LA ACTIVIDAD NAVAL DE ALEMANIA DE WEIMAR PARA ELUDIR EL TRATADO DE VERSALLES: LOS VIAJES DE FORMACIÓN DEL BUQUE ESCUELA *BERLIN*, *EMDEN*, *HAMBURG*, *KARLSRUHE* EN AGUAS DE LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y DE ESPAÑA (1925-1933)

Ferenc Fischer
Universidad de Pécs
https://orcid.org/0000-0002-3687-8937

En el curso de mis investigaciones en archivos alemanes –ante todo en el *Bundesarchiv-Militärarchiv*[1] y en el *Politisches Archiv des Auswärtigen Amts*[2]–, encontré varias fuentes notables, de gran valor histórico que apoyan con nuevos aspectos sobre la actividad naval de la Alemania de Weimar, de la Marina de Guerra alemana, de la *Reichsmarine* para eludir el Tratado de Versalles y la importancia de la dimensión marítima-aérea sudamericana-española entre dos Guerras Mundiales, las cuales no habían estado evaluados sistemáticamente hasta ahora a respecto al tema especial en la literatura internacional.

A principios de los años veinte, después de la Gran guerra perdida, empezó la reconstrucción de una nueva Marina de Guerra alemana, y la *Reichsmarine* buscaba nuevos caminos. Como resultado de discusiones internas animadas dentro de la dirección de la Marina alemana se había formado paso a paso una nueva doctrina naval de carácter ofensivo que convirtió la concepción básica del cuerpo de altos oficiales de la Marina de Guerra alemana (Raeder, 1923; Tägil, 1971). El cambio más importante entre los resultados de la búsqueda de un nuevo camino fue que, por no haber sido exitosa, se desechó a una voz la estrategia defensiva del almirante Tirpitz de la I Guerra Mundial. La esencia de la nueva concepción estratégica consistía en que las tareas de la Marina de Guerra alemana no se debían que concentrar en primer lugar en el interior del mar Báltico y del mar del Norte, como había sido fijado en la estrategia de Tirpitz durante la I Guerra Mundial, sino en las inmensas áreas abiertas del océano Atlántico y del océano Indico en la lucha por el control de las rutas comerciales de allí (Rahn, 1976).

Para la Alemania de Weimar, en los años siguientes a la I Guerra Mundial, creció la importancia política y comercial de España y de los países latinoamericanos. Además de España, cinco países significativos del área latinoamericana (México, Colombia, Venezuela, Argentina y Chile), fueran neutrales durante la I Guerra Mundial (Hartwig, 1917). Era justamente este grupo de países de habla española el que ofrecía posibilidades favorables a la reapertura diplomática después del aislamiento de Versalles y, a la vez, a la reconstrucción de las relaciones comerciales (Schlubach, 1935; Faupel, 1931), militares (Fischer, 2008, 2009, 1999) y navales de ultramar después de los años del embargo de guerra.

En Berlín, los círculos comerciales e industriales alemanes, el *Auswärtiges Amt* (Oficina de los Asuntos Exteriores), la *Marineleitung* (la Dirección Marítima) y el *Reichsverkehrs-ministerium* (Ministerio Imperial de Comunicación) dedicaban una parte de importancia particular a España como puente (*Brücke*) y cabeza de puente (*Brückenkopf*) hacia América del Sur gracias a la posición geopolítica del país –comprendiendo las islas Canarias también–. Para que Madrid correspondiera a este papel de puente, Alemania tenía que lograr posiciones seguras ante todo en España, caso de la importante actividad de Wilhelm Canaris[3]. Con la construcción de esta cabeza de puente española, se podía llevar a cabo la idea central de un memorándum del cónsul general

[1] Archivo Militar Federal, Freiburgo.
[2] Archivo Político de la Oficina de los Asuntos Exteriores, Bonn.
[3] Geheim-Kommandosache! An die Marineleitung. Bericht des Korvettenkapitän Canaris über seine Reise nach Spanien vom 9. V. bis 10. VI. 1926. (Besprechungen mit Horazio Echevarrieta, Besprechungen mit General Primo de Rivera, S. M. König und mit dem Marineminister). *Bundesarchiv-Militärarchiv* BAMA RM 20/1636.

de Barcelona del 1922, es decir, que «la importancia de España [consiste en que] forma un puente entre Alemania e Hispanoamérica»[4].

El nuevo objetivo estratégico naval de carácter ofensivo requería también una nueva flota de guerra totalmente diferente y modernos tipos de barcos de guerra. La nueva concepción de la flota y luego el permiso para construir modernos buques de guerra en astilleros alemanes, concedida por el Tratado de Versalles, entrañaba radicalmente la transformación estratégica y táctica del pensamiento marítimo alemán y, como una consecuencia lógica, de la formación de los oficiales y cadetes de la Marina de Guerra alemana.

