

LA FAMILIA OELCKERS, ARMADORES DE PUERTO MONTT

Breve Historia de sus Buques

Por

Ariel SANDOVAL Hernández

CAPITULO I

Introducción y Generalidades



ENTRO DEL CRECIDO número de pequeños, medianos y grandes armadores de buques a vela de alto bordo que presenta la historia de la Marina Mercante Nacional, la casa funda-

da por don Federico Oelckers, a fines del siglo pasado, ocupa un lugar de preferencia. Podemos sintetizar ésta en tres puntos:

1) Fue la firma con mayor número de naves (comprendiendo las sucesivas razones sociales de Federico Oelckers, Oelckers Hermanos, Germán Oelckers y Carlos Oelckers), contabilizando un total de 28 barcas y fragatas de madera, fierro y acero, de 400 toneladas de registro la menor y casi 2.000 las mayores, y sin contar pequeñas goletas, remolcadores, faluchos y chatas. Supera así a don Federico Peede, armador de Valparaíso que operó en el último cuarto del siglo pasado, a la Compañía de Maderas y Buques, que liquidó en

1900, y a la Sociedad Nacional de Buques y Maderas, la otra gran empresa a la vela que desarrolló sus actividades hasta la década del 20.

2) Ha sido la compañía naviera de más larga duración, superada tan sólo por la Compañía Sud Americana de Vapores. Son sesenta años en el armamento exclusivamente de naves a vela, en el transcurso de los cuales tres generaciones mantuvieron el negocio con un sentido y en un ámbito familiar que lo asemeja mucho a ciertas firmas europeas señeras en la navegación velera, como **Laeisz de Hamburgo** y la francesa de Bordes.

3) Fueron los últimos propietarios de buques a vela de la Marina Mercante Nacional. Cuando ya habían desaparecido la Compañía de Maderas y Buques, la Sociedad Nacional de Buques y Maderas, González Soffia y Cía. y otros armadores menores, don Germán Oelckers, hijo del fundador, mantuvo veleros en actividad —fragata "Calbuco" y barca "Guaytecas"— hasta

1942, y otro convertido en chata a remolque —la celeberrima "Nelson"— hasta 1944. Sin temor a exageraciones, entonces, puede decirse que, además, cuéntanse entre los últimos armadores del mundo que mantuvieron veleros en navegación, superando incluso o al menos igualando al célebre Gustaf Erikson, el naviero finlandés que cobijó bajo su insignia la última gran flota de buques a vela.

Como ya queda dicho, fue don Federico Oelckers, ciudadano alemán que llegó de Hamburgo a Valparaíso y se estableció en Puerto Montt, quien adquirió el primer buque en 1883 ó 1884. Fue la "Bertha" una barca de madera y pequeño tonelaje que rebautizó "Tenglo", iniciando así la costumbre, después raramente interrumpida, de poner a sus naves nombres de la geografía de Llanquihue y Chiloé. Interesó después en el negocio a sus hijos Germán y Carlos Oelckers, con los cuales operó conjuntamente hasta su muerte en 1909 ó 1910, sin perjuicio que aquéllos matricularan también barcos a sus nombres. En 1910 se reparten los seis buques que poseían de consuno bajo el nombre de Oelckers Hermanos, dejando sólo en comunidad la barca "Olive Mount"; don Germán Oelckers permanece en Puerto Montt con cinco buques y su hermano se traslada a Calbuco y deja bajo su matrícula, de los que posea en comunidad, solo la barca "Lurley".

En 1922 don Carlos Oelckers pierde su última nave, la barca "Arica", y ya no vuelve a adquirir veleros de altura. La tradición familiar continúa sólo con don Germán que, a su vez, en compañía de sus hijos, la mantiene en plena actividad hasta 1942, año en que vende al extranjero sus dos últimas naves en servicio, las ya nombradas "Guaytecas" y "Calbuco". A la barca "Nelson" la mantuvo como chata a remolque hasta 1944, año en que se perdió en el litoral chilote. También navegó como chata a remolque, en la década del 40, a la "Víctor Aranda" —la ex fragata alemana "Albertus Vinnen"— que nunca navegó como velero bajo nuestra bandera.

Los buques de la casa Oelckers cubrieron todas las derrotas habituales de los veleros nacionales. Las primeras unidades, pequeñas y de casco de madera, fueron destinadas al tráfico de cabotaje y en especial al transporte de maderas de Chiloé hacia puertos del norte. Durmientes y postes de ulmo, ciprés y otras maderas resis-

tentes eran embarcados en caletas y canales del archipiélago o de las Guaytecas para servir en la industria, en la minería y la construcción de los entonces pujantes puertos salitreros. Después, a medida que se fueron adquiriendo naves de casco de fierro y mayor tonelaje, se entró a competir con el tráfico de la madera de pino del Puget Sound y el carbón australiano. La larga navegación hacia los puertos madereros de la Columbia Británica —y también a Sydney o Newcastle en Australia— se hacía generalmente con cargamento de salitre, para regresar con el pino de Tacoma, Fort Townsend o Port Blakeley y con el carbón de piedra de los puertos de Nueva Gales del Sur.

En estas líneas hemos trazado una semblanza general de la historia de la firma Oelckers como armadores a la vela.

A continuación veremos la somera historia de sus veleros, siguiendo para ello un orden cronológico de acuerdo a la fecha de matrícula.

