

LOS OELCKERS DE PUERTO MONTT

Y SU APORTE A LA MARINA VELERA DE CHILE

Por

Ariel SANDOVAL Hernández

A la memoria de don Ernesto Oelckers Schwarzenberg, último de una estirpe de navieros, fallecido en Santiago en abril de 1973.

Don Federico Oelckers, hamburgués llegado a Chile en las oleadas de inmigrantes alemanes que poblaron e hicieron producir las tierras sureñas, fue el fundador en este país de una familia que durante sesenta años dedicóse al armamento de buques de vela de cabotaje y del tráfico de ultramar, hasta que los imperativos del progreso borraron de las derrotas maríneas las siluetas ya anacrónicas de los viejos veleros. Esta dinastía de armadores constituye un caso absolutamente excepcional en Chile. Fueron los únicos que, durante tan prolongado espacio de tiempo, desarrollaron esta actividad sólo con buques a la vela y manteniendo el negocio en manos de la familia y bajo su exclusivo control. Algo parecido a la firma Laeisz de Hamburgo —la de los recordados clipper "P" de la carrera salitrera— con la diferencia de que ésta navegó también vapores ("Planet" y "Poseidon") en tanto que Oelckers jamás cambió la vela por la propulsión mecánica, salvo, claro está,

algunos remolcadores de puerto y de alta mar que eran el complemento obligado de sus barcos de alto bordo. Su larga permanencia en las actividades navieras no admite parangón con la Sociedad Nacional de Buques y Maderas —la otra gran empresa armadora de veleros, creada a comienzos de siglo y que liquidó en la década del veinte— y sólo es superada, ya en el ámbito de la navegación a vapor, por la Compañía Sud Americana de Vapores que acaba de celebrar su centenario.

No consta, en la nómina de colonos alemanes de don Emilio Held (*) el año y buque en que llegó Federico Oelckers a estas costas. Sólo dice que se le asignó la chacra N° 13 en Piedra Azul y que se dedicó al comercio en Puerto Montt. Datos anodinos que no indican que la rama

(*) Emilio Held: Documentos sobre la Colonización del Sur de Chile. Talleres Gráficos Claus von Plate, Santiago, s/f.



Fragata "Calbuco" (IV), encaimada.

comercial elegida —mezcla de comercio, riesgo y aventura— fue el armamento de buques de vela, de quienes el antiguo Melipulli sería su puerto de matrícula. El primer velero de altura, adquirido en 1883-84, fue la barca "Bertha", luego rebautizada "Tenglo".

Fue la voz de "leva y zarpa" para el flamante armador. A la "Tenglo" siguieron otras adquisiciones que, sumándose a las existentes o reemplazando unidades perdidas, fueron paulatinamente aumentando la flota velera de Llanquihue y trazando un rumbo al nombre de Oelckers entre los navieros nacionales, en ese entonces numerosos. En 1883 compra la barca "Maillén" (que varó en Carelmapu en 1889), en 1890 la fragata "Llanquihue", en 1892 la barca "Reloncaví" y en 1894 la "Calbuco", primera de este nombre y que se perdiera el mismo año durante una tempestad a la cuadra de la desembocadura del río Bueno.

A partir de 1894 el armador es secundado por sus hijos Germán y Carlos Oelckers, quienes operan también de consumo bajo la razón social Oelckers Hermanos y bajo este nombre matriculan los si-

guientes buques hasta 1910, año en que muere don Federico y las naves se reparten entre sus hijos: barcas "Calbuco" (II) y "Huar" (II) en 1894; "Quemchi" en 1897; "Emblen" en 1902-03; "Temuco" en 1904; fragata "Llanquihue" (II) y barca "Nelson" en 1906, y fragata "Carelmapu" en 1907.