En los años veinte la cuestión principal era qué nuevo tipo de barco de guerra se tenía que perfeccionar: uno que fuera capaz de maniobrar solo en el mar Báltico y en el mar del Norte como en la I Guerra Mundial, o uno moderno que, en el eje de la armada, tuviera la posibilidad de «marchar hacia el océano Atlántico» y abrir «las puertas del Atlántico» (Wegener, 1926; Rahn, 1976). Por supuesto, con todo esto no se trataba tan solo de nuevos tipos de barco de guerra, sino también de las acciones posibles y por ende, de una nueva doctrina naval y un nuevo sistema de formación de los marineros que se materializó, después de tantos debates internos prolongados, en la doctrina del *Kreuzerkrieg*, en la «Guerra del crucero»: es decir, en la concepción de ataque contra las rutas lejanas marítimas de los posibles enemigos en todo el océano Atlantico (Dülffer, 1975).

El primer prototipo de buque de combate del programa de construcción de barcos de guerra basado en la nueva doctrina de la Marina de carácter ofensivo fue el barco de guerra (*Panzerschiff*) *Deutschland*[5]. Alemania tenía en los años 30 y durante la II Guerra Mundial tres barcos de guerra de tipo *Panzerschiff: Deutschland* (más tarde *Lützow*), *Almirante Scheer* y *Almirante Graf Spee.*

Los barcos de guerra del tipo *Panzerschiff,* equipados con motores MAN-Diesel en vez de turbinas de vapor, con una potencia de 48.000 caballos de vapor, tenían una velocidad máxima de 28 nudos, o sea fueron muy rápidos. Otro parámetro técnico importante del buque de combate de *Panzerschiff* era su autonomía. Su radio era, gracias a los motores diesel que les aseguraban un consumo económico de combustible, de 10.000 millas, y en caso de una velocidad reducida de 10 nudos, incluso más de 21.000 millas. Esto significaba prácticamente que estas unidades modernas tenían un radio triple respecto a las naves tradicionales con turbinas de vapor (Koop-Schmolke, 1993). Los barcos del tipo *Panzerschiff* podían realizar maniobras sin problema en Atlántico sur o en el océano Indico. Para un *Panzerschiff* de gran autonomía no significaba obstáculos insuperables de distancia ni una guerra de cruceros (*Kreuzerkrieg*), por ejemplo, en el área sur del Atlántico. Así que, tanto teórica como prácticamente, los ataques contra las rutas marítimas inglesas muy lejanas del mar del Norte, por ejemplo, en la zona de La Plata o por El Cabo, podían llegar al centro de los proyectos de operaciones del *Reichsmarine*.

La dirección de la Marina de Guerra alemana (*Marineleitung*) llevó a cabo por la primera vez un juego de guerra (*Kriegsspiel*) en diciembre de 1927. En él, el nuevo tipo de barco, el *Panzerschiff*, estuvo colocado en el contexto global de su política militar y de marina –fuera del mar del Norte–. En el curso de los ejercicios y los accesos teoréticos llegó a estar claro que las tareas de este nuevo tipo de barco de guerra se podían designar no solamente en el mar Báltico y el mar del Norte, sino en las áreas norte y hasta sur del Atlántico, y que el *Panzerschiff* era capaz de realizar libremente operaciones ofensivas durante meses en las áreas lejanas del sur del Atlántico o en el océano Indico, buscando con propios aviones de bordo, de tipo Arado, barcos comerciales de enemigo independientemente de las bases nacionales, teniendo contacto directo y seguro con el almirantazgo alemán a través de la primera versión de la ENIGMA.

El almirante Paul Behncke, en el cargo del jefe de la Marina de Guerra alemana, como *Chef der Marinenleitung* entre 1920 y 1924, preparándose para la revancha, deseaba echar los cimentos –ante todo, personales– de una nueva y moderna Marina de Guerra capaz de maniobrar hasta en una lejana dimensión oceánica. Paul Behncke contaba con una fecha no muy lejana en la cual Alemania ya no estaría obligada por ciertas limitaciones de armamentos. Los viajes de formación de los cruceros alemanes dejando las aguas costeras cercanas a Alemania, a partir de 1923 llegaban regularmente a España (Friczke, 1924; Schröder, 1929); los viajes anuales de los buques escuela alemanes a América Latina (Fecht, 1930) y por el mundo (Gneitnig, 1965) a partir de la mitad de los años 20, empezaron por iniciativa suya[6].

[4] «Die Bedeutung Spaniens als Bruecke zwischen Deutschland und Hispanisch-Amerika unter besonderer Berueecksichtigung Barcelonas», Ulrich von Hassel, cónsul general de Alemania en Barcelona. 1922. Nachlaß Tirpitz. BAMA N 253/211.

