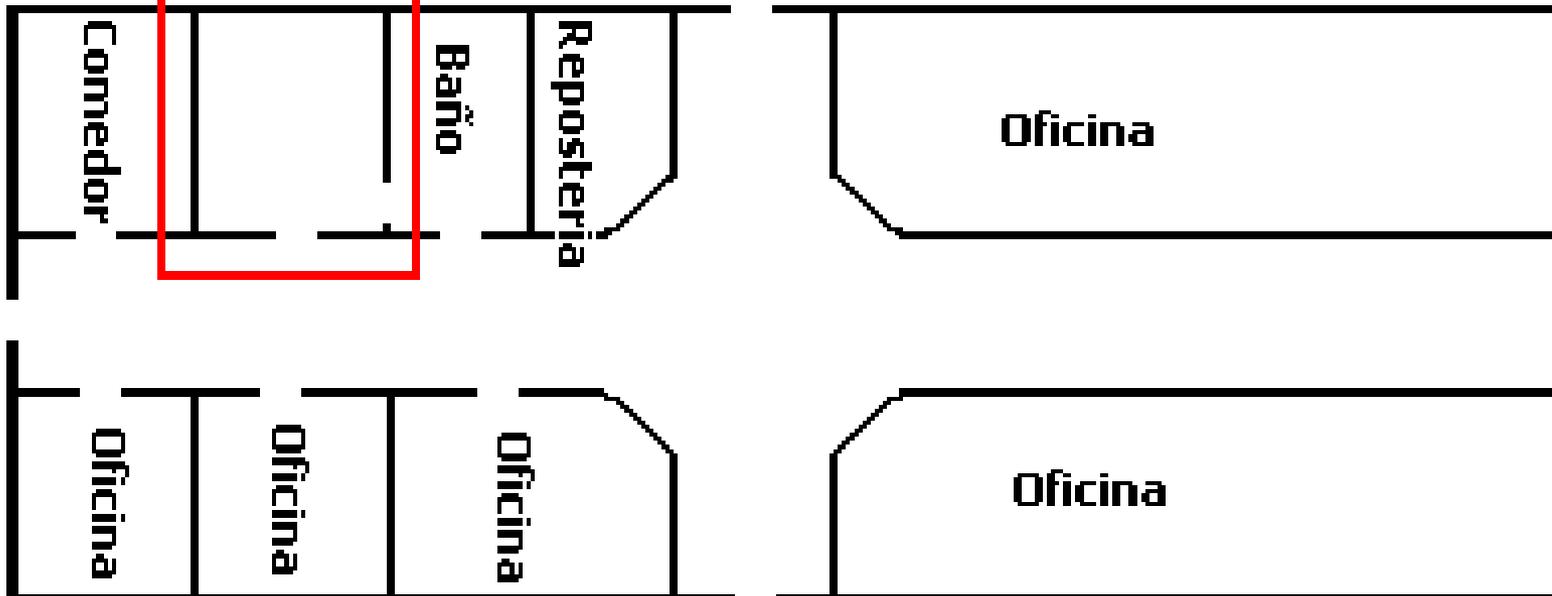
Talleres y Arsenales Navales Dársena Norte

**PUERTO DE BUENOS AIRES**  
Dársena Norte vista desde el Antepuerto Norte



**EL CAPITÁN HANS LANGSDORFF**  
Leyendo las noticias en Buenos Aires

Calle Diques



- 1-Cuerpo del Comandante
- 2-Cama
- 3-Mesa de Luz
- 4-Mesita Escritorio
- 5-Cómoda
- 6-Ropero
- 7-Sillón de cuero

**DIBUJO REALIZADO POR LOS PERITOS DE LA ARMADA ARGENTINA  
LUEGO DE ENCONTRAR EL CUERPO SIN VIDA DEL CAPITÁN LANGSDORFF**

El 19 de diciembre el Capitán Langsdorff se envolvió en la bandera de la Kriegsmarine (no la imperial alemana como se suelen aseverar) y se quitó la vida en su alojamiento en los *Talleres y Arsenales Navales Dársena Norte*, de la Armada Argentina.

Reconstrucción fílmica en el documental Lost Ships (Zev Guber Productions/Bibo,1997).



**GUARDIA DE HONOR JUNTO AL ATAÚD CON LOS RESTOS DEL CAPITÁN LANGSDORFF**  
Puerto de Buenos Aires



**GUARDIA DE HONOR JUNTO AL ATAÚD CON LOS RESTOS DEL CAPITÁN LANGSDORFF**  
Puerto de Buenos Aires



**COFRE CONSTRUIDO POR LOS TRIPULANTES DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* DONDE SE  
GUARDARON LAS PERTENENCIAS DEL CAPITÀN HANS LANGSDORFF  
Entregado a la familia**

3



2



1



1. El Capitán Langsdorff en el funeral de los tripulantes del Admiral Graf Spee  
2 y 3. Cortejo fúnebre en el entierro del Capitán Langsdorff

Photo # NH 85636 Funeral procession of Capt. Hans Langsdorff of the Admiral Graf Spee, December 1939





**SEPULTURA DEL CAPITÁN H. W. LANGSDORFF**  
Cementerio Alemán de Buenos Aires



**MARINEROS DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***  
Fotografiados en Buenos Aires  
1940



**TRIPULACIONES DE LOS CRUCEROS HMS *EXETER* Y HMS *AJAX* DESFILANDO EN LONDRES**  
Recibidos como héroes  
Febrero de 1940

**APÉNDICE 1**

**RELIQUIAS DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***  
**EN EL**  
**MUSEO NAVAL DE MONTEVIDEO**



**MUSEO NAVAL DE MONTEVIDEO**



**TELÉMETRO PRINCIPAL Y ANCLA DE POPA DEL ACORAZADO DE BOLSILLO ADMIRAL GRAF SPEE**  
Montevideo, URUGUAY



**RESCATE DEL TELÉMETRO PRINCIPAL DEL *ADMIRAL GRAFF SPEE* DESPUÉS DE 64 AÑOS**



**RESCATE DEL TELÉMETRO DEL *ADMIRAL GRAF SPEE*  
DEL RÍO DE LA PLATA**



© Eduardo Cicala / [www.deutschland-class.dk](http://www.deutschland-class.dk)

**TELÉMETRO PRINCIPAL DEL ADMIRAL GRAF SPEE**  
Museo Naval de Montevideo



© Eduardo Cicala/[www.deutschland-class.dk](http://www.deutschland-class.dk)

**TELÉMETRO PRINCIPAL DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***  
Museo Naval de Montevideo



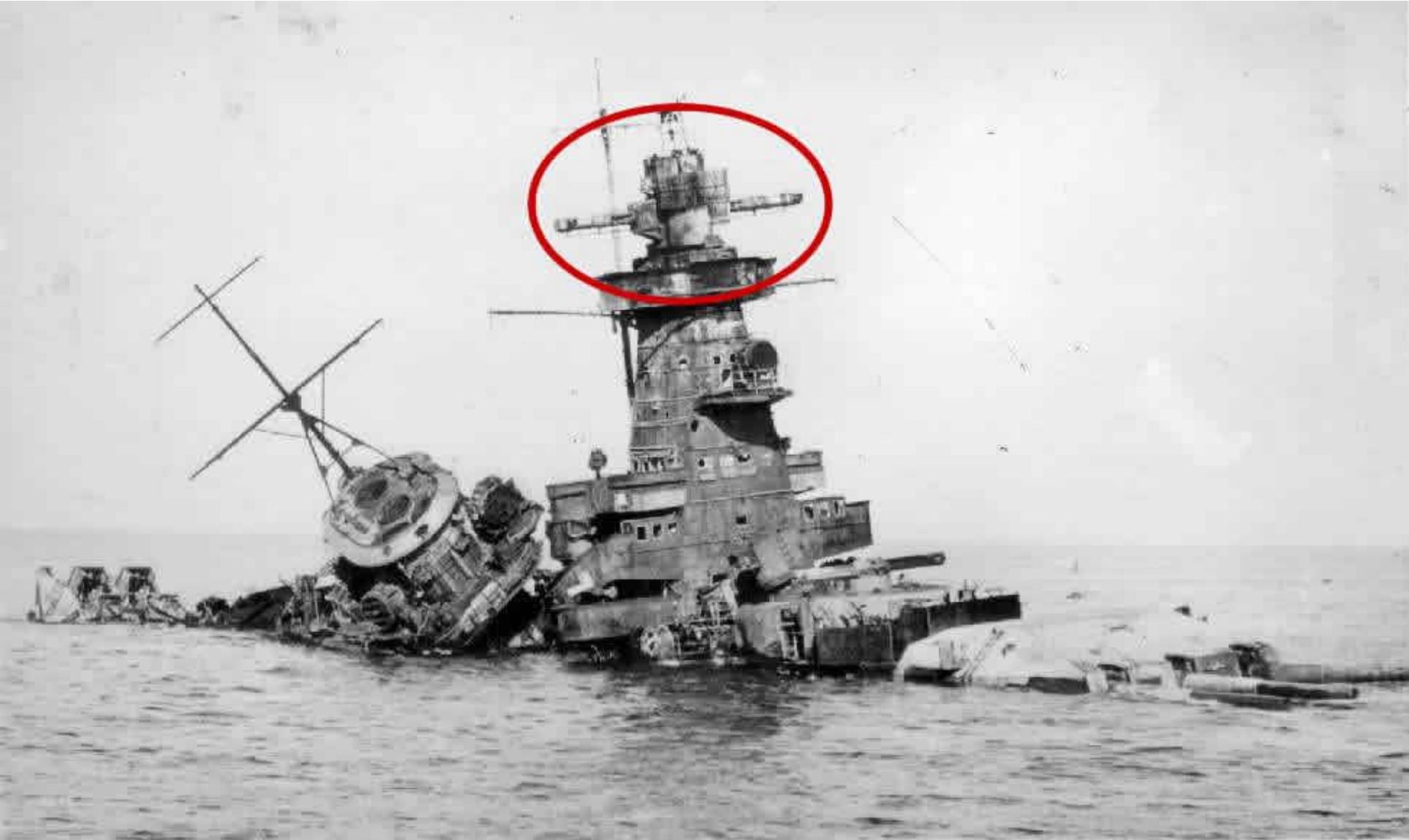
**TELÉMETRO PRINCIPAL DEL ADMIRAL GRAF SPEE**  
Museo Naval de Montevideo



**VISTA LATERAL INTERNA DEL TELÉMETRO**



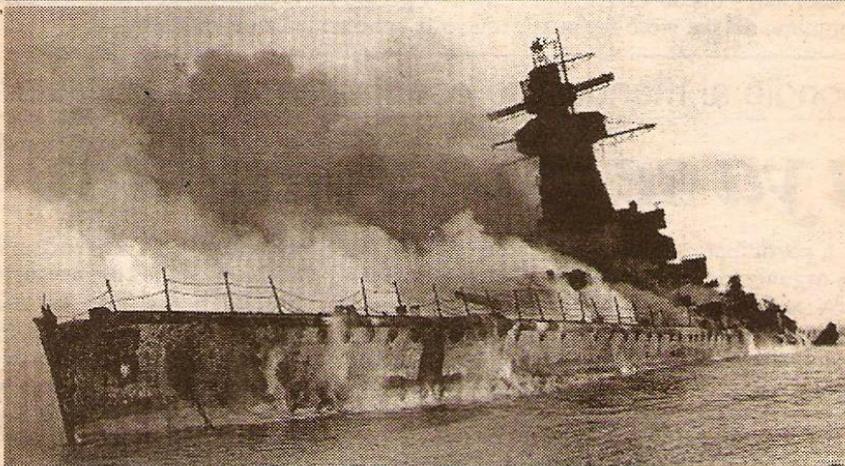
**UNA DE LAS LENTES DEL SISTEMA ÓPTICO**



**UBICACIÓN DEL TELÉMETRO PRINCIPAL**



**IMAGEN DEL PECIO DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* OBTENIDA CON UN SONAR**  
En el recuadro se muestra el telémetro alejado de la estructura principal en el fondo del Río de la Plata.



