

LA EPOPEYA DEL "DRESDEN"*

Maura Brescia de Val

El *Dresden* zarpó de Kiel el 25 de diciembre de 1913. Este crucero liviano de la Marina Imperial alemana había sido terminado en 1908 por los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo. Junto con su gemelo, el *Emden*, constituía una pareja de cruceros pequeños de 3.600 toneladas de desplazamiento, armados con 10 cañones de 105 mm y 2 tubos lanzatorpedos de 450 mm. Su eslora máxima era de 395 pies; manga máxima, 43,33 pies; calado máximo, 17,75 pies. Su protección consistía en corazas Krupp de 2" al centro y 4" en su torre de combate. Sus máquinas, integradas por turbinas Parsons y 12 calderas Schulz-Thornycroft, desarrollaban una potencia máxima de 13.500 HP, para una velocidad de 24,5 nudos; quemaba carbón con una capacidad máxima de 900 toneladas. La disposición de su artillería permitía el empleo de 5 cañones de 105 mm a cada banda, presentando a proa y popa sólo 4 cañones del mismo calibre.

El crucero se dirigía al hemisferio austral, y en junio de 1914 se encontraba en las Antillas al mando del capitán de fragata Erich Kohler, en misión de resguardar los intereses comerciales alemanes amenazados por los trastornos políticos internos ocurridos en Méjico. Se había levantado la revolución de Pancho Villa y Venustiano Carranza contra el general Victoriano Huerta, presidente de Méjico.

En Veracruz se encontró con navíos ingleses, franceses y norteamericanos en igual misión. Pancho Villa y Carranza derrocaron a Huerta, y el comandante Kohler del *Dresden* le ofreció asilo político a éste. El 20 de julio zarpó de Puerto Méjico con Huerta y su familia, hacia Kingston, Jamaica, donde, el día 24, tuvo conocimiento del ultimátum austríaco a Servia. Después de rellenar carboneras y entregar a Huerta a los ingleses, para su posterior protección, zarpó a Port au Prince, Haití. El día 26 tomó el mando del *Dresden* el capitán de fragata Carl V. Ludecke, a fin de conducirlo de regreso a Alemania.

El 28 de julio, estando siempre en Port au Prince, el *Dresden* recibió del Estado Mayor la orden de apurar el regreso, por lo que zarpó a Saint Thomas para rellenar carboneras y hacer víveres. Zarpan el 31 a Alemania, con escala en las Azores. Tres horas después del zarpe desde Saint Thomas recibió, por intermedio de la radioestación de San Juan de Puerto Rico, el siguiente telegrama: "Peligro de guerra inminente contra Gran Bretaña, Francia y Rusia, Austria e Italia aliadas. No regresar a la patria, desarrollar guerra de corso según directiva de movilización".

Conforme a esta orden, el comandante, Ludecke se dirigió hacia la costa noreste de Brasil, y en los días siguientes fue recibiendo las informaciones correspondientes a las sucesivas declaraciones de guerra. Después de algunas actividades de corso en el Atlántico, en que hundió el 16 de agosto de 1914 el mercante británico *Hyades*, diez días después el mercante *Holmwood*, estableció enlace con los barcos alemanes que surcaban la zona y con diversos sistemas de abastecimientos. El *Dresden*, perseguido de cerca por varios cruceros ingleses, se vio forzado a abandonar esta zona para reabastecerse, en la noche del 31 de agosto al 1° de septiembre, en bahía Camarones, al reparo de cabo dos Bahías, en la costa patagónica.

* El presente trabajo es el texto de la conferencia acerca del crucero alemán *Dresden*, dictada recientemente por la autora en la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.

El buque necesitaba recorrer sus máquinas y calderas, por lo que el comandante Ludecke resolvió alejarse más aún y dirigirse a bahía Orange, cerca del cabo de Hornos. El 8 de septiembre el *Dresden* tenía contacto con Berlín a través de uno de sus buques abastecedores, el *Santa Isabela*, y recibió un telegrama en que se le recomendaba operar en cooperación con el crucero *Leipzig*, que por esa fecha se encontraba frente a la costa occidental de América Central.

