

EL "DRESDEN", EL ULTIMO DE LOS CORSARIOS

Maura Brescia

La odisea del último crucero de la escuadra del almirante Von Spee forma parte de la epopeya del mar. El indómito acorazado que navegó el pabellón imperial del kaiser por el Atlántico y Pacífico Sur, para hundirse en el lecho oceánico de bahía Cumberland, en la isla de Más a tierra de Juan Fernández. El *Dresden*, que escapó averiado escondiéndose entre los fiordos y canales magallánicos, resistió heroicamente cuatro zafarranchos de combate.

Estalla la guerra

Al declararse la guerra el 1° de agosto de 1914, el almirante alemán conde Graf Von Spee y su flota, formada por los cruceros pesados *Scharnhorst* y *Gneisenau* y los cruceros ligeros *Nuremberg*, *Leipzig*, y *Dresden*, estaban en la estación naval de Tsing-Tao, base del Imperio alemán en Oriente. Esta fortaleza estaba sitiada por el ejército japonés, y Von Spee decidió navegar el Pacífico, rumbo a las costas de Chile. El 22 de septiembre bombardearon Papeete, capital de la posesión francesa de Tahiti, y tres semanas después anclaron en Pascua, donde se abastecieron de víveres.

El 1° de noviembre las escuadras británica y germana se enfrentan frente a las costas de Coronel. La flota británica estaba integrada por el *Good Hope*, el *Monmouth*, el *Glasgow* y el *Otranto*, al mando del almirante Sir Christopher Craddock, quien trató de gobernar hacia la costa para entrar en la bahía de Arauco. La escuadra alemana de Von Spee se interpuso.

Reinaba un furioso temporal y las cubiertas de los cruceros eran barridas por las olas. Ambas dotaciones navegaron con rumbo al sudoeste. A las 6.32 de la tarde, a los diez mil metros de distancia los alemanes rompieron el fuego. Veinte minutos después de comenzada la acción, el *Monmouth* se tumbó a babor. A las 7.13 P.M. el *Nuremberg* disparó su última salva y el casco del *Monmouth* dio vuelta completamente. La escuadrilla del Kaiser había logrado una victoria.

Pocos días después el almirante Von Spee llega al puerto de Valparaíso con los cruceros *Scharnhorst*, su buque insignia, *Gneisenau* y *Nuremberg*. Más tarde arribaron el *Dresden* y el *Leipzig*, mientras el resto de la escuadra enfilaba rumbo a la isla de Más Afuera.

Casi un mes después, el 8 de diciembre, tuvo lugar la batalla de Las Malvinas, donde el león británico borró la afrenta inferida en Coronel, hundiendo cuatro de los cinco cruceros que componían la escuadra de Von Spee. Ese aciago día, lo más granado de la flota alemana sucumbió ante los certeros disparos de los barcos del almirante Sturdee. Los británicos

* Sección que presenta al lector cortos textos literarios de clara ambientación marina. Pueden provenir de colaboraciones originales e inéditas, remitidas especialmente, o ser reproducciones de textos aparecidos anteriormente en Revista de Marina, o bien, extractos de obras ya publicadas que han devenido en verdaderos clásicos nacionales en su género.

hicieron caer en una trampa a sus enemigos, al presentarles resistencia con barcos más pequeños que ocultaban, favorecidos por la niebla, a los acorazados.

El Invisible, *el Inflexible*, *el Carnarvon*, *el Cornwall*, *el Kent* y *el Glasgow*, a las órdenes de Sir John Fisher, primer Lord del Almirantazgo, se mantuvieron fuera del alcance de los cañones alemanes y sacaron partido de su mayor alcance y velocidad. En esa batalla se hundieron en las profundidades del océano el *Scharnhorst*, con Von Spee a bordo, su gemelo el Gneisenau el *Nurenberg* y el *Leipzig*.

Sólo el averiado Dresden enfiló hacia los canales magallánicos, perseguido por los cruceros *Glasgow* y *Cornwall*. Así comenzó una odisea marítima cuyo telón de fondo sería la isla de Más a Tierra, del archipiélago de Juan Fernández.

