

Pisagua en el apogeo del nitrato, cuando Von Luckner tuvo una juvenil aventura en este puerto chileno.



# LA AZAROSA HISTORIA DEL CONDE VON LUCKNER

Por  
Ricardo VALENZUELA

**H**ace un par de años murió en Malmoe, un puerto al sur de Suecia, el conde alemán Félix von Luckner, aventurero y marino, después de una apasionante y agitada existencia que alcanzó su cénit en los días de la Primera Guerra Mundial.

A la fecha de su muerte, el 13 de abril de 1966, tenía ochenta y cinco años y aún se conservaba alegre, turbulento y vivaz como fue siempre.

Su última actuación bélica, aunque se mantuvo alejado durante la segunda conflagración, fue su intervención ante los norteamericanos para que no bombardearan la ciudad alemana de Halle, cuna de Haendel, donde residía.

Luckner dominaba bien el inglés, desde sus tiempos de marinero y los oficiales norteamericanos recordaban sus proezas de corsario en el "Seeadler" en la contienda anterior. Así, la hermosa ciudad, con su célebre universidad a orillas del Saale, se salvó por su influencia.

Más tarde, el viejo conde recorría las carreteras alemanas en un automóvil con acoplado donde pasaba las noches a la manera de a bordo, y con su fácil estilo de narrador daba conferencias sobre sus viajes y hazañas marítimas a sala repleta en las ciudades por donde pasaba.

Conoció y fue conocido en el mundo entero.

Su única relación directa con Chile databa de muchos años y fue pasajera y curiosa.

Tenía unos dieciséis años de edad cuando recién escapado de su casa "porque no le entraba el estudio", se embarcó de pinche de cocina en un velero inglés, el "Pinmore", que llegó a Caleta Buena en busca de salitre.

Félix von Luckner y otros añadidos resultaba un nombre con demasiado lastre para quien pretendía conseguir que le llevaran como ayudante de cocinero en un buque, que era a lo más que podía aspirar.

—¿Cómo te llamas? —le preguntó el piloto en el momento del embarco.

—Filax —respondió el muchacho sin titubear.

Como eran tiempos en que los buques no se preguntaba demasiado ni existía la Policía Internacional para exigir pasaportes, el piloto se encogió de hombros:

—Bien, Filax, vete a pelar papas a la cocina. Más tarde tendrás que aprender a maniobrar por alto.

Y así quedó Filax incorporado a la marina mercante mundial, al ajeteo cosmopolita de los puertos, al tráfico del salitre, a la música de los acordeones, a la pipa, al tabaco y a la cerveza que beben los marinos.

—¿Te gusta esta vida Filax?

—Me encanta.

Estaban frente al desolado panorama de Caleta Buena hacia 1896, con cascos coloniales, bajo un sol de fuego, cargando nitrato.

—¿No echas de menos a las comodidades de tu hogar?

—En absoluto... Y de paso, señor ¿puedo ir a tierra?

La bahía de Caleta Buena estaba llena de veleros: los famosos "P" de Laeisz, los franceses de Bordes (que por lo bajo se decía que pertenecían a los jesuitas); los ingleses, holandeses y norteamericanos con sus pilotos barbudos y extremadamente brutos, según la gloriosa tradición de la marina a velas...

—Bien muchacho, ve a tierra.

Y más tarde, con noche cerrada y bastante cerveza en el vientre, quiso regresar a bordo. No había un farol. La camanchaca del desierto flotaba sobre las callejuelas. En la oscuridad tropezó con una verja. Hubo rumores de cerdos y gallinas asustadas.

Apareció un individuo en camiseta y calzoncillos largos:

—¡Eh!... ¿qué hace aquí entre mis gallinas y mis chanchos?

Y Filax, en muy mal castellano:

—Quiero volver a mi buque. ¿Puede indicarme el muelle, señor?

—Sí, yo te llevaré.

Y lo condujo al retén de policía.