El 12 de septiembre llegó a Orange el *Santa Isabela*, con algunos alemanes voluntarios como prácticos de la zona, y con la noticia de que fuerzas inglesas avanzaban hacia el estrecho de Magallanes. Resultado de esta situación fue que el comandante Ludecke resolvió operar en el litoral del Pacífico, lo que coincidía con la recomendación del Estado Mayor, zarpando de Orange el 16 de septiembre. El día 21 carboneó en San Quintín, en el golfo de Penas, continuando al norte y enviando al *Santa Isabela* a carbonear a Coronel.

El día 26, este buque auxiliar se reunió nuevamente con el *Dresden*, con noticias muy importantes. La escuadra de cruceros del Almirante Maximiliano Graf von Spee navegaba por el Pacífico hacia la costa occidental de América, y se le esperaba en el Litoral chileno a fines de octubre. Por su parte, el *Leipzig* se dirigía hacia Valparaíso. Con estas informaciones, el comandante Ludecke estimó su deber dejar organizado en el litoral chileno todo el apoyo logístico y de informaciones para la escuadra del Almirante Von Spee.

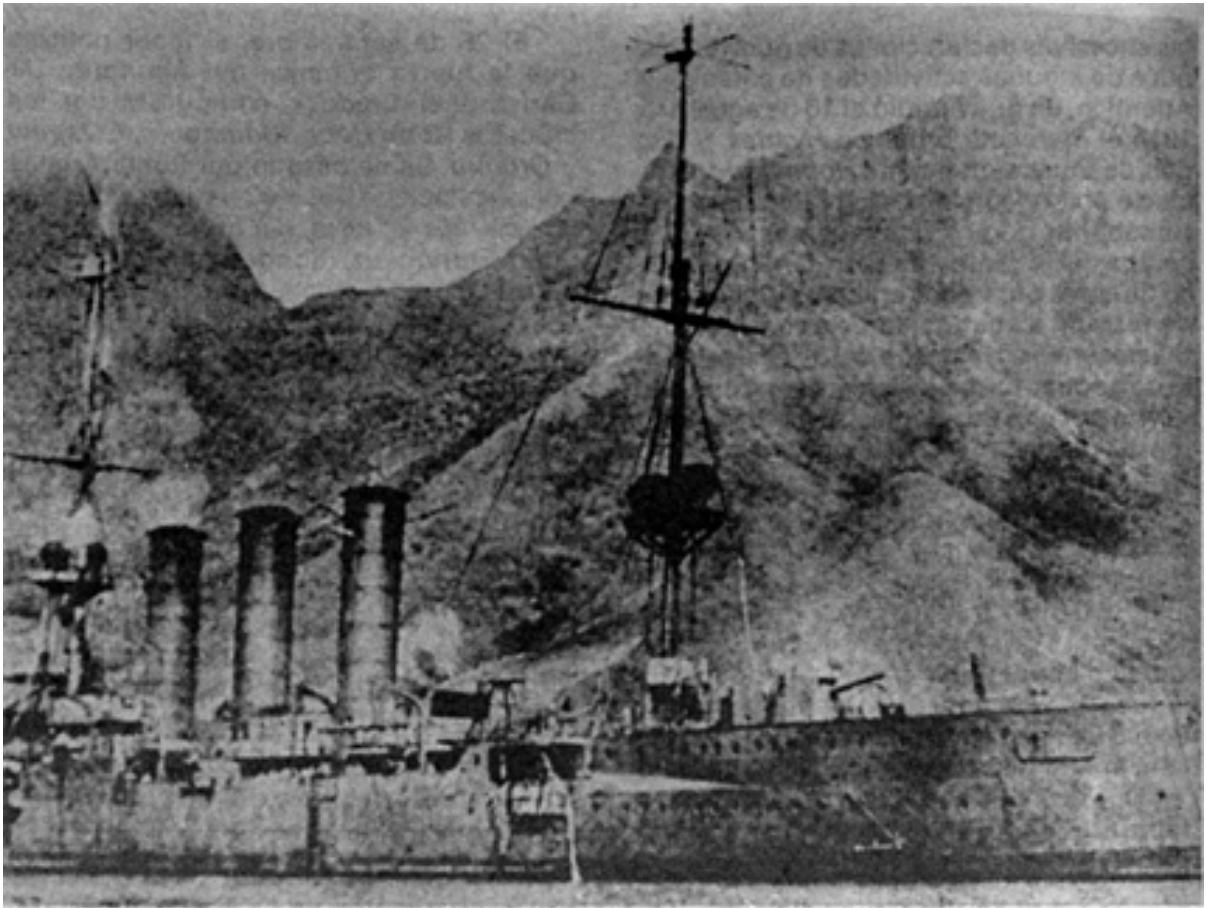
El 28 de septiembre, al tener noticias que la fuerza británica del Almirante Sir Christopher Cradock, compuesta por los cruceros *Good Hope*, *Monmouth*, *Glasgow* y *Otranto*, había pasado por Punta Arenas hacia el Pacífico, resolvió retirarse hacia la isla de Más a Tierra, del grupo de las islas Juan Fernández, donde —previo enlace con el *Leipzig*— resolvió continuar hacia la isla de Pascua a reunirse con la escuadra de cruceros de Von Spee, lo que realizó el 12 de octubre.