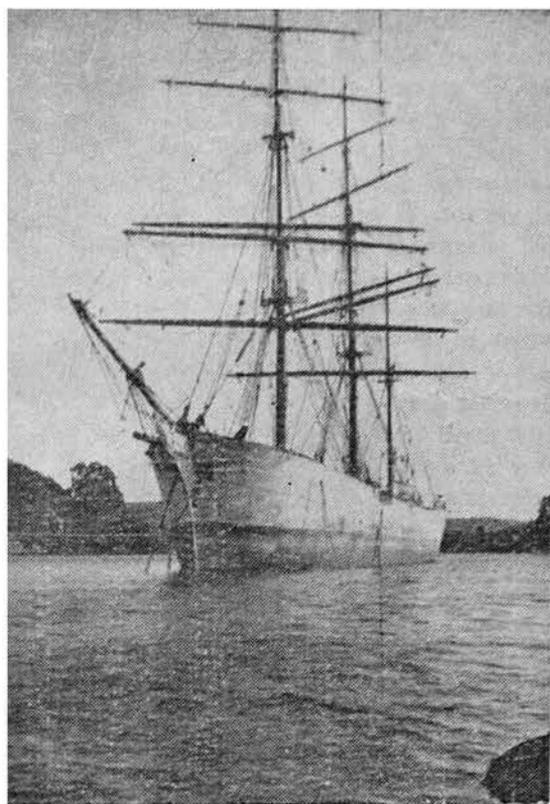
Es útil detenerse sobre estos barcos. Casi todos —excepción hecha de la segunda "Llanquihue", la "Nelson" y la "Carelmapu"— eran de casco de madera y pequeño tonelaje, curtidos por los muchos años de vida. Hacían la navegación de cabotaje en la carrera de la madera, llevando desde Chiloé y las Guaytecas ciprés y otras maderas resistentes a los puertos del norte, donde se utilizaban como durmientes o en faenas de la minería. Sólo los buques más grandes y de fierro —como los tres nombrados y otros que adquirirían en el futuro— eran destinados al tráfico al Puget Sound, de donde retornaban con carga de madera de pino, o a Australia, para la importación de carbón de piedra.

Ya en las aguas siempre agitadas de nuestro mar austral, ora en las gélidas y sombrías del Pacífico septentrional, los buques de la casa Oelckers inscribieron en sus bitácoras el drama y la muerte. La fragata "Llanquihue", la primera de su nombre, aquel esbelto navío de madera de tres palos con 1.120 ton. de registro, se perdió con toda su gente a bordo en un indeterminado día de agosto de 1900. Zarpó de Ancud el 30 de julio con destino a Iquique, al mando del capitán Watson, norteamericano de raza negra, y llevando a bordo a su esposa, hijo, una nurse y 17 hombres de tripulación. El buque no llegó jamás a puerto de destino y se desconoce con exactitud cuál fue su suerte. El único resto que de la malograda "Llanquihue" se recogió fue un trozo de madera con su nombre, que la resaca arrojó a la costa cerca del faro de Punta Galera. El capitán de un velero italiano declaró después que mar adentro y aproximadamente frente al litoral de Valdivia encontró flotando a la deriva una gran nata de maderas, seguramente todo lo que quedó de la hermosa fragata, abatida por los temporales del cuarto cuadrante que aquel invierno fueron particularmente rigurosos.

También en aguas de Norteamérica la tragedia hinchó las velas de otra nave de Oelckers con vientos de muerte y pavor. El capitán Fernando Desolmes, hábil marino español, comandaba la fragata "Carelmapu" —casco de fierro y 1.237 ton. de registro— cuando este buque fondeó a la entrada del estrecho de Juan de Fuca el 23 de noviembre de 1915, en espera de remolque para llegar a Port Townsend. Había mar gruesa. Dos días después el temporal ya soplaba desatado y, en vista que el remolcador no llegaba, el capitán Desolmes decidió salir a capear. Pero la fragata fue arrastrada hacia la isla Vancouver cuando, a lo lejos y cabeceando entre las olas, se divisaba la figura del vapor "Princess Mackenzie", aguantándose en las cercanías sin poder acercarse para pasarle un cabo. La gente de este buque fue testigo impotente del drama que se desarrollaba a su vista. La "Carelmapu" logró fondear a dos anclas muy cerca de la isla pero las cadenas fueron cediendo una tras otra. Antes de quedar al garete se arrió el único bote salvavidas disponible (el otro había sido destrozado por la mar al tratar de arriarlo) y en él tomaron colocación el piloto Claudio Urrutia y parte de la tripulación, abriendo en dirección al vapor. Pero a medio camino volcó y todos se ahogaron. El capitán y el resto de la dotación a bordo de la fragata esperaban. No otra cosa podían hacer sino esperar y rogar que el ancla que quedaba aguantara. Pero la presión era grande y dos o tres horas después —sucesión de minutos que deben haber parecido siglos— la cadena saltó y el buque se precipitó hacia tierra, estrellándose con siniestro crujido. salvaron sus vidas, no se sabe por qué extraño capricho del Dios de los Marineros, el capitán Desolmes, tres hombres y un pasajero, de nombre Rodrigo Díaz.