—¡Este quería robarme mis gallinas y mis chanchos... estos marineros gringos son una peste... lo sorprendí justo cuando iba a coger una castellana que pone unos huevos de este porte...!

En medio del alboroto que formaba el de calzoncillos largos, el joven conde Félix von Luckner fue cogido del pescuezo por un guardián y arrojado al calabozo.

Tres días después lo rescató el piloto mediante una multa:

—¿Qué tal lo pasaste en tierra, Filax?

—Estoy lleno de pulgas y piojos.

—Bien, dáte un baño y anda a ayudar en el cabrestante.

Zarpamos hoy a la Patria.

De este modo Filax ascendió a marinero.

Pero el apogeo de su vida y lo más notable de su azarosa carrera de marino acaeció durante esos doscientos veinticuatro días que comandó el "Seadler" (1916-1917), en los cuales navegó treinta mil millas y hundió más de quince buques mercantes, llegando a tener a bordo cerca de cuatrocientos prisioneros y tripulantes de aquellas naves, sin que nadie pereciera ni tampoco perdiera a ninguno de los suyos.

Había habilitado en su nave un compartimiento especial para los capitanes y oficiales capturados en esta guerra de corso, y cuando los despachó a tierra frente a Río de Janeiro les ofreció una comida. Al final lo avivaron.



“... La bahía estaba llena de veleros cargando nitrato: los famosos “P” de Hamburgo, los franceses de Bordes...”

Cuando ya se distanciaban, les gritó desde el puente de mando, agitando la mano:

—¡Buen viaje, mis amigos! (Estaba en guerra con todos).

Y los ex prisioneros, olvidándose del conflicto, respondieron:

—¡Buena suerte, herr Comandante!

Y hasta alguien en uno de los botes tocaba el acordeón una alegre canción de despedida, mientras se alejaban del "Seaadler" que iba a doblar el Cabo de Hornos para seguir hundiendo buques aliados.

Al final dio con unos bajos en la isla Mopelia, y se perdió definitivamente.

Pero antes, ¡cuántas aventuras!

Después de la batalla de Jutlandia, o Skagerral que llaman los alemanes, donde Von Luckner estuvo al mando de una de las torres de artillería del "Krompriz", le dieron el mando del velero "Seaadler" para que actuara con entera libertad como corsario contra el comercio aliado en los mares del mundo.

Nada más acertado para un temperamento como el suyo que gustaba del riesgo y la aventura y que ya sentía nostalgia por esta clase de buques en los que se había formado.

Por lo demás, hacía muchos años que no se veía un buque a velas actuando en esta clase de misiones.

Desde 1912 Félix von Luckner servía como oficial en la Marina Imperial gracias a su experiencia marinera anterior, a un curso que realizó en la escuela náutica de Lübeck, para oficiales de la marina mercante y su posterior ingreso voluntario a la reserva de la marina de guerra con el grado de teniente.

Era el único oficial al servicio del Emperador Guillermo II que no había pasado por la escuela respectiva. A este hecho no era ajeno su árbol genealógico.

El "Seaadler" era un velero arrebatado a los ingleses poco antes por otro corsario alemán. Entonces llamábase "Pass of Balmaha". Poseía mástiles de cincuenta metros, dos mil seiscientos metros cuadrados de lona, un par de cañones y motor auxiliar de un mil caballos de fuerza. Desplazaba cinco mil toneladas. Su dotación era de sesenta y cuatro hombres y cabían hasta cuatrocientos prisioneros en el entrepuente.

Para los efectos de su identificación en caso de ser abordado e inspeccionado por buques aliados, debía llamarse "Maletta", nombre que según los registros del Lloyd correspondía a un velero noruego que hacía servicio a Australia, transportando madera.

Por este motivo veintitrés de sus tripulantes, seleccionados aquí y allá, hablaban correctamente el noruego. Toda la dotación, por supuesto, pertenecía a la Marina Imperial Alemana. Algunos incorporados de entre los reservistas, como Pries, el segundo de a bordo, un grandote, ex piloto de la marina mercante, antiguo conocido de Filax a quien éste en vísperas de embarcarse, encontró casualmente en un muelle de Hamburgo. Saludáronse como viejos amigos.