[5] En inglés: *pocket battleship.*

[6] Behncke, Paul: Auslandsreisen von Kriegsschiffen. Grundlegende Gedankengänge u. Verhältnisse zur Begründung der Notwendigkeit eines privaten Dispositionsfons für Ausgaben representativer Art. Berlin, 1922. 11. BAMA RM 6/62.

A partir de enero de 1925, el almirante Paul Behncke –ya como excomandante–, hizo un viaje de casi un año a América Latina, donde México, Venezuela, Colombia, Chile y Argentina habían conservado su neutralidad durante la I Guerra Mundial (Behncke, 1926). Una de sus tareas más importantes fue la preparación personal de los viajes regulares de formación de los cruceros de escuela de la *Reichsmarine* a América Latina[7]. Los gobiernos Weimar y el almirantazgo alemán buscaban sistemáticamente –y con éxito– contactos con las comunidades de alemanes ultramarinas, muy influyentes en algunos países como Chile, Argentina o Brasil. Por lo general, estas comunidades apoyaban directamente los cruceros alemanes durante sus visitas a esos países (Fischer, 2009).

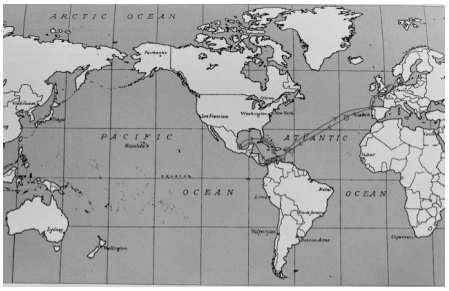

Figura 1. Ruta del crucero escuela *Berlin*, 1924-1925[8].

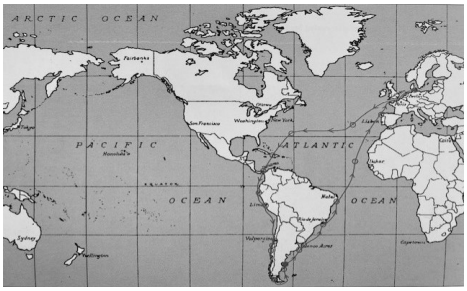

Figura 2. Ruta del crucero *Berlin*, 1925-1926[9].

Figura 3. Ruta del crucero *Hamburg*, 1926-1927[10].

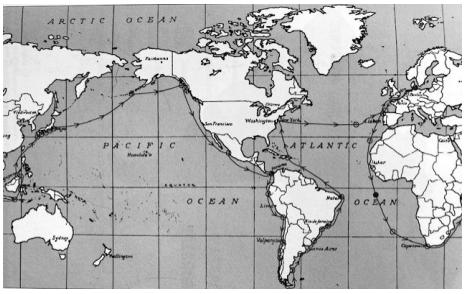

Figura 4. Ruta del crucero escuela *Emden*, 1926-1928[11].

El primer viaje de formación transatlántico a América Central del crucero escuela *Berlin* se realizó en 1924-1925. El segundo viaje del crucero escuela *Berlin* en América del Sur se realizó en 1925-

[7] Behncke, Paul: Öffentliche Arbeitvortrags-Entwürfe. Bd. 2. Eindrücke von einer Reise durch Süd- und Mittelamerika. Vortrag in der Marineleitung. Januar, 1926. BAMA N/173/14.; Handakten Admiral Behncke. Militärische Berichte. BAMA RM6/234. El almirante Behncke fue comandante del crucero *Falke* en los años 1905-1906, visitó con su barco varias veces los puertos atlánticos y pacíficos de los países de América Latina, tenía contactos personales muy buenos con las autoridades civiles y militares latinoamericanas, y hablaba perfectamente español, como también otro ex marinero famoso, Wilhelm Canaris.

[8] Ruta: Kiel (Alemania) – Vigo (Esp.) – Islas Azores, Ponta Delgada (Port.) – St. Thomas (USA) – Cartagena (Col.) – Canal de Panamá, Colón (USA) – Veracruz (Méx.) – La Habana (Cuba) – La Guaira, Caracas (Ven.) – San Juan, Puerto Rico (USA) – Vigo (Esp.) – Kiel (Alem.).

[9] Ruta: Kiel (Alem.) – Azores, Ponta Delgada (Port.) – Bermudas (Gr.B.) – Port au Prince (Haití) – Canal de Panamá, Colón (USA) – Guayaquil (Ecu.) – Callao (Perú) – Valparaíso – Talcahuano – Corral, Valdivia – Punta Arenas (Chile) – Puerto Madryn – Mar del Plata (Arg.) – Montevideo (Urug.) – Río de Janeiro – Bahía (Brasil) – Islas Verdes (Port.) – Vigo (Esp.) – Kiel (Alem.).