**Tres momentos del acorazado alemán *Graf Spee*:**

**Cuando fue botado el 30 de junio de 1934.**

**Cuando fue volado por su capitán.**

**En el lecho fangoso del Río de la Plata.**

**Foto *Ambito Financiero*.**

A large, white, tiled monument stands on a brick base. To the left, a large, dark, metallic anchor is partially visible. In the background, a multi-story brick building with several windows is visible. The monument is inscribed with text in Spanish. The sky is blue with some clouds.

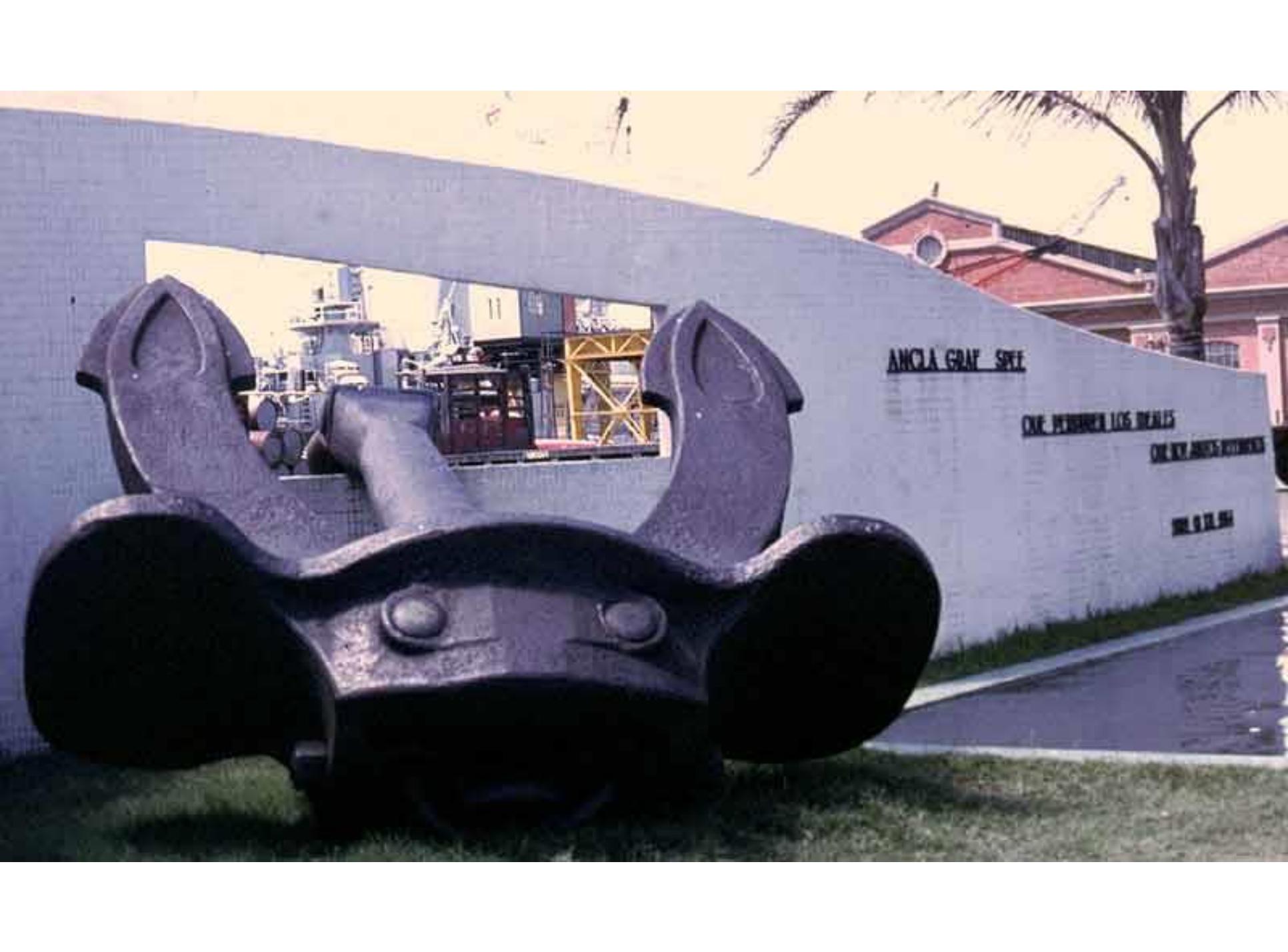
ANCLA GRAF SPEE

QUE PERDUREN LOS IDEALES  
QUE HOY JUNTOS DEFENDEMOS

1989 18 XII 1964



**UNA DE LAS CUATRO ANCLAS DE PROA DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***  
**Museo Naval de Montevideo**