Oculto en los canales magallánicos

En la austral Punta Arenas existía una poderosa colonia alemana que vivía pendiente de los sucesos que se desencadenaban en las costas del Atlántico. El dispositivo de seguridad alemán busca un contacto que sirva de enlace en la zona. El 6 de diciembre, el cónsul Stuverrauch y el secretario Hermann Koch le encomiendan esta misión al piloto de mar vecindado en Punta Arenas, Albert Pagels.

Ese mismo día, Pagels parte en su lancha la *Elfriede* a llevar un telegrama al mercante *Amasis*, para ser transmitido al almirante Von Spee, informándole que no recale en Las Malvinas, donde los ingleses fondean su poderosa escuadra. Este telegrama de advertencia llega con dos días de retraso, y el 8 la flota alemana es derrotada.

Al día siguiente, Albert Pagels se cruza con el *Dresden*, que viene escapando de los cruceros británicos. El capitán Ludecke ordena recalaren Punta Arenas para cargar carbón y aprovisionarse de víveres. En las pocas horas que permanece en ese puerto, la colonia alemana residente se informa de los aciagos sucesos de Las Malvinas, y hace entrega a la tripulación del *Dresden* de regalos de Navidad destinados a la escuadra de Von Spee.

De diciembre a febrero el *Dresden* estuvo escondido en los fiordos y ensenadas de los canales magallánicos. El primer fondeadero es Hewett Bay, pero acosado continuamente por tres cruceros ingleses, cuyos tripulantes lo buscaban implacablemente a bordo de seis chalupas que recorrían los estrechos canales, se trastada a Christmas Bay.

El 18 de enero, el pilotín Albert Pagels conduce a la *Sierra de Córdoba*, barco de aprovisionamiento germano, hasta el *Dresden* para llenar sus vacías carboneras. En esta misión, el cutter de Pagels pasa a una distancia de cuatro millas de los cruceros británicos anclados en Bahía Laberinto. Esta labor de enlace se ve dificultada por la topografía y escasa profundidad de los fiordos y canales, debiendo recorrer hasta sesenta millas en una jornada de navegación del pequeño cutter. El capitán de alta mar Harry Rothemburg, vecindado en Punta Arenas, colabora a veces en este objetivo.

A fines de febrero el *Dresden* se encuentra en su tercer escondite, Breaker Sund, denominado actualmente fiordo Dresden.

El asedio británico es cada vez más estrecho, y se hace imperativo salir a mar abierto, hacia el Pacífico. El capitán Ludecke no posee carta náutica de los tempestuosos canales, infierno para los marinos de todos los tiempos. Conducido por el cutter de Pagels sale al Pacífico por la Broken Coast, uno de los rompientes más peligrosos, pero apropiado para burlar la persecución británica.

El piloto Albert Pagels fue recompensado por sus servicios de mensajero oficial del dispositivo de seguridad alemán en la zona. El capitán Ludecke apadrinó a su hija mayor, nacida en enero de 1915, cuando se encontraba en plena labor de enlace, y fue bautizada Dresden Irene, en honor del escondido crucero. Al término de la guerra, en 1919, recibió la Cruz del Hierro en primera y segunda clase, por sus servicios prestados al Imperio del kaiser.

El revólver de don Natalio

El *Dresden* llegó el 9 de marzo a la isla de Más a Tierra y, encontrándose con sus máquinas descompuestas, el capitán Ludecke solicitó estadía de ocho días para repararlas. El subdelegado marítimo, Natalio Sánchez, notificó que, en conformidad a las leyes de neutralidad, debía zarpar en el plazo de un día, a lo que replicó el oficial germano que le era imposible acceder en vista del mal estado del buque.

La verdad es que el capitán Ludecke se encontraba a la espera de los vapores *Alda* y *Sierra de Córdoba*, enviados por el cónsul alemán de Valparaíso, que navegaban a todo vapor hacia la Isla con objeto de llenar las vacías carboneras del crucero. Ante la amenaza del subdelegado de internarlo de acuerdo con las leyes de guerra, replicó el oficial alemán que el *Dresden* contaba con sus cañones y adiestrada tripulación, mientras la autoridad isleña sólo tenía un revólver como única defensa. El *Dresden* estaba dispuesto a vencer o morir.