[10] Wilhelmshaven (Alem.) – Vigo (Esp.) – Islas Azores (Port.) – Canal de Panamá (USA) – Honduras – El Salvador – Guatemala – Hawái (USA) – Kobe – Yokohama – Yokusuka – Osaka (Japón) – Cape Town (Gr.B.) – Islas Canarias – Vigo (Esp.) – Wilhelmshaven (Alem.).

[11] Ruta: Wilhelmshaven (Alem.) – La Coruña – Islas Canarias (Esp.) – Isla de Santa Ilona – Cape Town – Zanzíbar (Gr.B.) – Cocos Islas – Bali – Nagasaki – Myamia – Shimizo – Yokama – Hakodate (Japón) – Dutch Harbour – Sitka – Seattle (USA) – Mazatlán (Méx.) – Panamá – Guayaquil (Ecu.) – Mollendo (Perú) – Valparaíso – Talcahuano – Puerto Montt – Punta Arenas – Cabo de Hornos (Chile) – Comodoro – Rivadavia – Bahía Blanca (Arg.) – Joinville – Santos – Río de Janeiro – Pernambuco (Brasil) – Santa Bárbara de Samana (Dominica) – Philadelphia (USA) – Horta (Azores, Port.) – Vilagarcía (Esp.) – Wilhelmshaven (Alem.).

1926 (Keilhack, 1926)[12]. Meses después esta fue la ruta por el mundo (*Rund um die Welt*) del crucero escuela *Hamburg* en 1926-1927 (Fecht, 1930). La ruta del crucero escuela *Emden* fue realizada en 1926-1928 (Fritz, 1927; Schimpf, 1927; Schüßler, 1927; Breyer-Koop, 1991)[13]. El primer viaje de formación del crucero escuela *Karlsruhe* en América del Sur fue en 1930-1931 (Koop y Schmolke, 1994)[14]. El segundo viaje de formación del crucero escuela *Karlsruhe* por América del Sur fue en 1931-1932. Durante estos viajes a ultramar los buques escuela alemanes visitaron regularmente, en la ida y en la vuelta, los puertos de España, sobre todo Vigo, La Coruña, Vilagarcía, Pontevedra y Tenerife. Y por lo general, al final del viaje, los cadetes alemanes realizaron sus exámenes finales en Vigo.

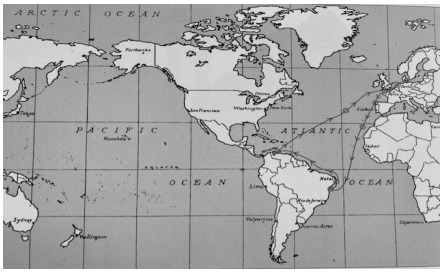

Figura 5. Ruta crucero escuela *Karlsruhe*, 1930-1931[15].

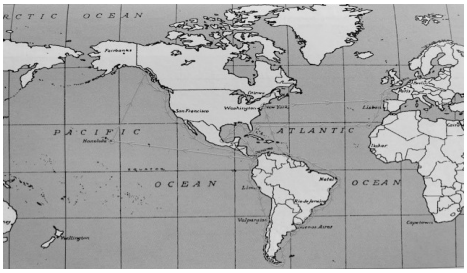

Figura 6. Ruta crucero *Karlsruhe*, 1931-1932[16].

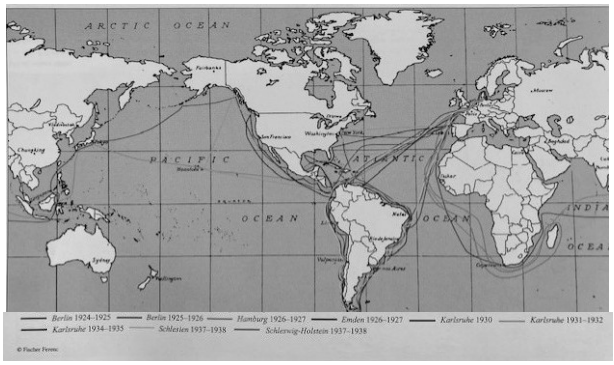

Figura 7. Rutas cruceros escuela de la *Reichsmarine* y *Kriegsmarine* en aguas mundiales entre 1924-1938.