CAPITULO II

LOS VELEROS

"Tenglo"

Primer buque de la firma. Barca de madera y 403 t.r., construida en Greenoch en 1874. En 1883 fue matriculada por los armadores de Valparaíso señores Kiel y Wiegand con el nombre de "Bertha". A fines de ese año o comienzos de 1884 la compró don Federico Oelckers, dando con ello el primer paso para constituir su flota de alto bordo con matrícula en Puerto Montt. En 1886 ó 1887 le cambió nombre por el de "Tenglo".

Fue vendida en 1907 a armadores peruanos.

"Mailen"

Barca de madera y 525,80 t.r., construida de casco de madera en Burdeos en 1863.

Arbolaba bandera francesa, con el nombre de "Casimir le Quellec", cuando su propietaria, la famosa firma francesa de M. Antoine Dominique Bordes (entonces todavía no tan famosa) la vendió en Val-

paraíso al armador don J. Moreno en 1886. Este le mantuvo su nombre y a su vez la vendió en 1887 a don Federico Oelckers, quien la rebautizó "Maillén". No tuvo larga vida bajo la insignia del flamante armador, y fue también su primera pérdida. En viaje de Puerto Montt a Iquique con cargamento de maderas, su capitán Bianchi, quedó encalmada en el Chacao en una fecha no precisada de 1889 y los vientos y corrientes la arrastraron a la costa de Carelmapu, donde se destrozó. No hubo pérdida de vidas.

"Huar I"

Barca de madera y 581,14 t.r., construida en La Roque en 1872. Ex buque nacional "Teresa Bianchi", comprado en 1888 por don Federico Oelckers y rebautizado "Huar".

En viaje de Caleta Buena a Ancud en lastre, capitán Grandi, fue abandonada el 17 de septiembre de 1894, a 64 millas a la cuadra de Lota, a causa de ir haciendo mucha agua y estar medio desarbolada por los fuertes temporales corridos pocos antes. El buque se fue a pique instantes después. La tripulación se embarcó en dos botes, llegando uno a Lota y el otro a Talcahuano sin novedad.

"Llanquihue" (I)

Fragata de madera y 1.120,99 t.r., construida en Bath (USA) en 1864.

Se llamaba "Pleiad" e izaba bandera norteamericana cuando ingresó al registro nacional, matriculada en 1885 por Lyon Hnos., de Valparaíso. Paso a llamarse "Laura Rosalía". En 1890 la compró don Federico Oelckers y la rebautizó.

Durante diez años navegó bajo su insignia en el tráfico de cabotaje. Fue su "primer buque grande". El 30 de julio de 1900 zarpó de Ancud con destino a Iquique, al mando del capitán Watson, un jovial y conocido negro norteamericano. Con él viajaban su mujer, su hijo de corta edad y una nurse.

Fue su último viaje. Nunca llegó a destino y el único rastro que de ella quedó fue un trozo de madera de popa con su nombre, que la resaca arrojó a la playa cercana al faro Punta Galera. El capitán de la barca nacional "Benilde", que había salido de Ancud al mismo tiempo que la

"Llanquihue", declaró después que el mal tiempo separó pronto a ambos buques. A su juicio, a causa de los temporales el casco de la fragata se abrió. Esta teoría tomó fuerza con el testimonio del capitán de un barco italiano que encontró, en la zona en que presumiblemente naufragó la Llanquihue —cuadra de Punta Galera— una nata de maderas a la deriva formando como una gran balsa (1)

"Reloncav"

Esta barca, comprada en 1892 por don Federico Oelckers, era de casco de madera y 572,64 t.r. y había sido construida en St. George en 1862. Perteneció anteriormente a la Compañía Explotadora de Lota y Coronel con el nombre de "Luis Alberto".

Don Federico la transfirió después a su hijo Germán Oelckers. En viaje de Iquique a Punta de Lobos, a remolque, para cargar sal gema con destino a Ancud, se fue a la costa el 11 de julio de 1904 en el lugar llamado Río Seco, al norte de Punta de Lobos, sufriendo pérdida total. No hubo víctimas. La mandaba el capitán don Olegario Duo Ureste, español (2).

"Calbuco" (I)

Primer buque de este nombre. Barca de madera y 572,64 t.r., ex nacional "Loreto", construida en Sunderland en 1853.

Matriculada en 1894 por don Federico Oelckers, encontró su fin el 25 de julio de ese mismo año frente al litoral de Valdivia, cuando se dirigía a Coquimbo procedente de Puerto Montt, batida por un temporal que, según recuerda Vidal Gormaz en sus "Naufragios", fue de los más intensos registrados en esa zona. La tripulación embarcó en un bote y logró arribar sana y salva a Corral.

(1) Vidal Gormaz, Francisco: "Algunos Naufragios ocurridos en la costa de Chile". Imp. Elzeviriana, Santiago, 1901.

(2) A este capitán se le cancelaron sus despachos de tal con ocasión del naufragio de la barca ballenera a su mando "Gabriel Toro", de la matrícula de Talcahuano, ocurrido en noviembre de 1909 en las altas latitudes al sur del Cabo de Hornos.

"Calbuco" (II)

Para paliar la pérdida de la "Huar" y la "Calbuco" (I) sufridas en 1894, Oelckers Hnos. matriculan en octubre o noviembre de dicho año su segunda "Calbuco", barca de madera y 556 t.r., construida en Sestri en 1874 y que pertenecía a los armadores de Valparaíso señores Fonck y Valck y llevaba por nombre "Luisa Marta".