—¿Vienes con nosotros? —invitó Luckner.

—¿Vamos a irnos al diablo? —inquirió el otro sin inmutarse.

—Sí —fue la respuesta.

—¡Correcto!...

Pries saltó al bote del "Seadler" que se balanceaba a sus pies y desde entonces fue su segundo.

No llevaba más que su pipa humeante entre los dientes y algunos marcos en la billetera, más unos litros de cerveza en la barriga, alegremente bebidos en San Pauli.

El 25 de diciembre de 1916 el buque se hallaba cerca de Islandia, tratando de forzar el bloqueo aliado y pasar al Atlántico. Ese mismo día fue avistado por un crucero británico.

Como se hiciera el desentendido ante las señales de detención, le dispararon un tiro de advertencia que levantó un pique delante de la proa.

El "Seadler" maniobró para ponerse al paio.

No tardó en atracar a su costado una canoa del crucero. Dos oficiales subieron a bordo. Luckner aguardaba en cubierta cerca de la escala. El oficial de mayor graduación se adelantó. Parecía un buen muchacho, alegre, desenvuelto, atento:

—¿Es usted el capitán? ¿Hacia donde se dirige? ¿Cómo pasó la Navidad?

—No muy bien —respondió Luckner pasándose la mano por la nuca mientras los conducía a la cámara. —No muy bien... Vea usted ... un golpe de mar rompió la lumbrera ... se ha mojado toda la documentación ... ¡Es una lástima!

La lumbrera había sido rota a hachazos por el carpintero del buque y arrojaron encima baldadas de agua para que los documentos resultaran poco menos que ilegibles.

Retratos del Rey y de la Reina de Noruega adornaban los mamparos. Dos o tres oleografías de aquel país colgaban cerca; objetos típicos y hasta el lápiz que Luckner se puso intencionalmente en la oreja, eran "made in Noruega". No faltaba detalle.

—¿Y la carga, Captain?

—Madera, señor oficial. (No quiso decirle sir, para parecer más paisano). —Si usted quiere revisarla ... Pero una buena parte viene atrincada con cadenas en cubierta ... Usted sabe ... este tipo de cargamento; pero si usted desea ... Es madera que llevamos a Australia para establecimientos ingleses ... Si quiere que abramos ...

—No. Es suficiente con lo que usted me explica. ¿Y el bitácora?

—Aquí está.

El "captain" abrió el libro precisamente en una página que el oficial británico leyó con atención. Hablaba de la instalación de un aparato comprado en Cristianía, casa tal, fabricación noruega, por cierto... El inglés dio una mirada vaga a las otras páginas.

—¡Well, well, captain! ... Parece que usted podrá continuar.

Y abajo, en el entrepuente, todos los marineros alemanes que no hablaban noruego, vestidos con sus uniformes de la Marina Imperial y el fusil con bayoneta calada, aguardaban, listos para actuar, si se les hacía una señal convenida.

Mientras tanto, el otro oficial británico había descubierto a una joven señora sentada en un sillón en la penumbra de la cámara, con un gran chal que le cubría las piernas y que no hablaba porque tenía dolor de muelas. Su rostro agraciado se veía hinchado por el lado izquierdo.

—¿Su esposa, capitán?

—Sí, mi esposa. Está muy adolorida.

—¿Quiere un médico?

—¡Oh, no, gracias!... La hemos tratado a bordo. Ya mejora...

La señora agradecía también con una venia, con algo de coquetería.

—All right, captain . . . Nos marchamos. Dentro de una hora izaremos la señal autorizándole para que continúe su ruta. Así ocurrió.

Y al partir el crucero británico no sólo izó la señal indicada, sino también aquella de "buen viaje", que es una cortesía usual entre todos los marinos del mundo.