Los viajes repetidos, sistemática y casi anualmente, de los buques escuela alemanes, con 60-80 cadetes a bordo, no servían solamente para tener reservas de efectivos en las fuerzas navales alemanas, reducidos a 15.000 personas. Tenían además como objetivo asegurar, a través de

[12] Deutsche Botschaft Santiago. Deutsche Kriegsmarine Besuch des Kreuzers *Berlin* in Chile. *Politisches Archiv des Auswärtigen Amts* PAAA Paket 21a.
[13] Geheim! Foerster. Bericht des Kreuzers *Emden* über den Aufenhalt in Talcahuano-Concepción vom 11-20. Oktober 1927. Politisches Archiv des Auswärtigen Amts (PAAA), DBS *Emden*; BAMA RH 2/1860; Militärpolitischer Bericht des Kreuzers *Emden* über den Aufenthalt in Valparaiso vom 30. 09. bis 10.10.1927. Geheim. Korvettenkapitän Foerster. BAMA RH 2/1860; Auslandsreisen der Schulkreuzer.; Zenker an Auswärtiges Amt. Geheim. Berlin, 1925. 11. 25. Deutsche Botschaft Santiago. Paket 21a. M2 *Emden* 32. Deutsche Kriegsmarine. Besuch des Kreuzers *Emden* in Santiago 1927. PAAA, Paket 21a.
[14] Reichswehrministerium an Auswärtiges Amt. Geheim! 2. *Karlsruhe*-Reise 1931-1932. Berlin, 1931.07.15. Deutsche Botschaft Santiago. Besuch deutscher Kriegsschiffe. Gesandschaft. Kreuzer *Karlsruhe*. PAAA, Paket 21a.
[15] Ruta: Wilhelmshaven (Alem.) – Vigo – Islas Canarias (Esp.) – Bahía – Pernambuco (Brasil) – La Guaira, Caracas (Ven.) – Islas Azores (Port.) – Kiel (Alem.).
[16] Ruta: Kiel (Alem.) – Pontevedra – Islas Canarias, Tenerife (Esp.) – Bermudas (Gr.B.) – La Habana (Cuba) – Pensacola (USA) – Veracruz (Méx.) – Canal de Panamá, Colon – Hawái, Honolulu – Sitka – Seattle (USA) – Ensenada (Méx.) – Balboa (Pan.) – Callao (Perú) – Valparaíso – Corral-Valdívia – Punta Arenas (Chile) – Puerto Belgrano – Buenos Aires (Arg)– Montevideo (Urug.) – Rio Grande do Sul – Florianopolis – Bahía – Pernambuco (Brasil) – La Guaira-Caracas (Ven.) – Port of Spain, Trinidad (Gr.B.) – Philadelphia – New York (USA) – Vigo (Esp.) – Kiel (Alem.).

personal joven y de alta calificación, el futuro cuerpo de oficiales y de mando de una Marina de Guerra alemana desarrollada rápidamente, lo cual se realizó desde 1933[17].

Basándome en mis investigaciones sistemáticas y reiteradas en los archivos alemanes, ante todo en el *Bundesarchiv-Militararchiv,* Freiburg, y en el *Archiv des Auswärtigen Amts,* Bonn, y como un resumen especial de estas investigaciones a base de fuentes alemanas, la mayoría clasificadas como *Geheim* (secreto) o *Vertraulich* (confidencial), redactamos mapas especiales mostrando detalladamente las rutas de estos viajes de buques escuela de la *Reichsmarine.*

Dibujando todas las rutas de los buques de guerra alemanes que llegaron a América Latina entre 1924 y 1933, más las rutas de los dos viajes de formación en América del Sur entre 1933 y 1938 (ya en la época del régimen de Hitler)[18], obtuvimos el resultado de la Figura 7.

Añadimos también un mapa muy interesante que tiene dibujado el tráfico naval del Imperio Británico el 7 de marzo del 1936. Este mapa especial se utilizó durante los juegos de guerra marítima alemanes y lo encontré en el Archivo Militar de Friburgo[19].

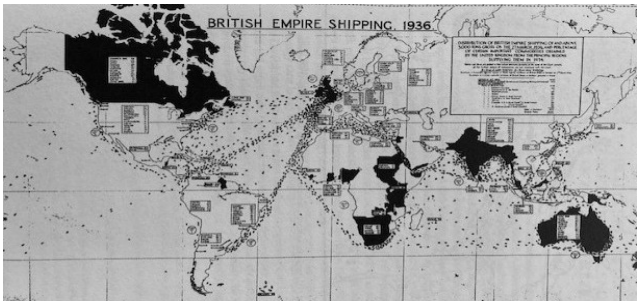

Figura 8. Tráfico mercantil del *British Empire* el 7 de marzo de 1936. Barcos mercantes de más de 3.000 toneladas del *British Empire* en movimiento (1.462 barcos mercantes) y en los puertos (832 barcos).

Finalmente, proyectando estos trayectos, estas rutas de los buques de guerra alemanes en aguas latinoamericanas y españolas entre dos Guerras Mundiales, y comparando con el tráfico mercantil del *British Empire* de 7 marzo de 1936, tenemos como resultado la Figura 9. De esta imagen resulta evidente que en sus viajes a América Central y del Sur (y por el mundo) los cruceros escuela alemanes conocieron a fondo las rutas náuticas y los puertos más importantes de la costa oriental y occidental del continente americano conectados con Europa (Gran Bretaña).