* * *

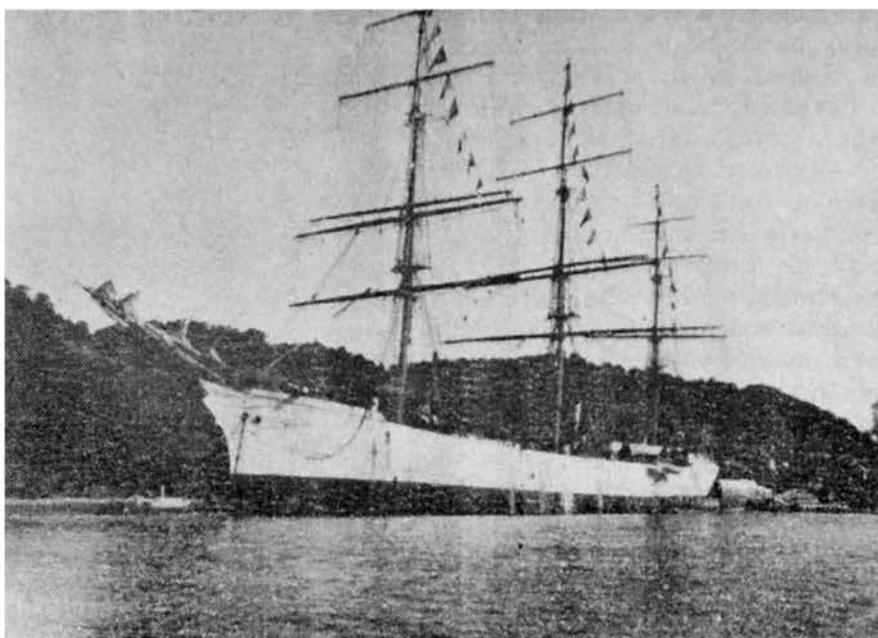
Ya se ha dicho que don Federico Oelckers, el fundador, fallece alrededor de 1910 y ese mismo año sus hijos disuelven la sociedad. No iba a significar esto, por fortuna, el fin del negocio y la venta o desguace de los buques. Germán Oelckers continuó establecido en Puerto Montt y su hermano Carlos sentó sus reales en Calbuco. Se dividieron entre am-



Barca "Guaytecas", al ancla en Angelmó.

bos las naves que comunitariamente poseían y continuaron incrementando el rol de sus barcos, trabajando a su vez con sus hijos y familiares. Carlos Oelckers fue dueño absoluto, entre otras, de las barcas "Elena" (naufragada en 1910 en los bajos de Punta Balcacura), "Matilde", vendida en 1913, y "Phonizia" naufragada en 1915 al sur de Puerto Oscuro. Las tres eran de casco de madera y reducido tonelaje. Fue también propietario de la historiada "Tinto", barca de madera y de viejísima construcción que cumplió la hazaña de llevar a Noruega a los escapados del crucero "Dresden" (vid. nuestro artículo en "Revista de Marina", Nº 674, Enero-Febrero de 1970). Matriculó también dos buques de fierro, las barcas "Lurley" y "Zelbio", que vendió en 1918 a armadores españoles aprovechando el subido precio que alcanzaban los cascos a consecuencia de la guerra. A partir de esta fecha el naviero de Calbuco no vuelve a adquirir veleros y sólo continúa con una flota regional de pequeñas goletas.

Germán Oelckers iba a ser el llamado a perpetuar el nombre de la casa en los registros de la marina velera, hasta que



Fragata "Laura", fondeada en Angelmó.