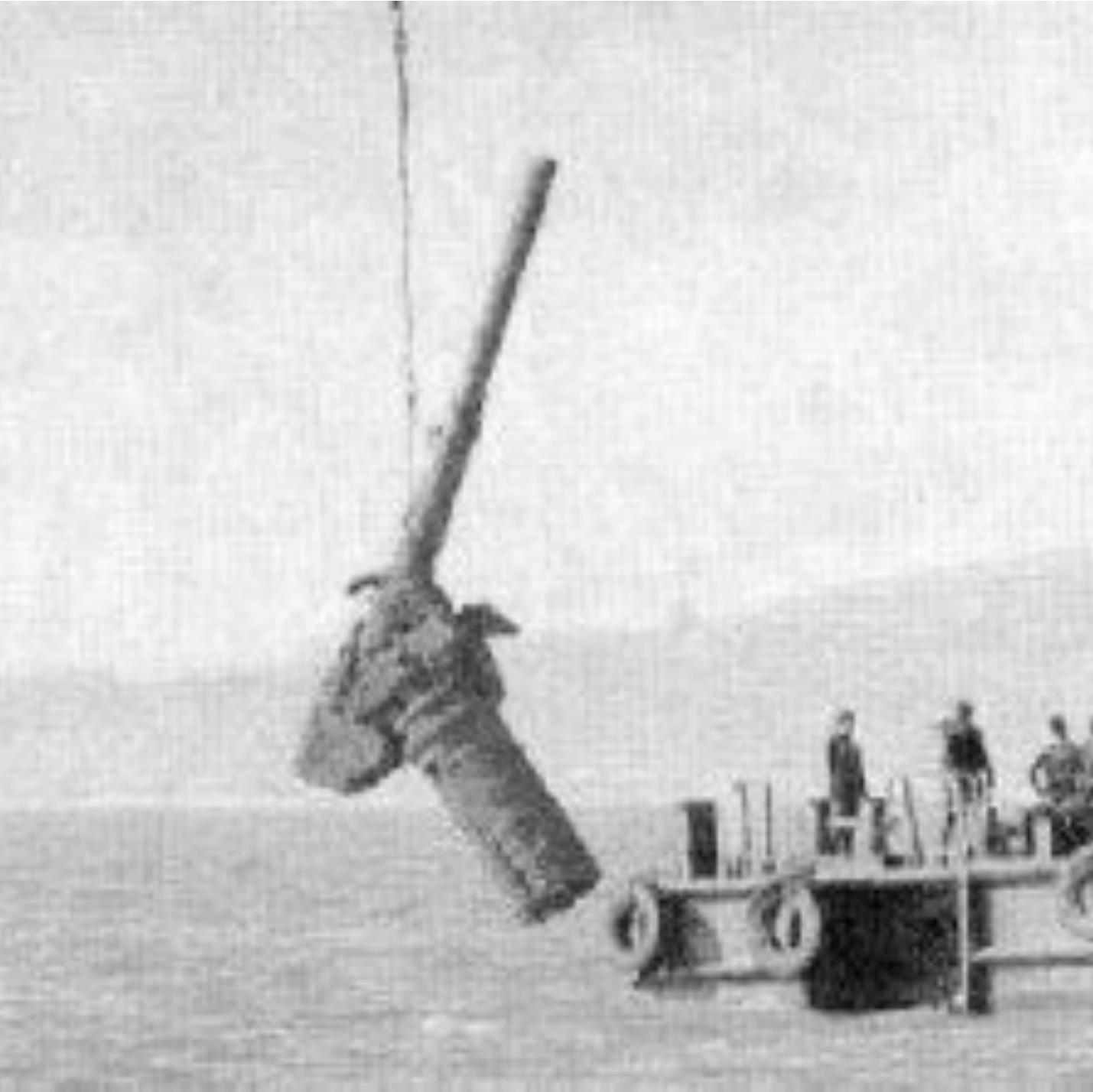


ANCLA GRAN SPY

QUE PERDIERON LOS IDEALES

QUE NO SABEN PERDONAR

QUE NO TIENEN

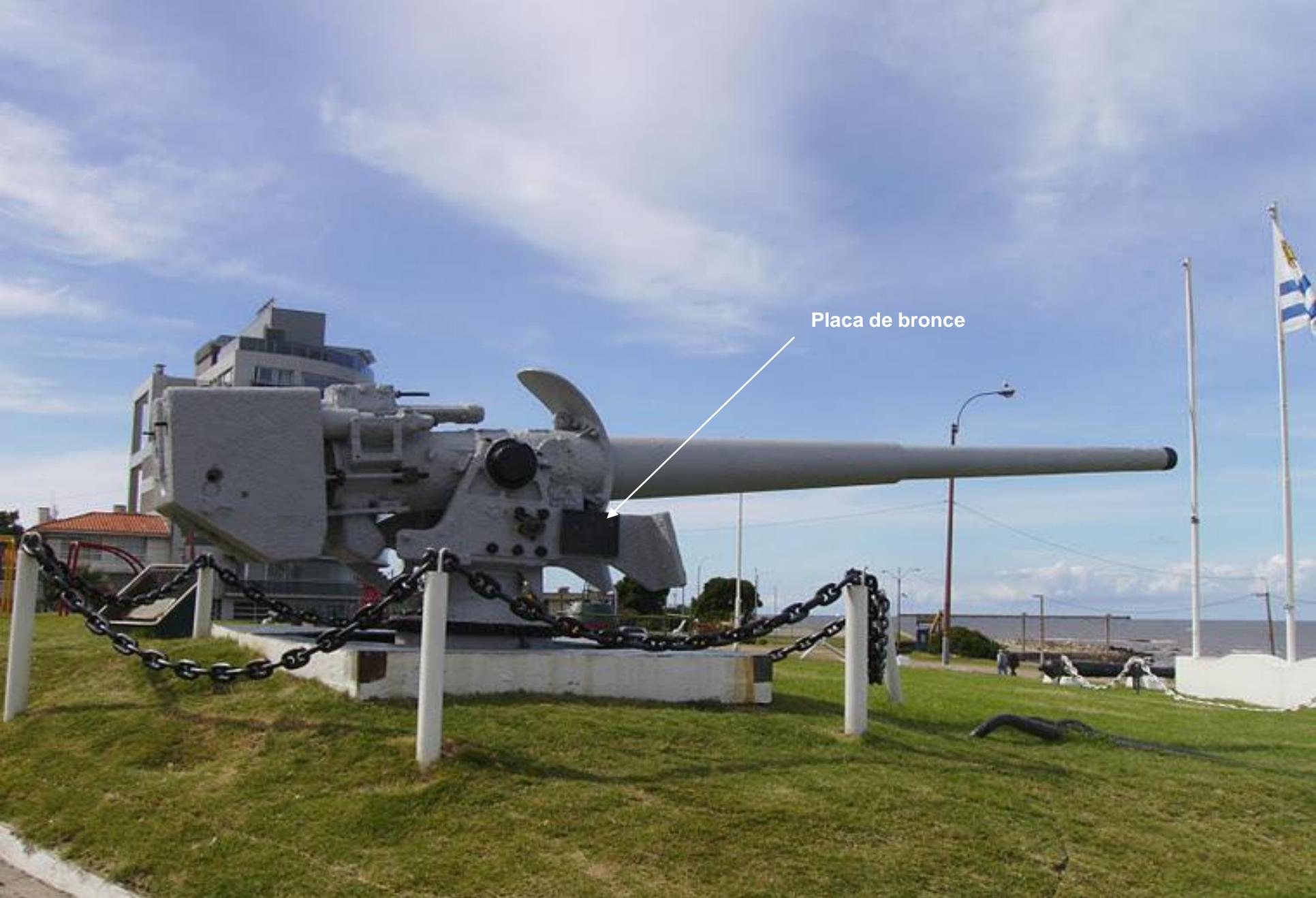


**CAÑÓN DE 150 mm  
RECUPERADO EN  
EL AÑO 1999**





**CAÑÓN DE 150 mm DEL ADMIRAL GRAF SPEE**  
Museo Naval de Montevideo

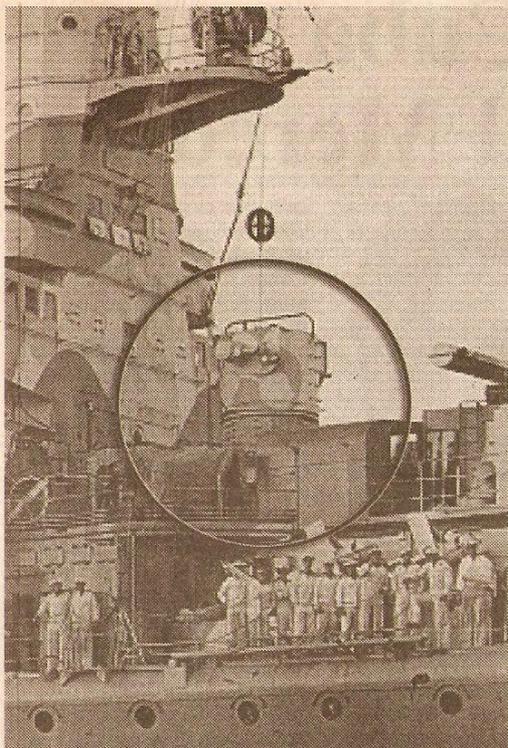


**CAÑÓN DE 150 mm DEL ADMIRAL GRAF SPEE**  
Museo Naval de Montevideo

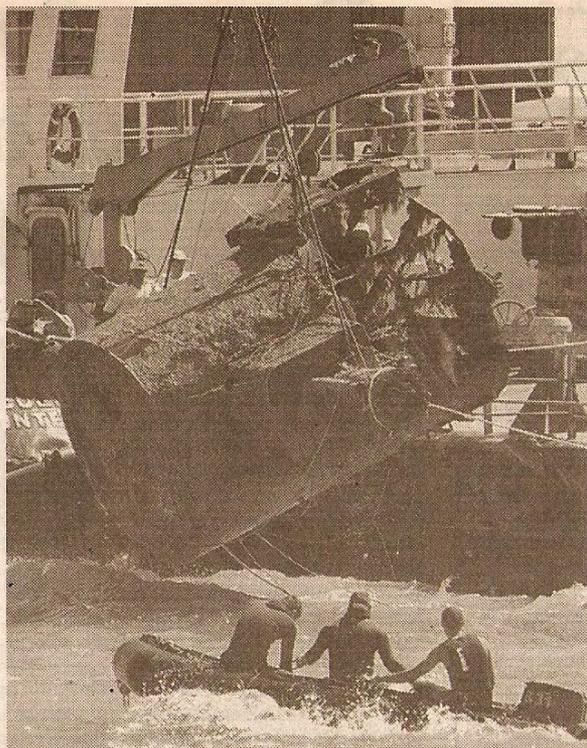


CAÑON PERTENECIENTE AL ACORAZADO  
ADMIRAL GRAF SPEE QUE PARTICIPO  
EN LA BATALLA NAVAL DEL RIO  
DE LA PLATA HUNDIDO FRENTE A  
MONTEVIDEO EL 17-XII-1939  
CALIBRE 150 MM-ALCANCE-22 KMTS

Se sacó la tercera pieza y por primera vez fue fotografiado entero en el lecho fangoso



Lo que sería el telémetro del acorazado Admiral Graf Spee rescatado ayer del Río de la Plata.



El telémetro, de 27 toneladas, al ser desembarcado ayer en el puerto de Montevideo tras su difícil rescate.

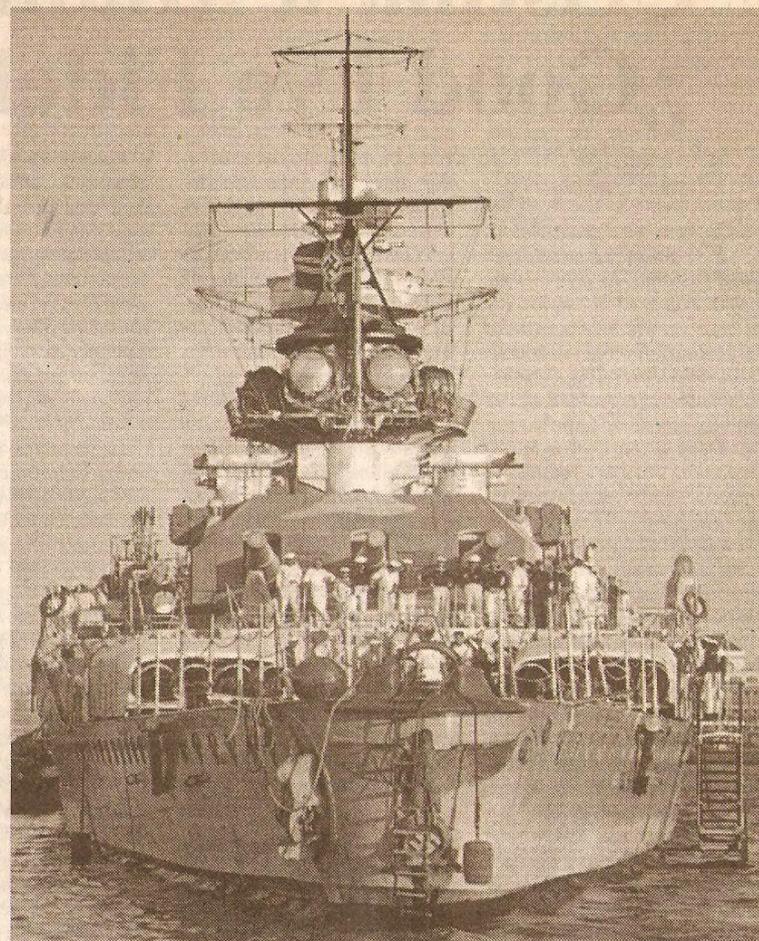


Imagen del barco al partir del puerto de Montevideo hacia su estallido y hundimiento veintiséis minutos después, el 17 de diciembre de 1939.

# El Graf Spee resurge más del río tras casi 65 años

**EXTRACCIÓN DEL TELÉMETRO DEL ADMIRAL GRAF SPEE**  
Ambito Financiero 26.02.2004



**RESCATE DEL ÁGUILA DE POPA DEL ADMIRAL GRAF SPEE DEL RÍO DE LA PLATA 2006**  
Dimensiones: Altura 2 m ; Ancho 2,80 m ; Peso aprox. 300 kg.







**ÁGUILA CON LA CRUZ SVÁSTICA RECUPERADA DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***

Archivo Litaf Spee  
Coleccion Marinero P.K. Lübeck  
Recibido de su familia  
en Alemania envío  
de Thea Lübeck - esposa

000 05488



Museo Marítimo Matriz

20 de Setiembre 2002

7



Marineros uruguayos examinan la campana del Ajax, que lleva fecha de 1935. Lamentablemente esta foto no muestra una rajadura que tiene la campana atrás, causada por una granada.

## CAMPANA DE BRONCE DEL HMS AJAX



**CAMPANA DE BRONCE  
DEL HMS AJAX**

**APÉNDICE 2**  
**CONSTRUCCIÓN Y BOTADURA**  
**DEL**  
***ADMIRAL GRAF SPEE***



© www.deutschland-class.dk

**EL ASTILLERO MARINERWERT WILHELMSHAVEN  
ALEMANIA**

En este astillero fue construido el *Panzerschiff "C"*, más tarde llamado "*Admiral Graf Spee*".