Estudiando más los mapas, resulta que los trayectos de los cruceros escuela alemanes que estuvieron en América Central y del Sur entre 1924 y 1938 son casi imágenes reflejadas, copias de las rutas británicas más importantes: la atlántica central y la atlántica meridional que partía desde la zona de La Plata. Salta a la vista que los cruceros escuela alemanes cumplieron sus viajes de formación por el mundo bajo el signo de *Rund um die Welt*, o sea dando la vuelta a América del Sur y África, es decir, siguiendo hasta el fin las rutas comerciales, las líneas vitales marítimos más importantes del Imperio Británico y Francés.

En sus viajes sistemáticos de formación, los cruceros *Berlin*, *Emden*, *Hamburg*, *Karlsruhe* y *Schlesien* estaban casi adheridos a las rutas náuticas franco-británicas. A partir de la mitad de los años veinte, las características de navegación de los puertos de la zona de La Plata, de las costas brasileñas, de África del Sur, de las islas de Cabo Verde y las Canarias, de Venezuela, del área caribeña y de las rutas náuticas de todas estas partes eran muy bien conocidas por los oficiales y los cadetes alemanes.

A partir de las investigaciones realizadas en los archivos alemanes, se puede afirmar que el programa secreto y de formación sistemática de la Marina de Guerra alemana en aguas latinoamericanas y españolas entre 1924-1933 (hasta 1938), era una especie de preparación teórica y práctica (*Vorarbeit*) para una posible guerra naval, a partir del conocimiento de las aguas

[17] Geheime Kommandosache! Betrifft: Marineattache für Südamerika. Berlin, 1934. 12. 17. BAMA RN 20/911.
[18] Besuch des Schulschiffes *Schlesien* in Chile 1937-38. Deutsche Botschaft Santiago, PAAA, Paket 22. ; Deutsche Botschaft Santiago. Besuch des Kreuzers *Karlsruhe* in Chile 1935. Sonderheft 7. PAAA, Packet 22a. 34.
[19] Geheim! Kriegsspiel A 1938/39 des Oberkommandos der Kriegsmarine. Berlin, 29. Dez. 1938. Prüf. Nr. 45. Leitungsnummer 1. Allgemeine Ausgangslage. Krieg Deutschland – Italien gegen England – Frankreich. BAMA RM 6/56; Nachlaß Erich Raeder.; Rede des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Generaladmiral Dr. h. c. Raeder, im OKM anlässlich der 10. Wiederkehr des Tages seines Dienstantritts als Chef der Marineleitung, Anfang Oktober 1938 – Rückblick auf die Dienst-Führung in den Jahren 1928-1938. BAMA N 391/v 2.

del Atlántico Sur y Meriodional –e incluso de los fiordos noruegos, de los canales de sur de Chile y de la Tierra del Fuego (Fischer, 2004)–, con lo que se obtuvieron conocimientos sobre las más importantes rutas comerciales británicas y francesas.

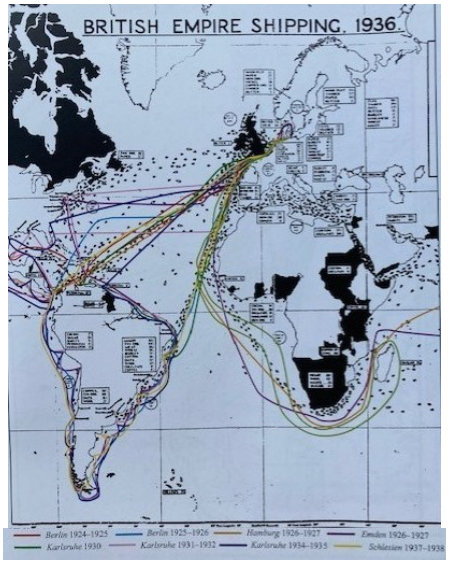

Figura 9. Proyección especial del tráfico mercantil del *British Empire* del 7 marzo de 1936. Barcos mercantes de más de 3.000 toneladas del *British Empire* en movimiento (1.462 barcos mercantes) y en los puertos (832 barcos mercantes) junto con las rutas de los cruceros escuela alemanes entre 1924-1938.

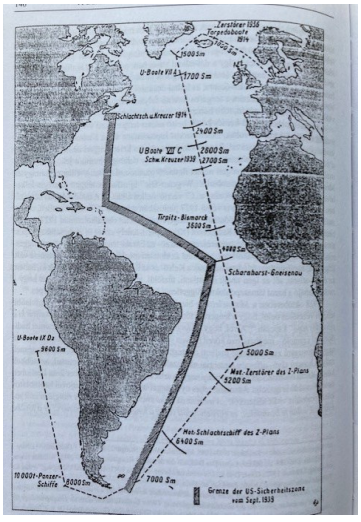

Figura 10. Radius de los barcos de guerra alemanes en 1939.