ésta se extinguiera de las aguas de Chile con el silencio y dignidad de las cosas viejas. Los veleros de más renombre estuvieron bajo su insignia, los más grandes, los más sólidos. Los que dejaron en el recuerdo de los hombres de mar una estela de leyenda y maravilla. Allí estuvieron las barcas "Temuco" y "Nelson", sobre las que ya hemos escrito en otra ocasión; las fragatas "Carelmapu" y "Llanquihue" (II), la barca de fierro "Calbuco" (III), adquirida en 1914 y naufragada en Coquimbo cinco años más tarde; la fragata "Puerto Montt", buque de fierro y 1.430 ton. de registro, comprada en 1914 a los célebres armadores franceses Ant. Dom. Bordes et Fils (se llamaba "Cerro Alegre" bajo bandera francesa) y vendida en 1917 en el puerto de Seattle a navieros suecos; la fragata "Calbuco" (IV), ex "Karmo", matriculada en 1925, la barca "Guaytecas", adquirida en 1928 y la fragata "Laura", comprada en 1927. Estas tres fueron las últimas adquisiciones de Germán Oelckers en cuanto a veleros. Distinta fue su suerte.

La "Laura" era un grande y hermoso buque, de fino casco de acero y casi 2.000 ton. de registro. Brincó en las aguas de los siete mares desde 1892, cuando fue botada en astilleros británicos, y hasta

1908 navegó bajo la bandera inglesa con el nombre de "Travancore". Ese año fue vendida a armadores alemanes y rebautizada "Claus". En tal calidad quedó refugiada en Valparaíso al advenir la Primera Guerra Mundial. Con la derrota de Alemania fue adjudicada a Francia, pero ésta no se interesó mayormente por el barco y en 1923 ingresó a la Marina Mercante Nacional bajo el nombre de "Laura" y matriculada por González, Soffia y Cía. Así fue como pasó a poder de Oelckers en 1927, siendo éste el único ex-velero alemán que el armador adquirió de los varios que quedaron en Chile al terminar el conflicto.

No tuvo larga vida la esbelta "Laura" en poder de Oelckers. Fuertes golpes de mar, en medio de un violento temporal, hicieron garrear sus anclas el 9 de noviembre de 1930, cuando se hallaba fondeada cerca de la costa y en las proximidades de Bahía Cucao, tras haber perdido el timón y quedar al garete. Antes que el buque fuera arrastrado hacia los roqueríos se arrió el único bote salvavidas que quedaba y en él embarcaron el capitán Fabián Cárdenas, el piloto Alexis Saona y trece hombres. El bote volcó y se ahogaron sus quince ocupantes. La "Laura", en tanto, se estrellaba en Punta Checo y los nueve hombres que perma-

necían a bordo salvaron merced a un andarivel armado por uno de ellos, lanzándose al agua con riesgo de su vida y logrando alcanzar tierra. Estos desdichados —o más bien afortunados— marineros demoraron tres días en escalar la alta costa acantilada del lugar.

Buscar las causas exactas de la pérdida de la "Laura" resulta ahora imposible. Nunca quedaron suficientemente aclaradas. Hubo acusaciones de los sobrevivientes de que el capitán Cárdenas había estrellado intencionalmente el buque y muerto a balazos por el piloto como consecuencia de su acción. Era conocida la personalidad difícil y violenta de Cárdenas, pero tenido en alta estima por la familia Oelckers por sus cualidades profesionales y ésta siempre negó la posibilidad de un acto criminal como el insinuado. Según don Ernesto Oelckers, hijo y colaborador de don Germán, el naufragio se debió a un error de rumbo producido por una alteración de los compases sufrida en el viaje anterior a raíz de una colisión en el puerto de Caldera. De cualquier manera, la verdad ya no podrá ser develada a cuarenta años de distancia, y convertida en leyenda, continuará recordada en sordina en las tertulias invernales de los marinos chilotes.