En 1910, y con motivo de la disolución de la sociedad entre los hermanos, la "Calbuco" queda en poder de Germán Oelckers. A fines de 1912 encalló en el bajo Laja, cerca de Los Vilos, resultando con averías en el casco; en enero del año siguiente fue remolcada a Valparaíso y allí subastada por cuenta del Seguro. Se la adjudicó don Federico de la Fuente. Pero el 21 de julio del mismo año 1913 se fue a pique durante un violento temporal de norte, en Valparaíso.

"Huar" (II)

Junto con la segunda "Calbuco" Oelckers Hnos. matricularon también a fines de 1894 la segunda "Huar", barca de madera y 651 t.r., construida en Inglaterra en 1853 y que a la sazón navegaba bajo bandera peruana con el nombre de "Delia Pérez".

Navegó en el cabotaje maderero hasta 1905, año en que quedó de para y en calidad de pontón en Valparaíso. Allí se fue a pique durante el temporal del 16 de mayo de 1908.

"Quemchi"

Comprada por los hermanos Oelckers en 1897 a R. Lacourt, este buques se llamaba "Gladovia", tenía aparejo de barca, casco de madera y 631 t.r. Había sido construido en Advocate Harby en 1877 y matriculado en la Marina Mercante Nacional en 1886 por los señores Holm y J. Hernández, de Valparaíso, quienes después la vendieron a Lacourt y éste a Oelckers Hnos.

Estos la vendieron en 1903 al armador peruano Ricardo Cortina.

"Olive Mount"

Barca de madera y 604,39 t.r., construida en Quebec en 1863. Ingresó a la matrícula nacional el año 1885, propiedad de Santiago Martín. Sucesivos cambios de dueños terminaron con la nave en poder

de Oelckers Hnos, en 1899. Permaneció en comunidad hasta 1913, año en que, con 28 años de servicios en el cabotaje y 50 de vida, fue dejada como chata. Probablemente fue después desguazada, por cuanto no se tienen antecedentes sobre venta.

"Araucana"

Barca de madera y 588 t.r., construida en Bedford (3) en 1859. Fue matriculada en 1901 por don Germán Oelckers. Antes había pertenecido, desde 1888, a la Compañía Explotadora de Lota y Coronel y desde 1898 a J. W. Cumming y otros, de Valparaíso.

El 30 de noviembre del mismo año 1901, al tomar el puerto de Caldera procedente de Quemchi con cargamento de maderas y al mando del capitán Fosi, una mala maniobra de fondeo hizo enredar su ancla con la rejera de otro buque. Al parecer se optó por perder la cadena y, en estas circunstancias, la barca fue arrastrada a la playa, rompiéndose los fondos y sufriendo pérdida total. No hubo víctimas.

"Elena"

Barca de madera y 550 t.r., que navegaba bajo bandera peruana y con el mismo nombre cuando fue matriculada en 1901 por don Carlos Oelckers.

El 13 de julio de 1910 zarpó de Ancud con destino a Los Vilos, pero debió regresar poco después a causa de vías de agua, que obligaron a vararla en los bajos de Punta Balcacura, de donde no pudo ser re-flotada.

"Emblem"

Oelckers Hermanos compraron en 1902 ó 1903 esta barca —casco de madera y 519 t.r., construida en Canadá en 1862— a la Compañía del Ferrocarril de Copiapó, que la mantenía en su poder desde 1882.

El 26 de julio de 1905, en viaje de Caleta Coloso a Ancud con carga surtida, su

(3) En la Lista Oficial de Buques de la Marina Mercante Nacional publicada en las Memorias de Marina, se senala este lugar de construcción. Es probable, no obstante, que se trate de la ciudad de Bedford, en los Estados Unidos.

capitán Cowell, se fue a pique cerca de Cucao. La Memoria de Marina correspondiente a ese año, que consigna el siniestro, no indica sus causas ni la suerte corrida por la tripulación.

"Temuco"

Barca (antes fragata) de casco de madera, 904 t.r., construida en Boston en 1871. Se llamaba "Independence" y tenía matrícula de los Estados Unidos cuando fue adquirida por el armador de Valparaíso don Marcos Peede en 1896 y rebautizada "Temuco". Bajo su insignia alternó viajes de cabotaje con navegaciones a Australia y puertos madereros de la Columbia Británica (4).

En 1904 fue comprada por Oelckers Hnos., y en 1910 queda de exclusiva propiedad de don Germán Oelckers. En 1916 la vende al armador de Valparaíso don Mauro Lacalle. Este, aprovechando el alza desmedida de los fletes ocasionada por la guerra, la despachó a Burdeos con cargamento de Salitre, vía Canal de Panamá. Iba al mando del capitán don Juan Antonio Mallea. El viaje tuvo, sin embargo, abrupta interrupción al entrar de arribada a La Habana el 21 de noviembre de 1916, haciendo agua en abundancia. En aquel puerto la tripulación se amotinó y hubo acusaciones de desertión y robos que obligaron a la intervención del consulado de Chile y de las autoridades cubanas. Cuando las averías estuvieron reparadas, el capitán Mallea se encontró con que sus hombres se negaban a continuar el viaje por temor a ser torpedeados en el Atlántico. Fue menester contratar otra tripulación en los Estados Unidos y hacer una venta ficticia del buque a navieros de esa bandera, para que pudiera zarpar sin estar sujeta a la Ley de Navegación de Chile que exige un mínimo de tripulación nacional. Zarpó al fin el 31 de julio de 1917 bajo bandera norteamericana y con destino a Charleston (5).

(4) Newcastle (Australia) a Valparaíso en 80 días, en 1898. Port Townsend a Valparaíso en 81 días, en 1899.