**HUBERTA GRÄFIN VON SPEE**

**La hija del ultimo vice-almirante Maximilian Graf von Spee llega a Marinewerft Wilhelmshaven para el bautismo de la nueva *Panzerschiff "C"***

**30 de Junio de 1934**



## **BAUTISMO DEL *ADMIRAL GRAF SPEE***

**Gräfin Huberta von Spee rompe la botella de champagne contra el casco.**

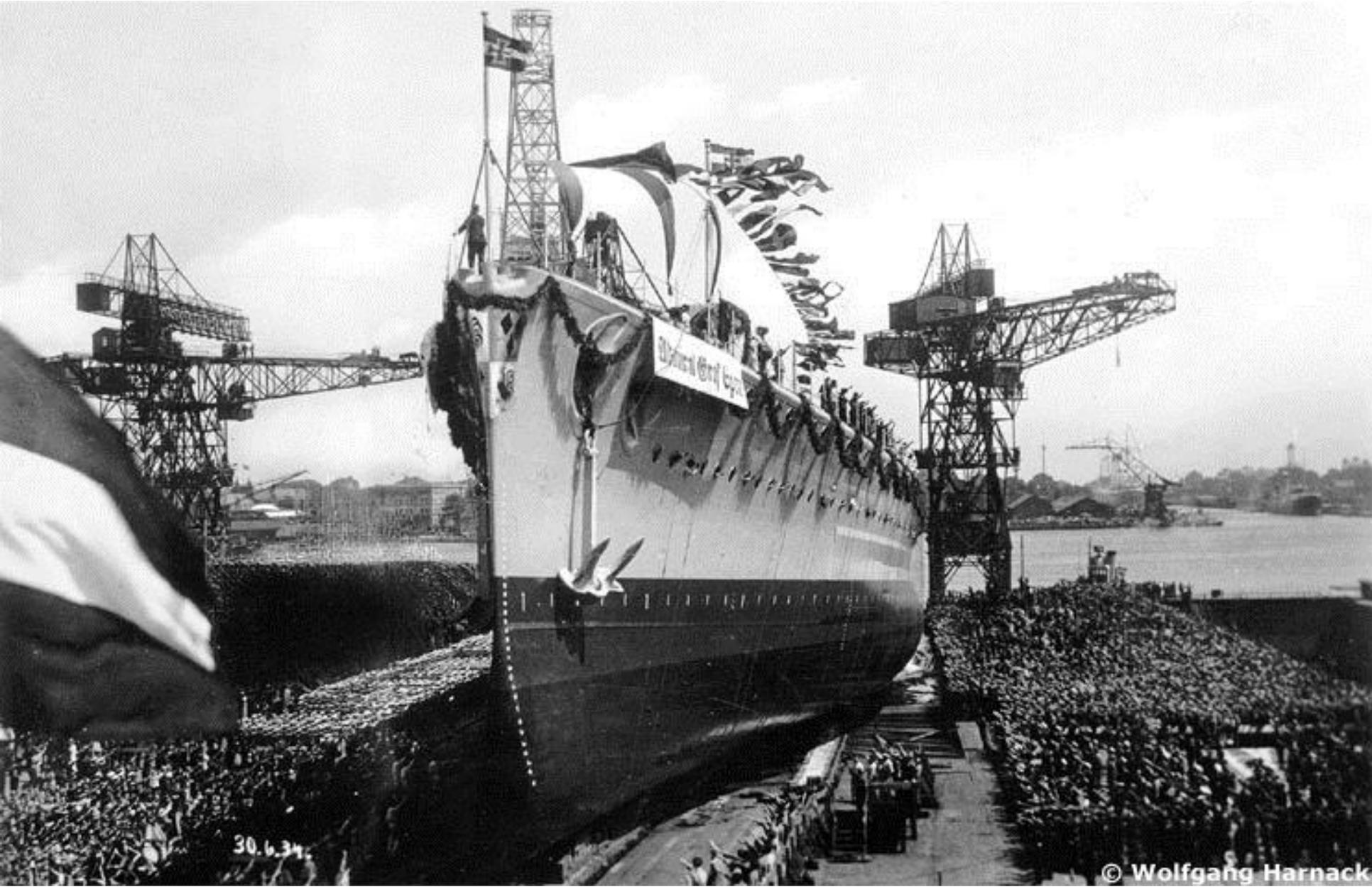


© Markus Titsch

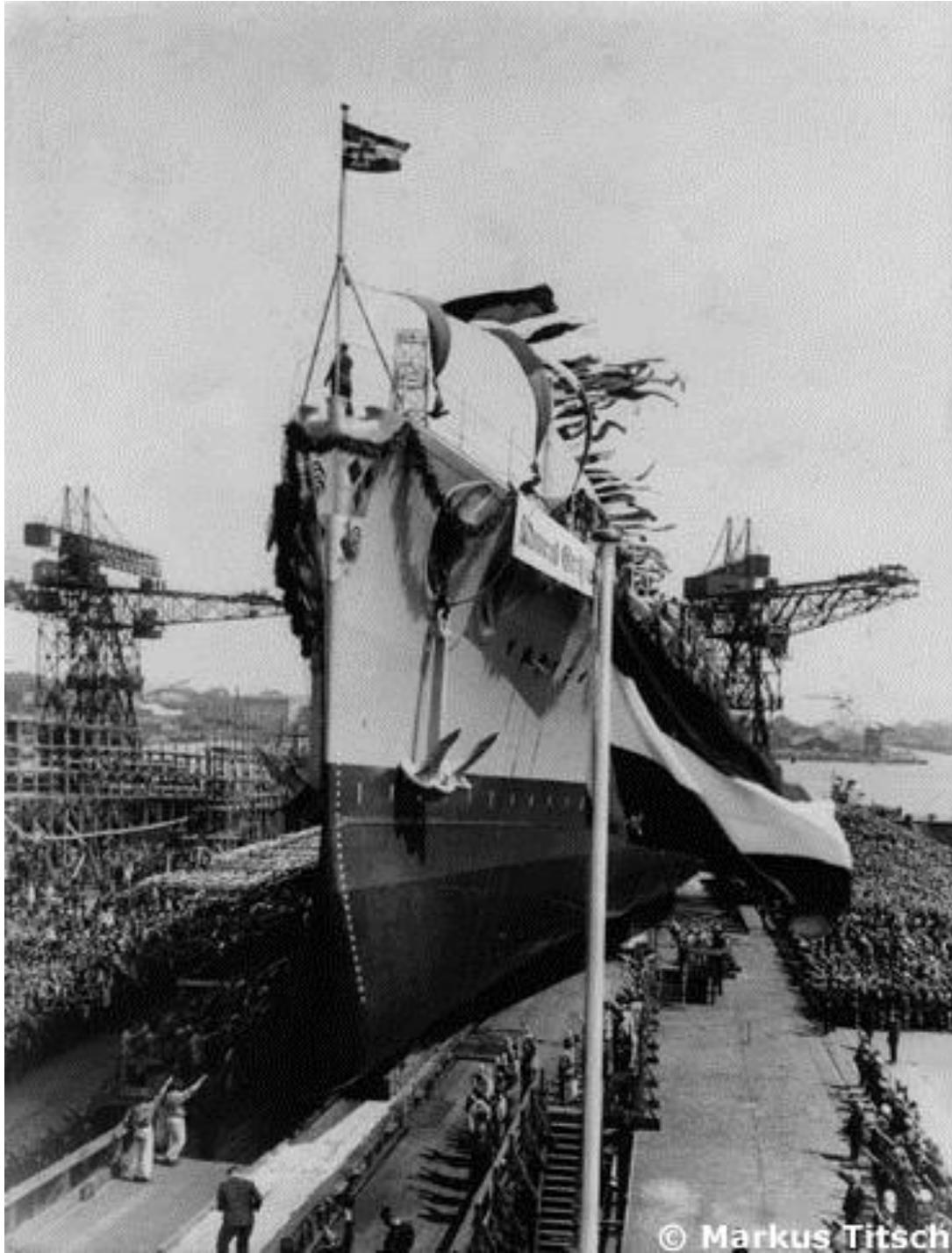
**FINALIZACIÓN DE LA CEREMONIA DE BOTADURA**  
Vista de la proa del lado de babor, con el escudo y la placa de nombre



**EL CASCO LISTO PARA SER LANZADO AL AGUA**



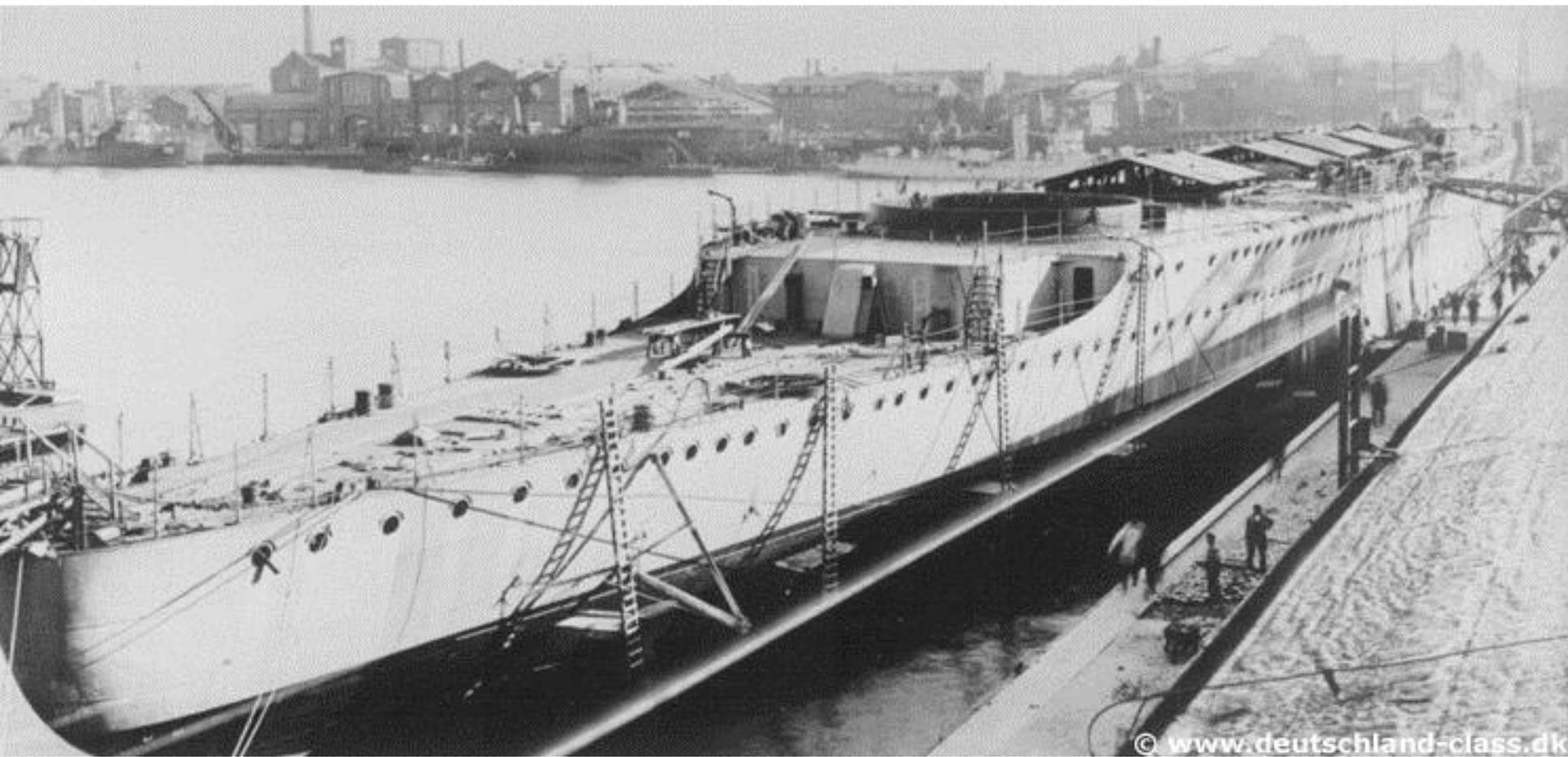
**EL CASCO COMIENZA A DESLIZARSE SOBRE LA RAMPA**