Sólo entonces la señora noruega escupió el agodón que le rellenaba la boca, tiró a un lado los vestidos femeninos y corrió a ponerse sus atavíos de marinero, entre risas y bromas de sus camaradas, que desde entonces le llamaron Juanita.

—¡Lo hiciste magnífico, Hans!

—¡Todo sea por el bien de la Patria! —respondió Hans, resignado.

Ya en el Atlántico el "Seaadler" dejó de ser un buque noruego y se largó abiertamente como corsario alemán navegando hacia el sur más o menos en zig-zag entre los meridianos 20 y 40 oeste de Greenwich.

Entre Las Canarias y Las Azores hundió dos buques aliados, y desde las de Cabo Verde y la línea ecuatorial, ocho. Y entre éstos el "Pinmore", aquel viejo buque de su juventud, que aún seguía navegando. . . ¡Ah, el destino!

El 21 de marzo de 1917 se aproximó a Río de Janeiro y transbordó a otra nave aquellos prisioneros que se despidieron alegremente.

Dobló el Cabo de Hornos el 18 de abril y navegó distante, a lo largo de la costa de Chile, hasta el 16 de mayo. Desde ahí se internó hacia el oeste en el Pacífico hasta llegar a la isla Mopelia, del archipiélago de las Cook, donde encalló el 23 de julio de 1917, perdiéndose totalmente. Pero antes alcanzó a hundir otros tres buques aliados.

El viejo "Seaadler" había hecho bastante.

Desde Mopelia, Luckner en compañía de un oficial y cuatro de sus hombres se dirigió a la isla Wakaya, del grupo de las Fidji, a objeto de apoderarse de algún buque, recuperar a sus hombres que le aguardaban en Mopelia, y proseguir la guerra de corso. Pero fue hecho prisionero y conducido a Nueva Zelanda, donde lo sorprendió el armisticio, y de ahí volvió a la Patria.

Entre tanto en Mopelia, su tripulación se apoderó de la goleta "Fortuna", llegaron en ella a Pascua y naufragaron. Pasaron cuatro meses en la isla cordialmente acogidos por los Pascuenses, hasta que el patrón de la goleta chilena "Falcon", de matrícula de Valparaíso, que por entonces era la única que traficaba a esa posesión nuestra, los trajo gratuitamente al país y quedaron internados en Talcahuano hasta el fin de la guerra.

Tanto sus aventuras que llenarían páginas y páginas, como que le dieron para tres libros y muchas conferencias, son interesantes la personalidad y el carácter de Luckner.

Fue una extraordinaria mezcla de bohemio, aventurero y marino.

Aunque después de todo se incorporó a la sociedad en el lugar que le correspondía, siempre amó la vida errante y azarosa de las almas inquietas.

"La gaviota —escribió en uno de sus libros— es sagrada para el marino porque cree que él revivirá más tarde bajo la forma de una de esas aves"

Era la identidad del espíritu con la magnificencia de los grandes espacios.

Pero por sobre todo este conde marino amaba los puertos, y entre todos los puertos, Hamburgo, con su San Pauli que no dejó de frecuentar ni de viejo, donde hallaba antiguos camaradas de la marina mercante que todavía le llamaban Filax y con quienes se deleitaba haciendo recuerdos entre torrentes de cerveza y azules bocanadas de pipa, al son de los acordeones y de las armónicas que aún tocaban algunos con sus bocas desdentadas.

Era como revivir las noches pasadas en los castillos de proa, rodando por el mundo, por los caminos del mar y del viento.

—¡No te pierdas, Filax!

Y después de una pausa risueña:

—... ¡Perdón!... ¡señor Conde!

—¡No, hasta la vista, viejo!... ¡Volveremos a conversar! ... ¿Te acuerdas de esa noche maldita frente a las islas de Diego Ramírez?

Y partía alegremente dejando un montón de evocaciones entre sus antiguos compañeros del Mar del Norte y del Cabo de Hornos.

Ahora, el conde Félix von Luckner, muerto hace un par de años, es quizá una gaviota que sigue vagando en los mares... como creen los marineros y los que tienen el corazón marino.