(5) Archivo Nacional. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores. Correspondencia del Consul General de Chile en Cuba, don Elias Errazuriz, 1917.

Ignoramos las subsecuentes singladuras de la "Temuco". Lo cierto es que volvió a Chile y en 1920 fue nuevamente matriculada bajo su primitivo nombre de "Independence" y en calidad de chata, bajo el dominio de los señores Alzola y De la Fuente, de Valparaíso.

Se fue a pique en este puerto a causa del temporal del 8 de julio de 1923, según señala la Memoria de Marina de ese año.

"Phonizia"

Barca de madera construida en Noruega en 1882, del porte de 690,19 t.r.

Llevaba este nombre, y matrícula noruega, cuando fue adquirida en 1905 por don Carlos Oelckers. Navegó en las derrotas habituales del cabotaje hasta 1915. El 21 de noviembre de ese año, habiendo quedado encalmada, fue aconchada hacia la costa por la corriente y viento y varó a 8 millas al S. de Puerto Oscuro. Quedó en posición difícil y, ante el aumento de la marejada, su capitán, don Matías Kluth, dio la orden de abandonarla. Poco después dio la voltereta y hundiéndose.

"Llanquihue" (II)

Fue el primer buque de casco de fierro de los Oelckers. Arbolada de fragata de tres palos; registraba 1.271 ton. y había sido construida en los astilleros Oswald, de Southampton, en 1875, para la Cambrian Line. Llamábase "Cambrian Monarch".

Fue matriculada en el registro nacional en 1906 por Oelckers Hnos., quedando en 1910 de propiedad de don Germán Oelckers. Este buque, por su gran tonelaje y resistente casco, hizo viajes a ultramar, además del cabotaje. Durante la guerra, y como consecuencias del affaire de la "Tinto", que veremos más adelante, la "Llanquihue" fue retenida en Newcastle (Australia) en 1917, seguramente por considerar las autoridades australianas que su armador y el de la "Tinto" eran una misma persona. Pudo zarpar después de 65 días de negociaciones. La mandaba en esa oportunidad el capitán danés Biehl, llamado "El Manchado".

La "Llanquihue" fue vendida a armadores argentinos en marzo de 1918,

"Lurley"

1906 fue un año de renovación de la flota de Oelckers Hnos. en cuanto a la calidad y tonelaje adquiridos, ya que a la "Llanquihue se agregan la "Lurley" y la "Nelson", todas de fierro y de probado bitácora en los derroteros de todos los mares.

La "Lurley" tenía 802 t.r., aparejo de barca y había sido construida en 1875 en los astilleros Royden de Liverpool. Como queda dicho, fue matriculada en 1906 por los Oelckers Hnos. y en 1910 queda de propiedad de don Carlos Oelckers. Este la navegó hasta 1918, año en que la vendió a armadores de Valparaíso y éstos, a su vez, la transfirieron el mismo año a los señores Irala y Ugalde, de Bilbao, España. El domingo 20 de octubre de 1918 tuvo lugar en Valparaíso la ceremonia del cambio de bandera, siendo rebautizada bajo pabellón español con el nombre de "Alberto". Poco después zarpó a España.

"Nelson"

Quizá sea éste, de todos los buques de Oelckers, el más nimbado de una aureola de romántica leyenda que quizá sea sólo eso, leyenda, o lleve en sí una parte de realidad. Se ha dicho que alguna vez, en sus mocedades, ganó el "blue ribbon" por un veloz cruce del Atlántico; se ha hablado también de ciertos oscuros días como "black birder" en el tráfico de esclavos polinésicos. ¿Verdad o fantasía? Ya nadie podrá decirlo. Quedan en el Museo Regional de Puerto Montt un cañón y algunos mellados sables de abordaje que pertenecieron a la "Nelson" y que quizá alguna vez se emplearan en correrías ajenas al pacífico tráfico mercante.

Las fotos que de ella se conservan, y los recuerdos de los que tuvieron la suerte de conocerla, hablan, sí, de una bellísima nave. Casco fino, de fierro, con proa lanzada y bauprés con botolón. Clásico mascarón de mujer con mano al pecho. Tres altos palos irguiéndose altaneros.

Esta era la "Nelson", lanzada al agua con aparejo de fragata y bajo este nombre en los astilleros Duncan, de Glasgow, en 1874 con 1.257 t.r.

Enarbolaba pabellón británico cuando llegó a Valparaíso el 20 de julio de 1906, procedente de South Shields con cargamento de carbón y 97 días de navegación.

En noviembre del mismo año fue matriculada en la Marina Mercante Nacional por Oelckers Hnos. y emprendió su primer viaje al que sería, ya para siempre, su puerto de matrícula. En 1912 quedó de exclusiva propiedad de don Germán Oelckers. Sería, con el tiempo, el último vestigio de su flota velera.

La "Nelson" alternó viajes de cabotaje con otros de ultramar. Durante la Primera Guerra Mundial navegó frecuentemente a Australia y a la costa norteamericana del Pacífico norte. En Tacoma falleció, en 1917, su capitán don Agustín Sáez Quintanilla, español, de una operación de úlcera. Otro capitán español, don Pablo Hernández, hizo legendario su apego a la "Nelson".

Los tiempos difíciles de los años 30 obligan a dejar frecuentemente de para a la barca. Esta acusa también el paso del tiempo. Finalmente se le cortan los palos y queda convertida en chata.