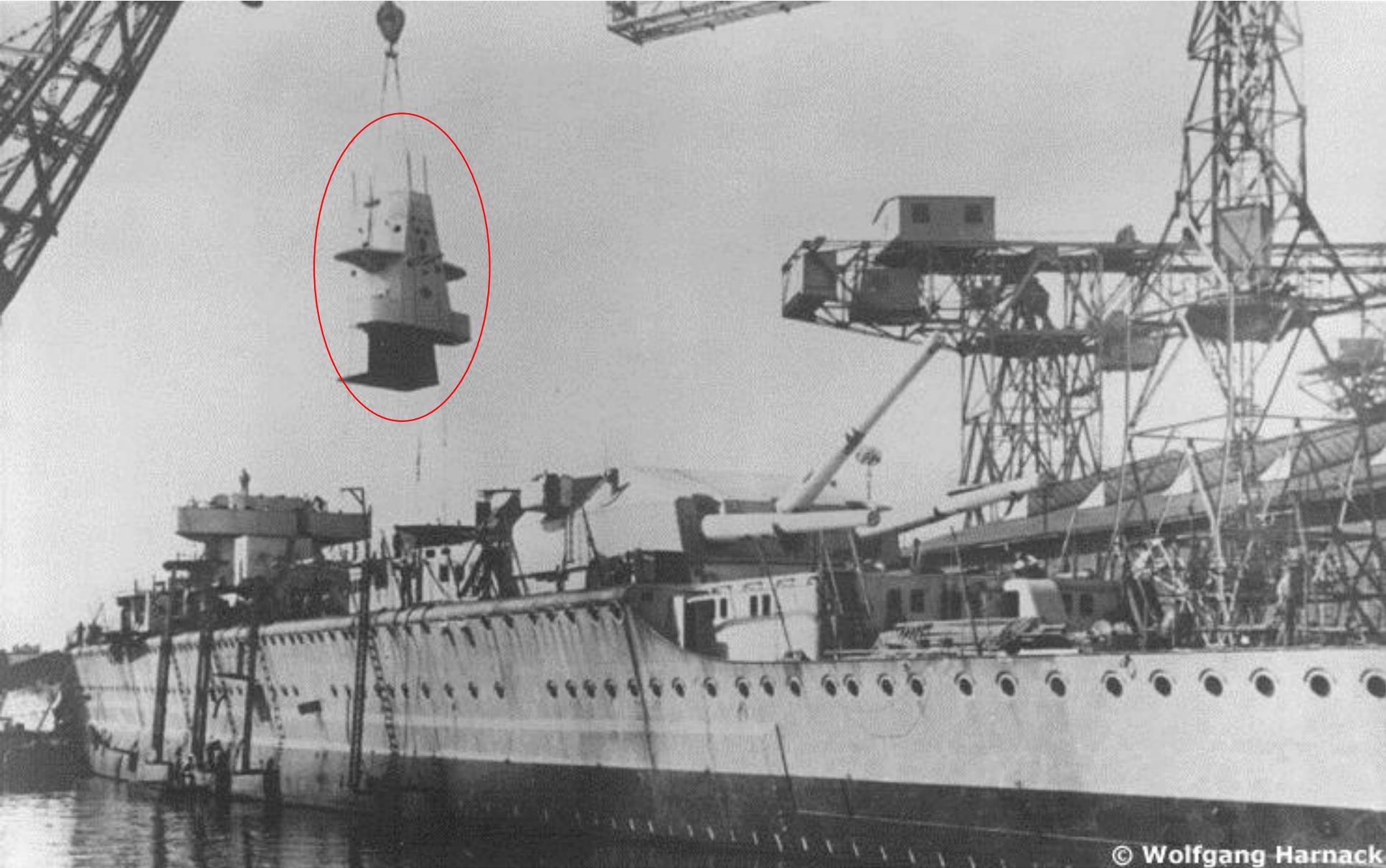
**EL CASCO DESLIZÁNDOSE  
SOBRE LA RAMPA ANTES DE  
ENTRAR AL AGUA**



**EL CASCO EN EL AGUA**

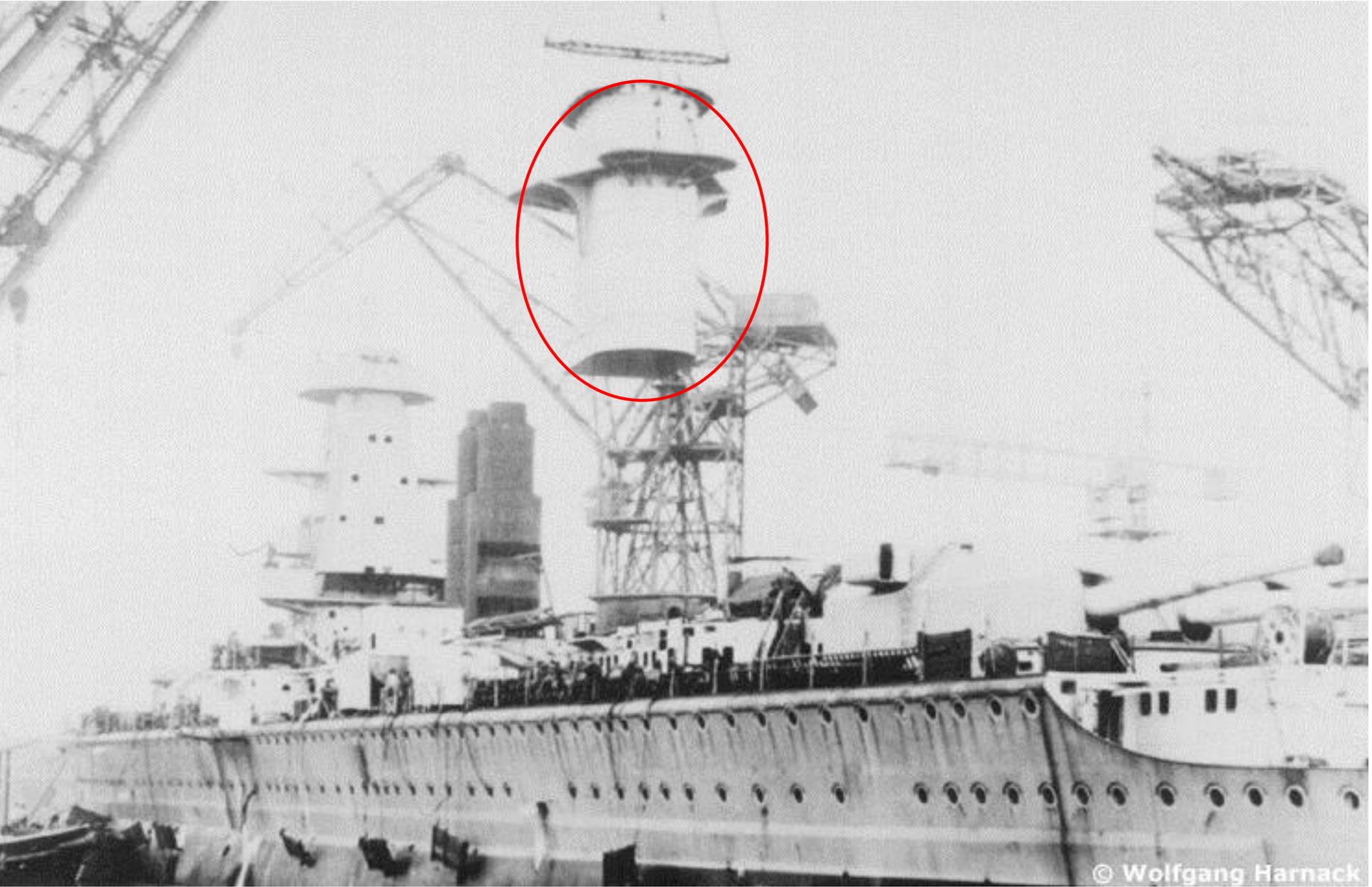


**EN EL MUELLE LISTO PARA COMENZAR EL MONTAJE**



© Wolfgang Harnack

**MONTAJE DE LA SUPERESTRUCTURA DEL PUENTE DE MANDO**  
Las dos torres principales de artillería ya están montadas



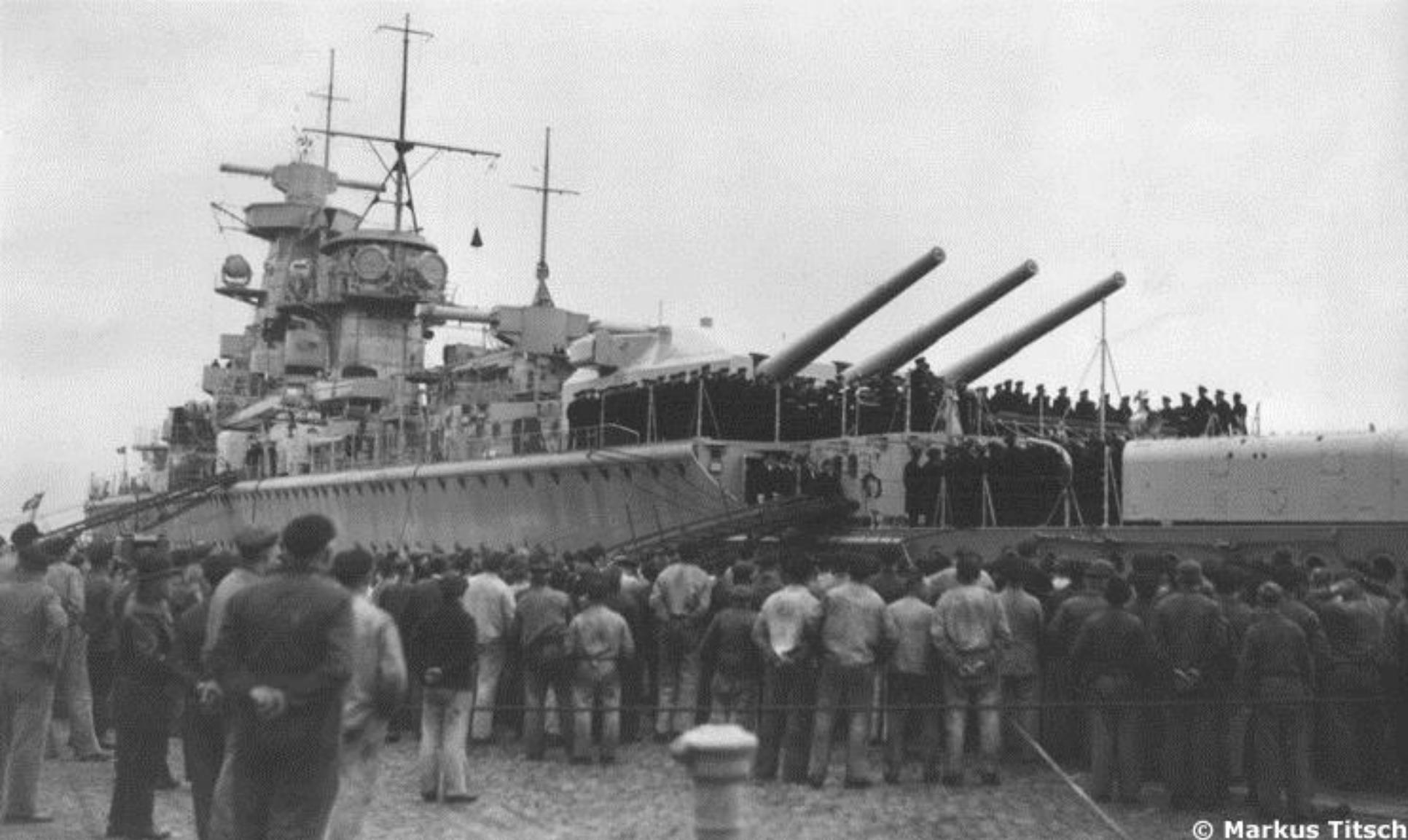
© Wolfgang Harnack

**MONTAJE DE LA CHIMENEA CON LOS TUBOS DE ESCAPE**



© Wolfgang Harnack

**EN EL DIQUE SECO PARA EL MONTAJE FINAL**

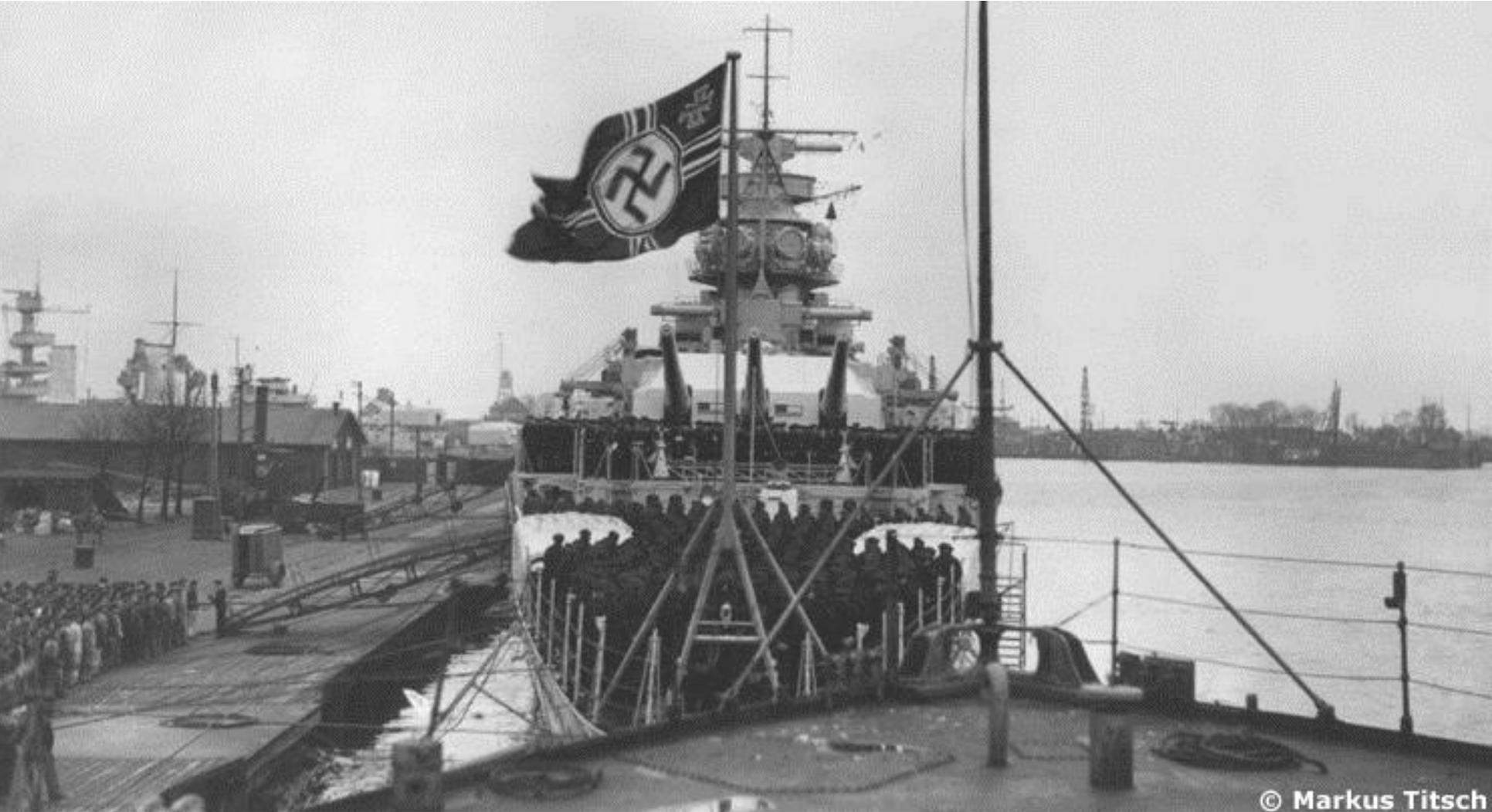


© Markus Titsch

**EL ADMIRAL GRAF SPEE ES PUESTO EN SERVICIO EN WILHELMSHAVEN**

**6 de enero de 1936**

**La tripulación formada en la cubierta y los trabajadores de los astilleros ven la ceremonia desde el muelle.**



**CEREMONIA DE PUESTA EN SERVICIO**

Vista de la popa  
6 de enero de 1936