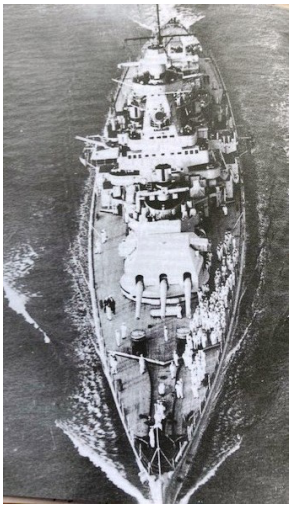

Figura 11. «*Panzerkreuzer*» *Admiral Graf Spee* en 1939.

En suma, los viajes repetidos, sistemática y casi anualmente, de los buques escuela *Berlin*, *Emden*, *Hamburg* y *Karlsruhe* por el mundo, con entre 60 y 100 cadetes a bordo, no servían solamente para tener reservas de efectivos en las fuerzas navales alemanas, reducido a 15.000 unidades en la Republica de Weimar. Mucho más –al igual que en el caso del *Reichsheer*, con 100.000 soldados–, tenían como objetivo asegurar, a través de un personal básico joven y de alta

calificación, el futuro cuerpo de oficiales/suboficiales y de mando de una flota desarrollada rápidamente y grande: lista para llevar adelante el concepto ofensivo de la estrategia naval *Kreuzerkrieg*, *Handelskrieg* que se realizó durante la II Guerra Mundial, por ejemplo, con las maniobras del *Panzerschiff Admiral Graf Spee*, *Deutschland*, *Admiral Scheer* (Brennecke, 1942; Krancke, 1955) y con acorazados más grandes como *Gneisenau* y *Scharnhorst* (Kurowski, 1986).

REFERENCIAS

BEHNCKE, Paul: *Reiseeindrücke aus Latein-Amerika*. (Deutschtum und Ausland. Studien zum Auslanddeutschtum und zur Auslandkultur.) Hrsg. von Georg Schreiber 5. Heft Aschendorfsche Verlagsbuchhandlung, Münster in Westfahlen, 1926.

BRENNECKE, Jochen: *Kreuzerkrieg in Zwei Ozeanen. Schwerer Kreuzer Admiral Scheer versenkt 152 000 Bruttó-Register-Tonnen. Herausgegeben im Auftrage des Kommandos Admiral Scheer*. Leipzig: Hase & Koehler Verlag, 1942.

BREYER, Siegfried; KOOP, Gerhard: Von der *EMDEN* zur *TIRPITZ*. *Band 1. Die Schlachtschiffe, Linienschiffe, Panzerschiffe, Kreuzer und Flugzeugträger der deutschen Marine 1920-1945*. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1991.

DÜLFFER, Jost: «Determinanten der deutschen Marineentwicklung in der Zwischenkriegszeit (1920-1939)», *Marine-Rundschau* 72, 1975, pp. 8-19.

FAUPEL, Wilhelm (Generalmajor a. D.): «Die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen Deutschlands zu Süd-Amerika», *Ibero-Amerika* (C). Mitteilungen über Chile, Bolivien, Peru, Ecuador, Kolumbien, Venezuela. Hrsg.: Deutscher Wirtschaftsverband für Süd- und Mittelamerika. Jg. 12. Nr. (C) 5. Berlin, 1931. 10. pp. 81-85.

FECHT, Ottomar: «Südamerikafahrten deutscher Kriegsschiffe», *Iberica* 4, 1930, pp. 118-120.

FISCHER, Ferenc: «Die Deutsch–Chilenen, *die geschlossenen Kolonien* in Süd-Chile und die Schulkreuzer *Berlin* und *Emden* in chilenischen Gewässern (1925-1927) als *Botschafter der Heimat*». Minderheiten und Mehrheiten in ihren Wechselbeziehungen im südöstlichen Mitteleuropa. Festschrift für Gerhard Seewann 65. Geburtstag. Hrsg: Zsolt Vitári. Universität Pécs, 2009, pp. 105–143.

FISCHER, Ferenc: «La expansión (1885-1918) del modelo militar alemán y su pervivencia (1919-1933) en América Latina», *Revista del CESLA* 11, 2008, pp. 135-160.

FISCHER, Ferenc: *El modelo militar prusiano y las Fuerzas Armadas de Chile 1885-1945*. Pécs: University Press, 1999.

FISCHER, Ferenc: «Memorandos secretos de las relaciones militares chilenas-alemanas durante la República de Weimar», *Bicentenario 9. Revista de Historia de Chile y América* 1, 2010, pp. 125-151.