Pero con la Segunda Guerra Mundial vuelve a producirse el alza de fletes y sube la demanda por cualquier casco a flote. Es así como la "Nelson" vuelve a navegar por el litoral, esta vez a remolque y convertida en triste remedo del espléndido buque que fue. El 11 de junio de 1944 navegaba por el Chacao en convoy con el remolcador "Ofqui", procedente de Puerto Montt y con destino a Coquimbo, cuando por efectos de la fuerte corriente superior en esos instantes a la potencia del remolcador, la chata varó de popa en el Bajo Campana de la isla Sebastiana. La fuerte estrepada del cable de remolque hizo atravesarse al "Ofqui", tumbándose luego y ahogándose el segundo ingeniero Francisco Mayorga y el engrasador Teófilo Barría. El capitán Alejandro Velásquez y el resto de la dotación del "Ofqui", junto al capitán de la "Nelson" don Juan Ibarra y los 15 hombres de su dotación, alcanzaron la isla Sebastiana en los botes y de allí fueron rescatados después por el vapor "Lemuy".

La "Nelson" quedó varada y abandonada. Pero la correntada de pleamar la zafó y la arrastró hacia el oriente; luego la corriente vaciante la hizo retornar al W, saliendo a la mar libre. Allí quedó a la deriva, ante los ojos curiosos de los fareros de Punta Corona. La siguiente pleamar la llevó otra vez hacia la costa, pero esta vez no embocó el Chacao y varó en caleta Quilquiao, extremo N.W. de la Isla Grande. Quedó encallada de proa en fondo de

arena. Se iniciaron los trabajos para reflotarla. Pero zafó sola debido a un fuerte temporal que se la llevó mar adentro, sin que volviera a saberse de ella. Seguramente se hundió por las vías de agua abiertas en su viejo casco por las sucesivas varadas.

Cabe hacer anotar que todos los años llegaba a Puerto Montt una comunicación del Lloyd Register of Shipping inquiriendo acerca de si la "Nelson" seguía a flote. Con su desaparecimiento, como ya queda dicho, se fue el último velero que quedaba de los 28 que izaron la insignia de los Oelckers.

"Carelmapu"

Fragata construida en Sunderland en 1889, de casco de fierro y 1.237 t.r. Se llamaba "Kinross" y tenía bandera inglesa cuando fue matriculada en febrero de 1907 por Oelckers Hnos. A partir de 1910, propiedad de don Germán Oelckers.

Este buque, grande y sólido, navegó mucho al exterior. Y es particularmente conocido por su trágico fin en las inmediaciones de isla Vancouver. Procedente de Honolulu y con destino a Port Townsend, su capitán, don Fernando Desolmes, español, llegó a la boca del Estrecho de Juan de Fuca el 23 de noviembre de 1915, al anochecer. Allí fondeó en espera de remolque. Pero éste no llegó y la mar, cada vez más gruesa, decidió al capitán a salir a capear el temporal que ya estaba encima. Era la madrugada del día 25. Virada el ancla el buque fue arrastrado por la marejada. Se volvió a fondear a dos anclas mientras se advertían, por fin, las luces del remolcador "Princess Mackenzie", el que no pudo acercarse, empero, por el pésimo estado de la mar.

Tres horas después se cortó la cadena de una de las anclas. Era cuestión de corto tiempo el que se cortara también la restante, y el capitán Desolmes ordenó el abandono del buque. Se arrió el primer bote, que volcó debido a una mala maniobra sin nadie a bordo. En el segundo y último bote embarcó parte de la tripulación a las órdenes del piloto don Claudio Urrutia. Con gran dificultad puso proa al "Princess Mackenzie", pero, a medio camino, una enorme ola lo volcó y murieron todos sus tripulantes. En la "Carelmapu", en tanto, habían quedado el capitán y el resto de la dotación. Pronto cedió el ancla que queda-

ba y la nave se precipitó a tierra, estrellándose en los roqueríos de isla Vancouver.

Sólo salvaron el capitán Desolmes, un marinero suizo, otro canaca, el mayordomo y el pasajero Rodrigo Diez. Veinte hombres encontraron su fin en esas aguas gélidas y embravecidas.

"Tinto"

Barca de madera, construida en Liverpool en 1852, 463 t.r. Carlos Oelckers la compró en 1912 a Nicolás Huldttwalcker. Este buque había ingresado en 1863 a la Marina Mercante Nacional y había tenido sucesivos dueños. Llevaba, pues, casi 50 años bajo nuestra bandera y 61 de vida cuando la adquirió el armador de Calbuco. A pesar de esta longevidad, su casco daría pruebas de su resistencia pocos años después.

En efecto. Luego de la destrucción del crucero de la Marina Imperial Alemana "Dresden" en aguas de Bahía Cumberland y la internación en Chile de su tripulación, la Legación germana y la colonia residente empezaron a estudiar la forma de poder sacar del país al mayor número posible de estos tripulantes, especialmente oficiales, que hacían falta al esfuerzo bélico alemán. Se llegó a la conclusión que la única forma de hacerlo era mediante un buque de vela y alcanzar Europa por los tracks habituales de estas naves. Don Carlos Oelckers ofreció su vieja "Tinto".

Se comenzó a apertrearla para el largo viaje. La Legación británica denunció que el buque se disponía a avituallar presuntos submarinos. Nada logró probarse y al fin la "Tinto" dejó Calbuco el 27 de noviembre de 1916. Destino aparente: Ancud y Melinka para cargar madera para el Perú. Poco después, abordada por la goleta "Chola", que conducía a la tripulación alemana de guerra, el capitán Krammer entregó el mando al teniente de navío Carl Richarz, del ex "Dresden", y desembarcó con sus hombres.