## **APÉNDICE 3**

# **PATRULLAJES DEL *ADMIRAL GRAF SPEE* DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA**



## **PATRULLAJES DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA**

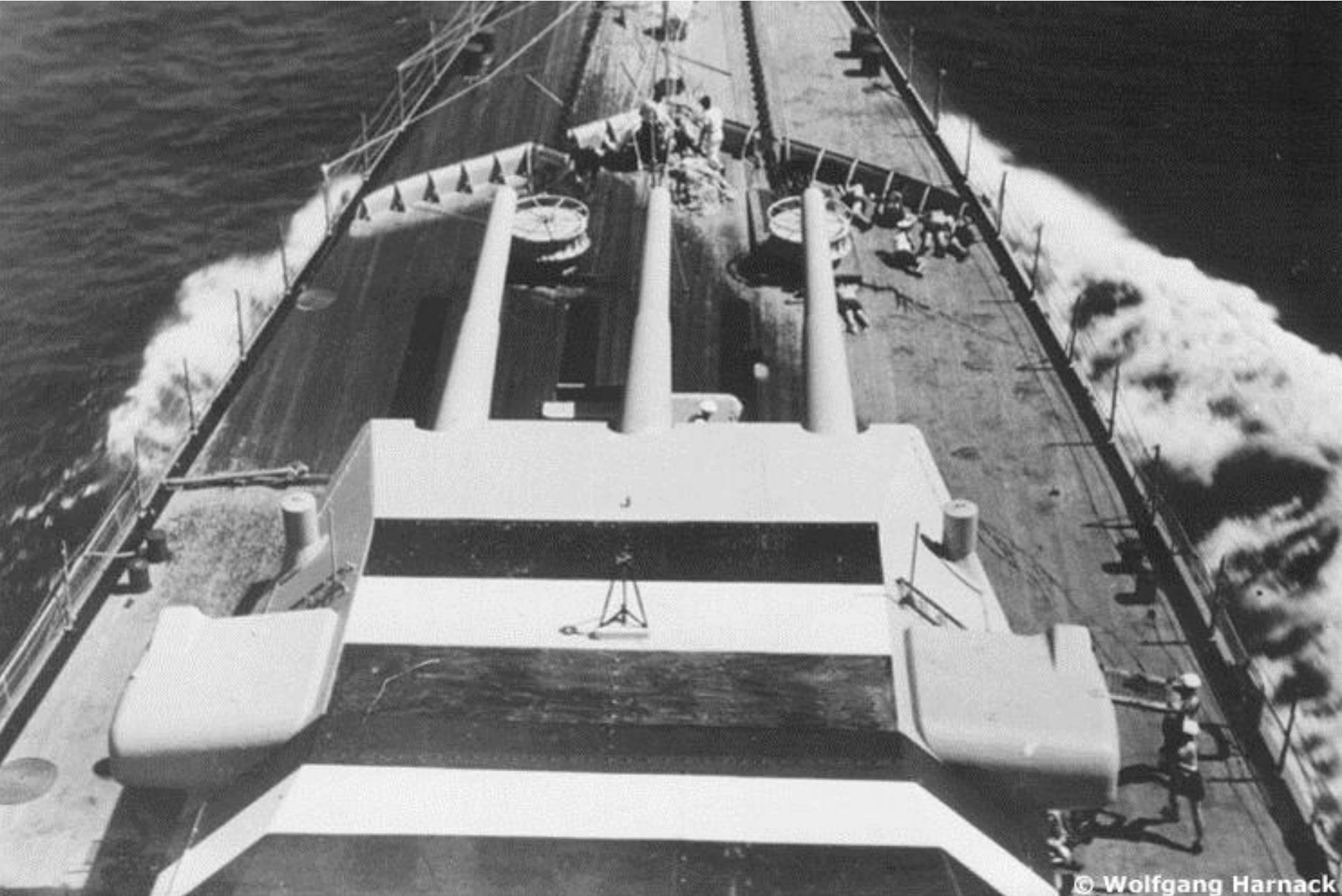
**El *Admiral Graf Spee* participó en cinco operaciones internacionales de patrullaje en aguas españolas desde 1936 hasta 1938 a causa de la Guerra Civil.**

**Tripulantes descansando en la cubierta.**



## **PATRULLAJES DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA**

**Tripulación descansando en la proa,  
al costado de la torre principal A de  
cañones de 28 cm SK L/52 C28.**



© Wolfgang Harnack

**VISTA DE LA TORRE PRINCIPAL "A" DE PROA**  
La torre A era llamada Torre SMS *SCHARNHORST*



**EL ADMIRAL GRAF SPEE EN LA CIUDAD ESPAÑOLA DE CEUTA**  
27 de abril de 1939.

El Capitán Hans Langsdorff en el banquete que las autoridades de Ceuta celebraron en el Ayuntamiento con motivo de la visita del *Admiral Graf Spee* a la ciudad española.