En nuestras costas se encontraban rondando los buques británicos *Kent*, *Bristol* y *Glasgow*, y los transportes artillados *Orama*, *Otranto* y *Geltic*. El paradero del *Dresden* fue sorprendido por los ingleses por las comunicaciones inalámbricas que intercambiaba la nave con el *Sierra de Córdoba*, y los galgos ingleses dirigieron su rumbo a Juan Fernández.

La batalla de Más a Tierra

Las tres naves, el *Glasgow*, el *Kent* y el *Orama*, fueron avistadas en bahía Cumberland a las 9.30 horas del 15 de marzo. El *Dresden* se encontraba a diez millas frente a la isla. A distancia de 3.500 metros el *Glasgow* rompió el fuego, mientras el crucero presentaba como blanco su estribor. Encontrándose sin carbón, el capitán Ludecke ordenó que una lancha se colocara a la popa del *Dresden*, y lo virara para presentar la proa a los barcos enemigos y poder disparar los cañones.

El subdelegado Sánchez, que había avistado los barcos ingleses, se dirigía a su encuentro, y hallándose en bote en mitad de la bahía, el granado fuego lo hizo retroceder a la costa para protegerse. El combate duró sólo cinco minutos. Ninguno de los trece proyectiles que disparó el desamparado crucero rozó siquiera el casco de las naves inglesas; sólo dos balas pasaron a corta distancia de la popa del *Orama*.

Desde los primeros disparos se divisó incendio por la popa del *Dresden*. El capitán Ludecke mandó a izar las señales internacionales anunciando un parlamentario y envió en la lancha a vapor a su ayudante, el oficial Wilhelm Canaris, quien llegaría a ser el famoso agente del espionaje del Reich en la segunda guerra, para parlamentar con los británicos al costado del *Glasgow*. Canaris declaró a los oficiales ingleses que servían de enlace con la comandancia en jefe que el *Dresden* se encontraba anclado en aguas neutrales y con su máquina averiada, manifestando la ilegalidad de ese ataque. Se le contestó que la neutralidad sería arreglada por la vía diplomática y que el comandante inglés continuaría el fuego si el *Dresden* no se rendía.

Cuando Canaris transmitió la posición británica, el capitán Ludecke ordenó a la tripulación desembarcar, abandonando el barco. En breves minutos tomaron los botes, mientras otros se lanzaron al agua y se dirigieron a nado a la costa. Durante estas diligencias, el capitán Ludecke había hecho los preparativos necesarios para volar el buque. Las naves inglesas enviaban botes con sus tripulantes para abordar el crucero, que retrocedieron al comprender que estaba a punto de explotar. Una fuerte detonación señaló el estallido del depósito de pólvora de proa, la Santa Bárbara, y el *Dresden* empezó a hundirse, con la bandera aún enarbolada, en las aguas de bahía Cumberland.

El último tributo

La marinería germana que había alcanzado la costa, formada en línea, tributó a su crucero el último homenaje, lanzando vivas mientras iba desapareciendo en el mar. Los heridos se transportaron a la playa para ver el emocionante espectáculo con lágrimas en los ojos; se hundía el indómito crucero que había escapado a sus captores en los canales del sur, motivando conjeturas a la prensa internacional.

El *Dresden* desapareció, primero de estribor, y finalmente levantando su proa en un golpe se hundió a las 11.30 A.M. en las profundidades oceánicas. Se perdía del escenario de la guerra el último de los cruceros de Von Spee, después de ondear el pabellón alemán y haber resistido cuatro zafarranchos de combate: Coronel, Malvinas, Santa María y Juan Fernández.