Desde entonces se perdió el rastro de la "Tinto". Denunciado el hecho por la Legación británica, el Gobierno de Chile impartió a los buques de su escuadra la orden de atajar a la "Tinto". Pero era más fácil decirlo que hacerlo. Se pensó que podía estar oculta en los canales, y en la rebusca lo único que se consiguió fue perder al

transporte "Casma", naufragado en el Canal Picton.

En realidad, la "Tinto" había tomado alta mar de inmediato. Cambió su nombre por el de "Eva", enarboló bandera noruega, y montó el Cabo para tomar el vasto Atlántico. Escabullendo a los buques de la Armada inglesa que la buscaban con ahinco, sorteando con su viejo casco temporales y marejadas, llegó, por fin, en lastimoso estado, a Drontheim, Noruega, el 2 de abril de 1917. Marcó así una notable hazaña marinera, con un viaje sin escalas de 126 días en que logró eludir los peligros del hombre, del mar y el de su propia y respetable vetustez.

"Matilde"

Barca de madera y 557,29 t.r., construida en Wolgarte en 1875. Pertenecía a la Sociedad Nacional de Buques y Maderas, que la vendió en 1912 a don Carlos Oelckers. Este, a su vez, la vendió en 1913 al armador peruano Luciano Quintana.

"Zelbio"

Barca de casco de fierro y 1.063 t.r., construida en Inglaterra.

Pertenecía al armador británico W. Thomas & Co. y llamábase "County of Flint". Ingresó a la Marina Mercante Nacional en 1906, con el nombre de "Zelbio", matriculada por Schiavetti Hnos., de Valparaíso. Después de varios cambios de dueño en los años siguientes pasó a poder de don Carlos Oelckers en 1912.

En 1918 el señor Oelckers la vendió, junto con la "Lurley" ya vista, a armadores de Valparaíso, que la inscribieron con su nombre primitivo de "County of Flint". El mismo año es vendida a Irala y Ugalde, de Bilbao, y es rebautizada "Armando". A fines de octubre de 1918 zarpó a España desde Valparaíso, al mando del capitán de alta mar don Francisco Oyarzo Sanhueza, marino chileno popularmente conocido como "Pancho Brujo".

'Calbuco" (III)

Barca de fierro y 1.179 t.r., construida en Liverpool en 1864. Ex alemana "Talismán", ex nacional "Cristóbal Soler", propiedad del armador de Iquique don Sebastián Soler, quien la vendió en 1914 a don

Germán Oelckers, convirtiéndose en su tercera "Calbuco".

Al ancla en Coquimbo la sorprendió el gran temporal del 12 de julio de 1919, que barrió todo el litoral central y que en Valparaíso causó tantas pérdidas de naves. La marejada la hizo garrear anclas, estrellándose con el blindado "Cochrane" y comenzando a hacer agua en gran cantidad, yéndose a pique poco después. La dotación fue salvada por los botes del buque de guerra.

"Puerto Montt"

Fragata de tres palos, casco de fierro y 1.430 t.r., construida en 1883 en los astilleros Duncan, de Port Glasgow.

Ex británica "Skelmorlie", pasó después a poder de los célebres armadores franceses Ant. Dom. Bordes et Fils y rebautizada "Cerro Alegre", integrando su vasta flota de clippers salitreros. En junio de 1914 Bordes la vendió a don Germán Oelckers, quien le dio el nombre de su puerto de matrícula. Hizo viajes al Puget Sound y Australia aprovechando las condiciones de la guerra, y en mayo de 1917 es vendida a Bórquez y Cía., de Valparaíso, quienes en septiembre del mismo año la venden a su vez, en el puerto de Seattle, a armadores suecos que la rebautizan "Transocean".

"Arica"

Barca de madera y 331,23 t.r., construida en Prince Edward Island en 1876.

Ingresó a la matrícula nacional alrededor de 1890. Ex "Dar o S.", ex "Placilla", ex "Emilia", es vendida en 1900 a la Compañía Chilena de Balleneros y rebautizada "Pescadora". Hasta 1916 singló en la caza de la ballena. En 1918, ya de propiedad de Florindo Molina, fue destinada a lo navegación general con el nombre de "Arica".

En abril de 1920 fue comprada por don Carlos Oelckers. Sería el último velero de altura que adquiriera. Y no navegó mucho bajo su insignia. El 7 de octubre de 1922, a la cuadra de la bahía de Concepción, fue abandonada a causa de ir haciendo mucha agua. La barca, empero, no se hundió, y fue abordada el mismo día por pescadores de San Vicente y llevada a aquel puerto. Pero el siguiente se le abrieron los fondos y zozobró en su fondeadero.

"Calbuco" (IV)

Fragata de casco de fierro y 1.481 t.r., construida en Glasgow en 1885.

Ex inglesa "Cirse", enarbolaba a la sazón bandera noruega y llamábase "Karmo" cuando fue matriculada el 23 de junio de 1925 por don Germán Oelckers. Pasaba a ser su cuarta y última "Calbuco".

Sera también, junto con la "Guaytecas", su último buque en actividad. Aprovechando las comisiones favorables creadas por la Segunda Guerra Mundial, ambas naves fueron vendidas en 1942 a la United Ship Brokerage Corp., que las matriculó en Panamá a nombre de la Compañía Silvaplana.