# **APÉNDICE 4**

***EL ADMIRAL GRAF SPEE***

**EN LA REVISTA NAVAL DE SPITHEAD**

**CELEBRACIÓN DE LA CORONACIÓN DEL REY JORGE VI**

**15 AL 22 DE MAYO DE 1937**



© Wolfgang Harnack

***EL ADMIRAL GRAF SPEE EN LA REVISTA NAVAL DE SPITHEAD 1937***

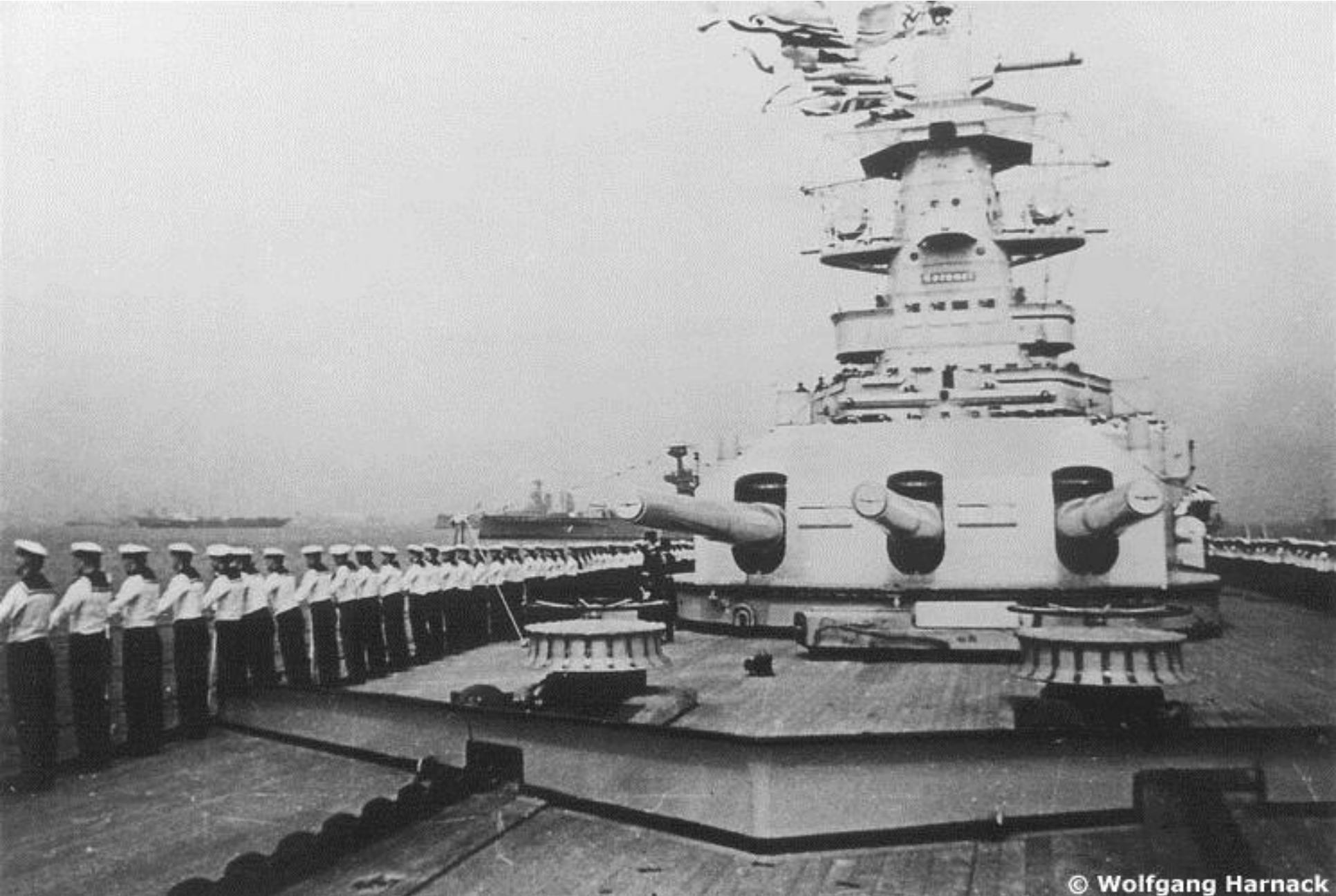
**La nave fue elegida para representar a Alemania en las celebraciones internacionales realizadas en Spithead, Inglaterra, para conmemorar la coronación del rey George VI**



© [www.deutschland-class.dk](http://www.deutschland-class.dk)

### REVISTA NAVAL DE SPITHEAD 1937

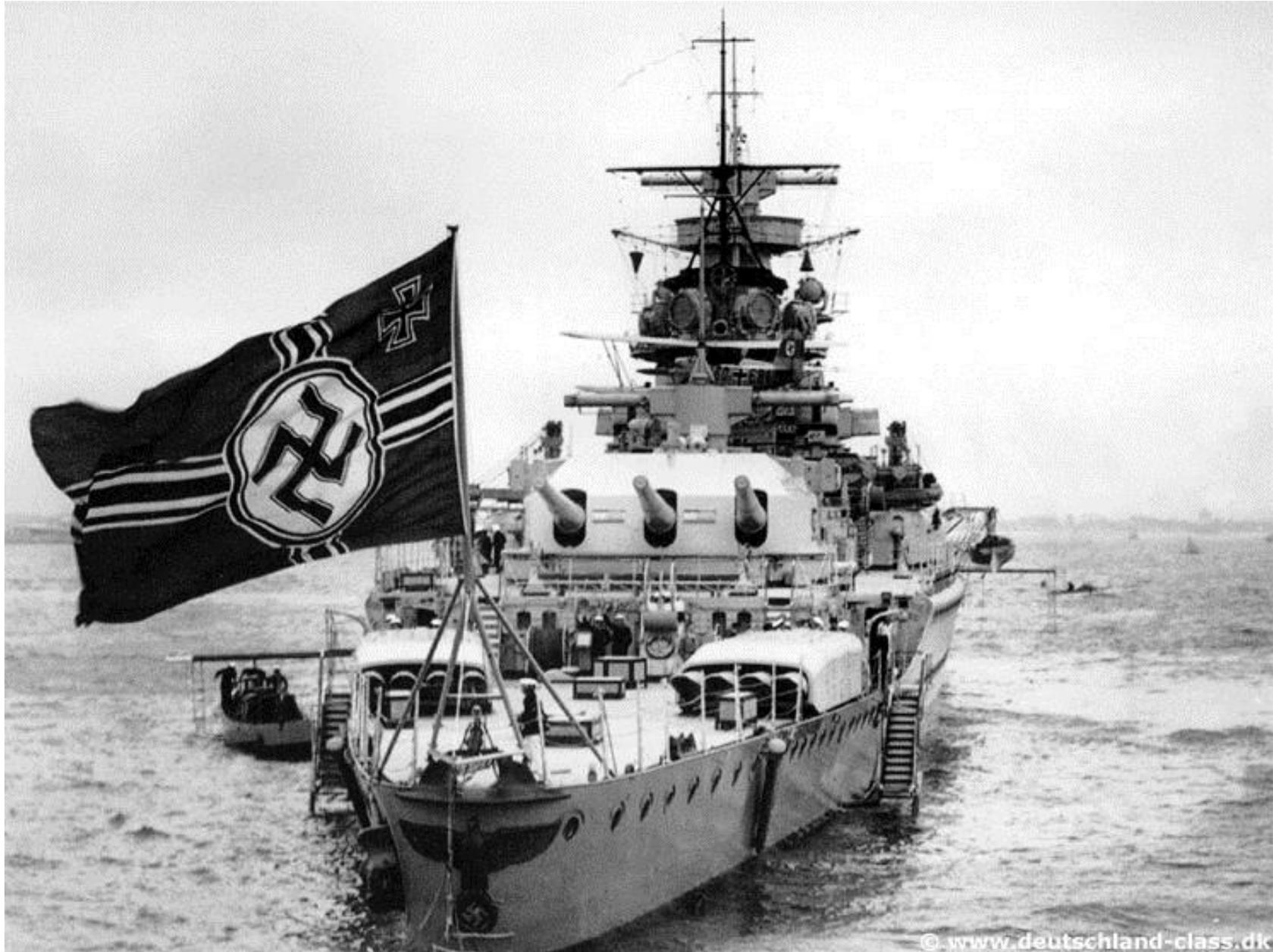
La fotografía muestra en primer plano el *Admiral Graf Spee*. Las otras dos unidades pesadas son el crucero de batalla HMS *Hood* (superior izquierda) y el acorazado HMS *Resolution* (buque oscuro)



© Wolfgang Harnack

**REVISTA NAVAL DE SPITHEAD 1937**

**La tripulación del *Admiral Graf Spee* formada a lo largo de la banda de estribor  
Vista desde la proa**



© www.deutschland-class.dk

### REVISTA NAVAL DE SPITHEAD 1937

Peden verse las dos baterías de lanza torpedos y la torre principal B  
Lleva una bandera de guerra mucho más grande que la habitual