La indemnización inglesa

Restablecida la calma los ingleses se dirigieron a la isla y el comandante reunió a los habitantes, a quienes interrogó acerca de los perjuicios sufridos por efecto de los proyectiles y granadas. Los británicos cancelaron perjuicios por tres mil pesos, y pidieron una declaración en que los habitantes se daban por satisfechos con la indemnización recibida. Asimismo, cancelaron 400 libras al capitán de la goleta *Argentina*, que resultó averiada y perdió su cargamento de langostas. Este, sin embargo, zarpó ese mismo día rumbo a Valparaíso, donde dio noticia de la gesta y los responsables de guerra.

Nueve tripulantes del *Dresden* murieron en combate y están enterrados en la tumba que, en memoria del crucero, se encuentra en el cementerio isleño. El transporte *Orama* zarpó de inmediato a Valparaíso llevando quince heridos graves, entre los cuales el segundo comandante, capitán de corbeta Wieblitz, a quien se amputó una pierna a bordo.

Cuatro días después llegaron a la isla los barcos de la Armada chilena *Ministro Zenteno* y *Esmeralda*, con la misión de informar al gobierno sobre la acción bélica y transportar a los trescientos tripulantes alemanes a la isla Quiriquina. Internados en la Escuela de Grumetes esperaron el término de la guerra, dedicados a la pesca y agricultura, aquellos marinos que surcaban el Pacífico en el último de los corsarios.

El Robinson alemán

El hechizo de la isla de Más a Tierra hizo sucumbir a un tripulante del *Dresden*, que después de despojarse de la gorra de marino y las botas de cazador de pieles que había llevado en Tierra del Fuego, regresó al bastión del Pacífico. Hugo Weber Fachinger, bautizado por los isleños como el Robinson alemán, construyó su cabaña de troncos en la

plazoleta del Yunque, solitario y pintoresco paraje donde puede apreciarse hasta hoy su rústica morada.

Durante su estadía se casó con una compatriota, Hanni Stade, a quien atrajo por un aviso en la prensa alemana. Al llamado del Robinson solitario acudieron a la isla dos atractivas mujeres, quien vivió en amable confraternidad con ambas. Al poco tiempo Weber se casó con la que era también un Robinson espiritual, y la pareja continuó una existencia.

Hugo Weber vivió en la isla hasta comienzos de la segunda guerra mundial. En su casa mantenía un transmisor, por lo que fue acusado de espía por los isleños, con el cargo de servir de enlace a los barcos germanos que surcaban el Pacífico. Estas imputaciones que se le hicieron por la prensa desilusionaron a este Robinson teutón, que se reintegró definitivamente a la vida civilizada, añorando sus doce años de existencia solitaria en la isla donde yace sepultado el *Dresden*.

Nace la leyenda del oro

Por alemanes residentes en nuestro país se han recogido versiones que señalan que el *Dresden* transportaba un suculento cargamento de oro, de propiedad de acaudalados germanos de México, que pusieron a salvo sus fortunas al estallido de la revolución. Augusto Boegel Klein, antiguo maquinista del crucero, que residía en el sur, sostenía haber participado en las faenas de carga del oro alemán en el crucero. Cuando éste se dirigía de regreso a Alemania estalló la guerra mundial, y el *Dresden* recibió la orden de volver sobre su ruta y reunirse a la escuadra de Von Spee para detener a los británicos en aguas del Atlántico y Pacífico Sur.

La teoría del oro embarcado toma fuerza por el hecho que, durante la batalla de Las Malvinas, el *Dresden* fue el único barco de la flota alemana que recibió de Von Spee la orden de alejarse del escenario bélico. El buzo chileno Francisco Ayarza ha descendido varias veces hasta los 65 metros de profundidad en el fondo de bahía Cumberland para pasear por los puentes y cubiertas del acorazado, declarando que de los navíos hundidos en nuestras costas el *Dresden* es el que se halla en mejor estado de conservación. Pero no ha osado penetrar a las entrañas de la nave, que está orientada hacia el sur, con la proa a tierra, escorada a estribor, por el temor que la estructura metálica, debilitada por la erosión marina y el paso del tiempo, se hunda ante la invasión.

En las profundidades de bahía Cumberland el heroico crucero conserva su secreto, y en eterno vaivén del océano duerme el último de los corsarios.