La "Calbuco", ya bajo bandera panameña, conservó su nombre. Y bajo el mando del joven capitán chileno Raúl von Bennewitz zarpó de Caldera con destino a Río de Janeiro. De Brasil, con cargamento de Café, a Aden.

En 1943 la "Calbuco" dejó Aden con destino a Durban. Seguía al mando del capitán von Bennewitz; dos contramaestres y un marinero eran también chilenos. El resto de la dotación era de variadas nacionalidades. Este fue un viaje penosísimo. Un violento ciclón dejó el buque a mal traer a poco de zarpar, y luego vientos contrarios hicieron derivar la nave muy al sur, hasta las cercanías de Sumatra. Los alimentos frescos se agotaron pronto. Y la poca existencia de jugo de limón hizo aparecer pronto el temido fantasma del escorbuto. No podían usar la radio para pedir auxilio, por el temor de caer en manos de los japoneses. Así, encontraron la muerte el primer piloto, un finlandés; un contramaestre uruguayo y un marinero. La enfermedad iba haciendo presa en todos y, al final, el capitán debía dormir en cubierta porque su estado de debilidad le impedía bajar a su cámara. El buque entró finalmente en la zona de los alisios del S.E. y pudo poner rumbo a Durban. Al llegar a este puerto la "Calbuco" era prácticamente una nave de agonizantes y nadie podía subir por alto a maniobrar.

Esta historizada fragata terminó finalmente en Marsella, desguazada. Creo que su mascarón adorna uno de los museos marítimos en los Estados Unidos.

"Laura"

En 1927 don Germán Oelckers adquirió ó los señores Bórquez y Cía. la fragata de este nombre, único buque de casco de acero que contó en su flota y también el más grande, con 1.936 t.r. Había sido construida en Inglaterra en 1892 con el nombre de "Travancore", pasó después a armadores alemanes y llamóse "Claus", y en tal condición quedó refugiada en Valparaíso durante la Gran Guerra.

Al término del conflicto pasó a poder de Francia, quien la vendió en 1923 a González, Soffia y Cía. y fue matriculada como "Laura" en la Marina Mercante Nacional. Comprada luego por Bórquez finalizó, como se ha dicho, en poder del señor Oelckers.

El 9 de noviembre de 1930 se fue a pique en Punta Checo, a 10 millas de Bahía Cucao, Isla Grande de Chiloé. Procedía de Caldera con destino a Puerto Montt, al mando del capitán don Fabián Cárdenas. Sorprendida por un fuerte temporal muy cerca de la costa, perdió el timón y quedó al garete. Fondeó a dos anclas frente al estero Lobada, y en el único bote que quedaba en buenas condiciones se embarcaron el capitán Cárdenas, el piloto Alexis Saona y 13 hombres. Pero las grandes olas lo volcaron y todos se ahogaron.

A bordo de la "Laura" habían quedado nueve marineros. Pronto se rompieron las cadenas de las anclas y el buque fue arrojado a los roqueríos. Mediante un andari-vel los hombres consiguieron alcanzar tierra, y luego demoraron tres días en escalar los altos acantilados del lugar para internarse finalmente en la isla y solicitar ayuda.

Al parecer, la pérdida de la fragata "Laura" tuvo su origen en un error de rumbo que la llevó a aportar mucho más al sur del Chacao. Este error puede haberse debido a una alteración en los compases sufrida durante su estada en Caldera como consecuencia de una colisión con un vapor norteamericano, que la hizo desarbolarse. Una vez reparada, la autoridad marítima no tuvo el cuidado de hacer compensar los compases, generándose de esta manera el error que habría de terminar en su trágica pérdida.

"Guaytecas"

Esta barca fue el último velero de cruzamen adquirido por don Germán Oelckers y también el último en actividad plena bajo su insignia, junto con la cuarta "Calbuco". Había sido construida en Sunderland en 1884, de casco de fierro y 1.178 t.r. Bajo bandera inglesa se llamó "Westward Ho", pasó después a armadores alemanes con el nombre de "Bille" e ingresó como "Guaytecas" a la Marina Mercante Nacional en 1907, matriculada por la Sociedad Austral de Maderas.

Sucesivos cambios de dueño, y variados viajes de cabotaje y a ultramar, terminaron con la barca sacada a remate público en 1928. Allí la adquirió el señor Oelckers.

En 1942 fue vendida con la "Calbuco", como ya hemos dicho, a la United Ship Corp. Zarpó de Lirquén con destino a Buenos Aires en agosto de ese año, con tripulación chilena. Iba al mando del capitán Francisco Barría, primer piloto era don Raúl von Bennewitz (luego capitán de la "Calbuco") y segundo piloto don Lautaro Gallardo. En aguas australes debieron sofocar un intento de motín pistola en mano, ya que la tripulación se negaba a montar el Cabo por temor a que el buque no resistiera esas fuertes mares. Llegaron finalmente sin novedad a Argentina.

Después, la barca pasó a poder del conde Covilhas, armador portugués avecindado en Brasil. Y desbarboló cerca de Ciudad del Cabo, siendo posteriormente desguazada.

CAPITULO III

Otros buques y la pérdida del "Foca"

La firma Oelckers nunca tuvo vapores, salvo los remolcadores que complementaban la labor de sus veleros. Hubo algunas pequeñas goletas a la vela, utilizadas en el tráfico regional. Hubo también una chata, fea y pesada, plana y sin quilla, la "Constitucion", cuyo casco se construyó en Chile y estaba destinado primitivamente a la Armada. Esta chata navegaba a remolque cargada con carbón o maderas.