Cañones antiaéreos de 20 mm

© Wolfgang Harnack

### **EL ADMIRAL GRAF SPEE**

La nave oscura de la izquierda es el HMS *Resolution*

## **APÉNDICE 5**

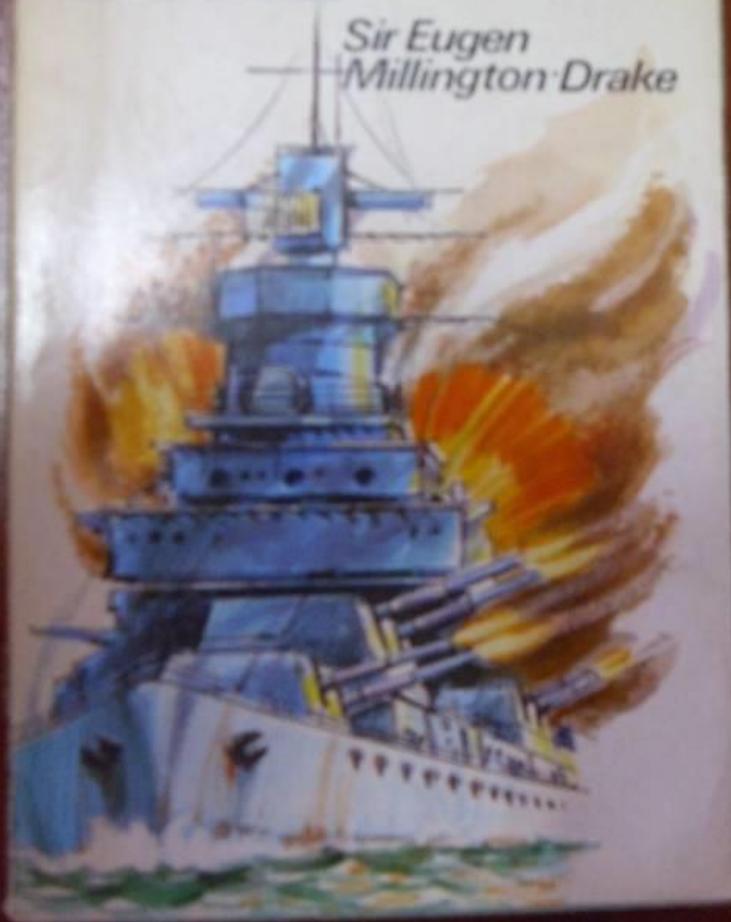
# **ALGUNOS LIBROS SOBRE LA BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA**

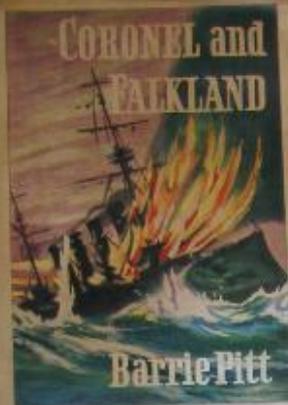
savaş romanları serisi : 6



# GRAF SPEE nin SONU

*Sir Eugen  
Millington-Drake*

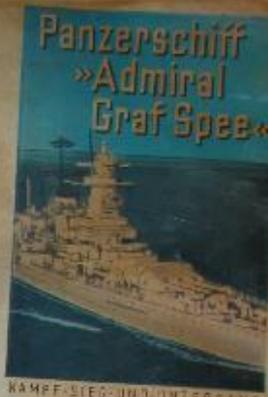




Vice Almirante  
Graf von Spee



Capitán Langsdorff

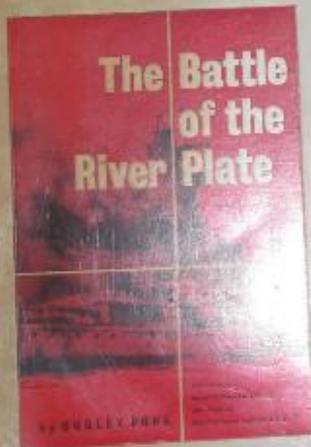


## EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

(La Batalla de Punta del Este)



UNA ANTOLOGIA DOCUMENTAL EN ORDEN CRONOLOGICO: 1914-1964  
COMPILADA POR SIR EUGEN MILLINGTON-DRAKE, K.C.M.G.  
MINISTRO BRITANICO EN MONTEVIDEO, EN EL MOMENTO DE LA BATALLA



Comandante V.



# THE BATTLE OF THE RIVER PLATE

THE HUNT FOR THE  
GERMAN POCKET

BATTLESHIP

*Graf Spee*



Dudley Pope

Author of the Lord Ramage Novels

# *Armada Nacional*



*Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos*



## **“Admiral Graf Spee”** **DIARIO DE GUERRA**

PATROCINADO POR LA EMBAJADA DE LA  
REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA EN EL MARCO DE LA  
CONMEMORACIÓN DEL 70º ANIVERSARIO DE LA BATALLA  
DEL RÍO DE LA PLATA, POR LA PAZ Y LA RECONCILIACIÓN DE LOS PUEBLOS

**LA BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA**  
**LA HISTORIA NEOCELANDESA**



**New Zealand Government**

**FRIEDRICH W. RASENACK**

Capitán de Corbeta ( R )



# LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

Lucha, Exitos y Hundimiento  
del "Admiral Graf Spee"

1971  
ATLANTIC

LIBRO DE LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

*Langsdorff of the Graf Spee*  
*Prince of Honor*

*by*  
*Joseph Gilbey*



*Compassion*  
*Integrity*





DANIEL ACOSTA Y LARA  
FEDERICO LEICHT

1939-2009

DE WILHELMSHAVEN  
AL RÍO DE LA PLATA

# GRAF SPEER



GERHARD HARMUTH Y GEORG SCHWALBE

3ª Edición



**EL**  
**GRAF SPEE**  
**EN EL MAR**

*De Kiel a Puerto del Este*

LAS AVENTURAS DEL FAMOSO ACORAZADO  
ALEMAN Y SU TRAGICO FIN EN EL RIO DE LA PLATA

Librería  
HARMUTH  
**LH**

# THE PRICE OF DISOBEDIENCE



THE BATTLE OF THE  
RIVER PLATE  
RECONSIDERED

ERIC J. GROVE



**el**  
**Graf Spee**  
**LA TRAMPA DE**  
**MONTEVIDEO**

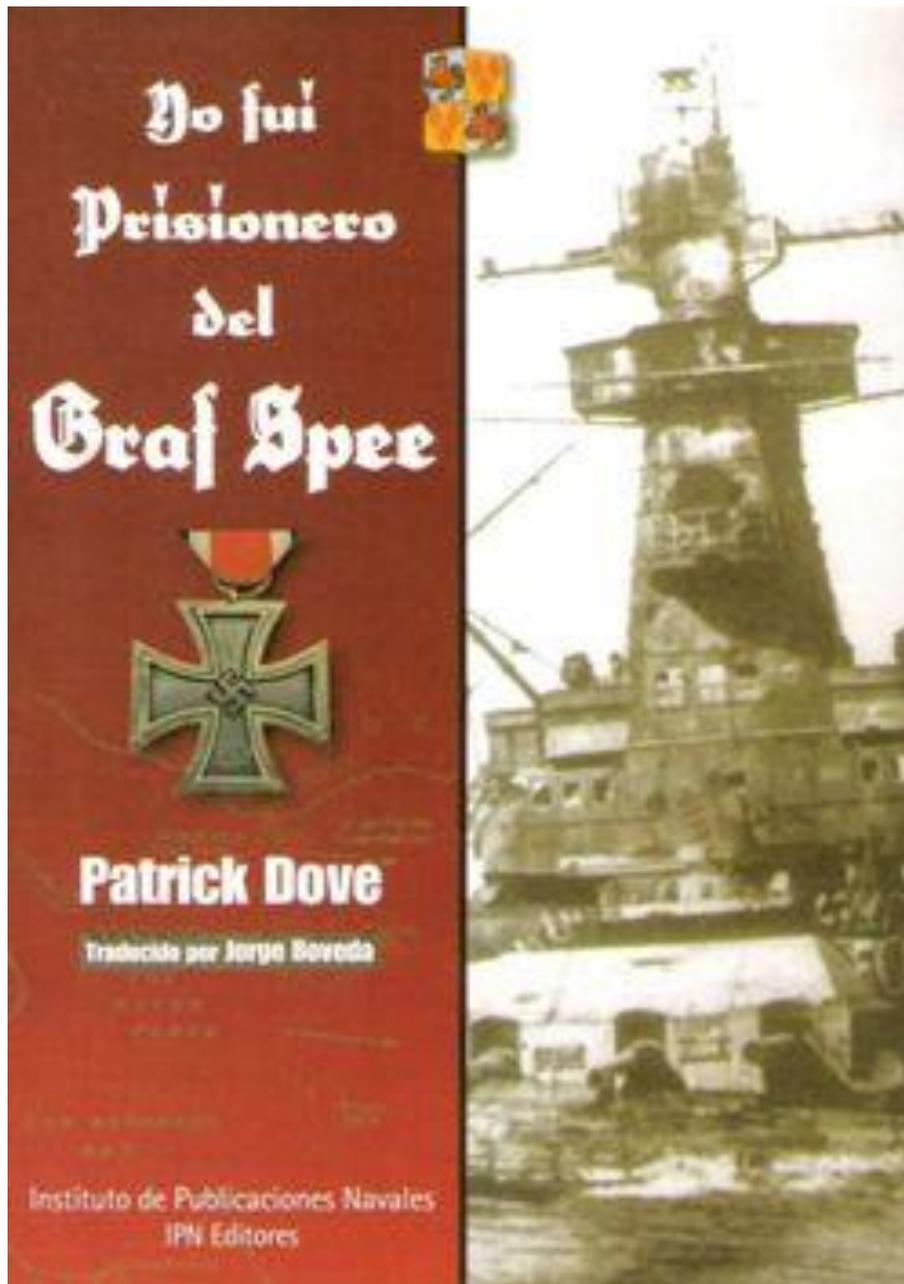
Alejandro N. Bertocchi Morán

ENRIQUE RODOLFO DICK

# Tras la estela del **GRAF SPEE**



edivern



El autor de estas páginas, el entonces capitán Patrick Dove del "*Africa Shell*", fue capturado por el *Admiral Graf Spee* el 15 de noviembre de 1939.

A su minucioso diario secreto debemos esta versión, por momentos sencilla, otras veces patética, sobre el curso de los acontecimientos que le tocaron vivir como prisionero huésped a bordo del ahora legendario acorazado de bolsillo alemán.

Durante sus 29 días de cautiverio pasó muchas tardes conversando animadamente con el capitán Langsdorff en la intimidad de su camarote, disponiendo de plena libertad para recorrer el buque durante el día.

Fue de este modo, tan particular, que Dove tomó contacto con el personal alemán embarcado y llegó a forjar una cordial amistad con el propio comandante.

ISBN:978-950-899-083-9

Pag. : 158

La Editorial

Proyecto cultural e histórico

# BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA

1939 - 2009 - 70 años



Conferencia "Los últimos días del Graf Spee"

Comic-Relato gráfico Premiado por Fondos Concursables M.E.C 2008  
Venta de ejemplares al público - Exposición acompañante de 25 dibujos  
originales y material gráfico original inédito y libros del tema.  
Disertantes Sres. Rodolfo Santullo y Matías Bergara

Museo de Historia Nacional Casa de Rivera.  
Viernes 31 de julio - Hora: 19:30.

Declarado de interés ministerial por Ministerios de Relaciones Exteriores,  
de Turismo y Deportes, de Educación y Cultura - Intendencia de Montevideo