FISCHER Ferenc: «¿Noruega vía Chile?: Los programas secretos de entrenamiento militar de la Marina de Guerra alemana en el gemelo geográfico de los fiordos noruegos, en los canales de Sur de Chile y de la Tierra del Fuego (1925-1938) », *Iberoamericana Quinqueecclesiensis* 2, 2004, pp. 33-55. Pécs: Universidad de Pécs, Centro Iberoamericano.

FRICZKE, E.: «Das Band des Meeres. Der deutsche Kreuzer *Berlin* in Spanien», *Münchener Neueste Nachrichten*. 1924. 05. 24.

FRITZ, Otto, (Kapitänleutnant): «Um die Südspitze Amerikas. Die *Emden* auf dem Wege von Valparaiso um das Kap Horn zu den Falkland-Inseln. Skizze von der Reichsmarine», *Wehr und Waffe* 51/27, 1927.

GNEITNIG, Udo: *Die Rolle und die Bedeutung der Schulschiffe und Auslandreisen der Reichsmarine. 61 - 65*. Bonn: Schriftenreihe des Deutschen Marine Instituts, 1965.

HARTWIG, Alfredo: «Die politische Stellungnahme der südamerikanischen Staaten im Weltkriege», *Deutsche Rundschau* 173, 1917, pp. 329-339.

KEILHACK, H.: *Rund um Südamerika mit dem Kreuzer Berlin*. Berlin-Charlottenburg: Verlag Offene Worte, 1926.

KOOP, Gerhard; SCHMOLKE, Klaus-Peter: *Die Panzerschiffe der Deutschland - Klasse Deutschland / Lützov - Admiral Scheer - Admiral Graf Spee. Schiffsklassen und Schiffstypen der deutschen Marine. Band 4*. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1993.

KOOP, Gerhard; SCHMOLKE, Klaus-Peter: *Die leichten Kreuzer Königsberg, Karlsruhe, Köln, Leipzig, Nürnberg. Schiffsklassen und Schiffstypen der deutschen Marine. Band 5*. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1994.

KRANCKE, Teodor; BRENNECKE, Jochen: *Das glückhafte Schiff. Kreuzerfahrten des Admiral Scheer, Verlagsgesellschaft Biberach an der Riss*. München, 1955.

KUROWSKI, Franz: *Auf allen Meeren. Der Kreuzerkrieg im Zweiten Weltkrieg*. München: Wilhelm Heyne Verlag, 1986.

SCHIMPF, A.: «Weltreisebriefe von der *Emden*», Talcahuano 27, *Tägliche Rundschau*, 1927, pp. 12-30.

SCHLUBACH, Roderich: «Ausland und Hamburg in ihren Beziehungen zu Lateinamerika», *Ibero-Amerika* (B) 1, 1935.

SCHRÖDER, K.: «Die werbende Macht der Flotte im Auslande. Frühjahrsreise 1929 der deutschen Flotte nach Spanien», *Hamburger Übersee Jahrbuch* 1929, pp. 253-260.

SCHÜßLER, Adelbert: «Die Weltreise des Kreuzers *Emden*. Das chilenische Wilhelmshafen. Der Schauplatz der Seeschlacht von Coronel», *Deutsche Tageszeitung* 1927, pp. 12-15.

RAEDER, Erich: *Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. Band 2. Die Tätigkeit der kleinen Kreuzer Emden, Königsberg und Karlsruhe*. Berlin: Verlag Mittler & Sohn, 1923.

RAHN, Werner: «Reichsmarine und Weltmachtstreben. Korreferat II.: Diskussionbeitrag zum Referat von Gerhard Schreiber». *Militär und Militarismus in der Weimarer Republik*. Beiträge eines internationalen Symposiums an der Hochschule der Bundeswehr Hamburg am 5. und 6. Mai 1977. Droste Verlag, Düsseldorf, 1978, pp. 183-189.

RAHN, Werner: *Reichsmarine und Landesverteidigung, 1919-1928. Konzeption und Führung der Marine in der Weimarer Republik*. München: Bernard&Graefe Verlag für Wehrwesen, 1976.

SCHRÖDER, Klaus: «Zur Entstehung der strategischen Konzeption Grossadmiral Raeders», *Marine-Offizier Vereinigung (MOV) - Nachrichten* 46, 1971, pp. 14-48.

TÄGIL, Sven: «Wegener, Raeder und die Deutsche Marinestrategie. Einige Gesichtspunkte hinsichtlich der Bedingungen für Ideeneinfluss. Lund, 1970», *Probleme deutscher Zeitgesichte*. *Lund Studies in International History* 2, 1971, pp. 77-96.

WEGENER, Wolfgang (Vizeadmiral a. D.): «Die Seestrategie des Weltkrieges». Berlin, 1929. (2. Auflage 1941). *Cuadernos de Historia Habanera* 1, 2, 3, 4 y 5. La Habana: Ediciones Boloña, 2017.