Otra chata de mejor prosapia adquirió don Germán Oelckers en 1942: la "Víctor Aranda". Esta era la ex fragata alemana "Albertus Vinnen", perteneciente a los armadores Vinnen de Bremen, construida en

Glasgow en 1891 y de 1.696 t.r. La Primera Guerra Mundial la sorprendió en Valparaíso y allí debió quedar durante todo el conflicto. En 1924 fue comprada por González, Soffia y Cía. y rebautizada "Lucía", mas no llegó a navegar y siguió de para en Valparaíso. Después fue adquirida por la Compañía Sud Americana de Vapores para chata, y denominada "Víctor Aranda". A esta empresa se la compro el señor Oelckers para reponer el tonelaje perdido con la venta de la "Guaytecas" y la "Calbuco", haciéndola navegar a remolque por el litoral con cargamentos de carbón. Fue vendida después, y navegó a remolque hasta 1952, bajo el nombre de "Elia" y propiedad de la Compañía Naviera del Sur. En proceso de desguace en Valparaíso, se hundió en su fondeadero durante el temporal del 14 de julio de 1956.

Los remolcadores eran complemento indispensable de las actividades navieras de Oelckers. Para llevar a los veleros desde Puerto Montt al mar libre o para esperarlos en la boca del Chacao; para conducirlos por los canales a cargar madera o a carenar; para convoyar a las chatas en sus viajes de cabotaje. Ya hemos visto que el remolcador de alta mar "Ofqui" halló su fin acompañando a la "Nelson". Recordemos, entre otros, al "León" y al "Tautil", potentes y achaparrados remolcadores de alta mar.

El "Foca" era otro remolcador de alta mar, perteneciente a don Germán Oelckers y usado también como pequeño vapor del cabotaje regional. Había sido construido en Greenock en 1899 y tenía 118 t.r. y máquinas de triple expansión.

Zarpó de Puerto Montt con destino a Chonchi e intermedios, con cargamento de guano blanco y a las órdenes del capitán Federico Oelckers. En Mechuque cargó madera y poco después de zarpar de esa caleta se hundió de popa en Punta Quiquel, canal Dalcahue, el 18 de mayo de 1938. El naufragio fue tan súbito que sólo salvaron el primer ingeniero Marcelino Muñoz y el tercer ingeniero Eugenio Vargas, quedando todos los demás encerrados a bordo y muriendo ahogados. Se cree que la catástrofe del "Foca" se debió a haber zarpado de Puerto Montt mal estibado; mientras cargaba en Mechuque seguramente escoró a instancias de un viento fresco y ayudado por la mala estiba, entrando agua por los imbornales y acumulándose en la popa. El oleaje en el Dalcahue au-

mentó la escora a babor, produciéndose finalmente su naufragio en la forma ya vista.

Bibliografía:

Para componer este pequeño boceto de los buques de la Casa Oelckers, escrito a petición de don Germán Oelckers Sch., he utilizado básicamente el material contenido en mis libros "Los Últimos Veleros de la Marina Mercante Nacional" y "Naufragios y Sinistros de Mar en aguas de Chile, 1901-1970", ambos aún inéditos. Lo cual implica la consulta del siguiente material bibliográfico atinente al tema del presente estudio:

Fuentes Bibliográficas Editadas:

Lacroix, Louis.— *Les Derniers Cap-Horniers Français*. Ed. Maritimes et d'Outre Mer, Paris, 1968.

Lacroix, Louis.— *Les Derniers Grands Voiliers*. Ed. Maritimes et d'Outre Mer, Paris, 1967.

Lubbock, Basil.— *The Nitrate Clippers*. Ed. Brown, Son and Ferguson, Glasgow, 1932.

Lubbock, Basil.— *The Last of the Windjammers*. Ed. Brown, Son and Ferguson, Glasgow, 1948.

Pochhammer, Hans.— *La Dernière Croisière de l'Amiral von Spee*. Ed. Payot, Paris, 1929.

Swett Otaegui, Ricardo.— *Gua Marítima de Chile*. Valparaíso, 1923-24.

Veliz, Claudio.— *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Edic. de la Universidad de Chile, Santiago, 1961.

Vidal Gormaz, Francisco.— *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas, desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Imp. Elzeviriana, Santiago, 1901.

Fuentes Documentales:

Archivo Nacional.— Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores. Correspondencia de los consules de Chile en el extranjero. Años varios.

Archivo de la Fiscalía de la Dirección del Litoral y Marina Mercante: expediente de sumarios por naufragios.

Archivo de la Asesora Jurídica de la Dirección del Litoral y Marina Mercante: Registros de Naves de la Marina Mercante Nacional.

Ministerio de Marina.— *Memorias*, 1878 a 1924.

Diarios y Revistas:

"El Mercurio de Valparaíso, 1880 a 1953.

"La Unión de Valparaíso.

"El Tarapaca, de Iquique.

"El Mercurio, de Antofagasta.

"El Llanquihue, de Puerto Montt.

"El Sur, de Concepción.

"Revista de Marina.

Revista "Nautilus, del Centro de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Nacional.

Anuario Hidrográfico de la Armada.

Anuario del Centro de ex alumnos de la Escuela Náutica de Pilotines.

Revista "Sucesos, 1903-1920.

Revista "Zig-Zag, 1903-1945.

Personas Consultadas:

Capitán de la Marina Mercante don Raul von Bennewitz D.

Capitán de la Marina Mercante don Enrique Mehrckens,

Sra. Fernanda G. vda. de Desolmes.

Sr. Ernesto Oelckers Sch.