La "Calbuco" (IV) y la "Guaytecas" fueron los últimos veleros de la flota de alta mar de don Germán Oelckers. De la primera ya hemos hablado en otro ar-

tículo y en especial de su épico viaje por el Océano Indico bajo bandera panameña. Cábenos decir que esta cuarta "Calbuco" y la "Guaytecas" —barca de fierro y 1.178 ton. de registro, ex "Bille", ex "Westward Hol"— fueron vendidas en 1942 a la United Ship Brokerage Corp., que las matriculó en Panamá. La "Guaytecas" zarpó de Lirquén en agosto de 1942 para ser entregada a sus nuevos dueños en Buenos Aires. Iba al mando del capitán Francisco Barría y éste y sus dos oficiales —pilotos Raúl von Bennewitz y Lautaro Gallardo— debieron sofocar un motín pistola en mano al negarse la tripulación a montar el Cabo por creer que el buque no resistiría los temporales de esa zona. ¡Curiosa degeneración del coraje mariner, producto indudable de las comodidades de la navegación mecanizada! Con todo, la "Guaytecas" llegó a Buenos Aires y allí cerró el ciclo velero de la firma Oelckers.

— oOo —

Por esos años el armador de nuestra historia compró otro casco que, aunque a la sazón era un simple pontón, tenía rancia prosapia velera. Era la chata "Víctor Aranda", ex "Lucía", que en tiempos mejores fue la fragata alemana "Albertus Vinnen" que quedara en estas costas desde la Primera Guerra. La "Víctor Aranda" navegó a remolque transportando



Fragata "Carelmapu" instantes antes de irse a la playa en isla Vancouver.

carbón tras la popa del viejo remolcador "León" hasta que a su vez fue vendida a otros armadores.

Los remolcadores tienen parte importante en la historia de la casa Oelckers. Ellos fueron el engranaje mecanizado y vital que tomaba a los buques cuando arribaban a Ancud o a la boca del Chacao y los remontaban por éste hasta Puerto Montt. Los remolcadores llevaban a los veleros por el dédalo de canales y ensenadas del interior de Chiloé o Llanquihue cuando era preciso cargar maderas en Quemchi, postes de ulmo en caleta San Luis del estuario de Reloncaví, o cuando iban a carena a caleta San Rafael, canal Caicaen, donde aprovechando las grandes diferencias de marea la firma había acondicionado un magnífico varadero. Los nombres del "León", el "Foca", el "Ofqui" y tantos otros, ocupan un lugar imposible de olvidar al hacer un recuento retrospectivo de las actividades de los Oelckers. También ellos pagaron su tributo a la muerte y al dolor. El "Foca", al mando del capitán Federico Oelckers, se fue a pique el 18 de mayo de 1938 en el canal Dalcahue por desestiba de la carga de madera y guano blanco que transportaba, salvándose sólo el primer y tercer ingenieros. El "Ofqui", por su parte, remolcando la barca "Nelson" —a la sazón convertida en chata— por el canal de Chacao con destino a Coquimbo, se atravesó a la corriente y volcó el 11 de junio de

1944 al varar la "Nelson" en el bajo Campana. Como consecuencia perecieron dos hombres y ambos barcos se perdieron.

— oOo —

Tal es a grandes rasgos, la historia de los Oelckers de Llanquihue, los más grandes armadores de veleros de la Marina Mercante Nacional. La historia de sus buques y de los hombres que en ellos vivieron y soñaron. Ella es, en buena parte, la historia misma de nuestra Marina Mercante. Una historia que aúna a los nombres de los mejores barcos, los de los más recios y probados capitanes y pilotos: el jovial negro Watson, perdido en la mar; el danés Biehl, "el capitán manchado"; el gringo Kirkwood; el sombrío Fabián Cárdenas; Agustín Sáez, que hizo de la "Nelson" su único hogar; Fosi y Grandi, italianos parlanchines y valientes; los alemanes Straube, Parolitz y Kluth.

Es una lista interminable, donde se dan la mano todas las nacionalidades y todos los caracteres. Hombres ya desaparecidos en la fina molienda del tiempo, como desaparecieron sus buques y sus tradiciones. Hoy, el verde fondeadero de Angelmó guarda sólo el recuerdo de los veleros y la casa Oelckers, que en días lejanos dieran poesía y sentimiento a sus aguas umbrías...