Desde esa fecha, el *Dresden* quedó agregado a la escuadra del Almirante Von Spee, integrada por los cruceros-acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*, y los cruceros ligeros *Nuremberg* y *Leipzig*; se unió a ella el día 14, en la isla chilena de la Polinesia. El *Dresden* venía seguido por el paquebote *Baden*, con 6.000 toneladas de carbón, y el *Leipzig* con los paquebotes *Amasis*, *Karnak* y *Arubis*.

El 26 de octubre, la escuadra de Von Spee fondeó en la isla de Más Afuera, del grupo Juan Fernández.

Cuando el Almirantazgo británico estuvo seguro que Von Spee se dirigía hacia la costa chilena, dio órdenes para detener la amenaza de un eventual *raid* de la escuadra de cruceros alemana en el Atlántico. El 5 de octubre, el Almirantazgo impartió a Sir. Christopher Cradock la orden de buscar al enemigo y de enfrentarlo sin demora. A fines de ese mes, el Almirante inglés había localizado ya a la escuadra alemana e iba resueltamente a su encuentro.

Mientras Cradock se acercaba, el Almirante Von Spee, que tenía el permanente problema del reabastecimiento de su escuadra, recurrió a la astucia, ordenando a sus unidades que mantuvieran un estricto silencio radiotelegráfico a excepción del *Leipzig*. Las señales transmitidas desde este crucero, con el preciso fin de engañar a los ingleses, habían sido recibidas por los buques de Cradock, los cuales realizaron una serie de exploraciones para atraparlo. Al efectuar la rebusca, el *Glasgow* entró en la rada de Coronel y fondeó allí en la tarde del 31 de octubre. Un paquebote alemán lo vio, y a las primeras horas del 1° de noviembre Von Spee había recibido la señal del avistamiento del enemigo. El Almirante alemán navegó directamente con su unidad hacia la ruta de salida del puerto de Coronel, para sorprender al buque enemigo.



CRUCERO ALEMAN "DRESDEN" FONDEADO EN JUAN FERNANDEZ

De este modo, cuatro buques británicos y cinco alemanes estaban acercándose entre sí en medio de la niebla y el mal tiempo. Los buques británicos eran el *Good Hope*, que llevaba la insignia del Almirante Cradock, el crucero *Monmouth*, el crucero liviano *Glasgow* y el crucero mercante armado *Otranto*.

Batalla de Coronel

El 10 de noviembre de 1914, la atmósfera matinal, oscura y con visibilidad irregular por los bancos de niebla, se había esclarecido con el viento. En la tarde, el viento había alcanzado fuerza seis y la mar estaba gruesa, escorando los buques hasta 10° por banda. El vistoso penacho de humo de la unidad alemana fue descubierto a las 15:56 por el *Glasgow*, que se aproximó para reconocer de dónde provenía. Poco después lanzó la señal de descubrimiento al buque insignia, que era seguido por el *Monmouth* y el *Otranto*.

A las 16:17, Von Spee avistó, a su vez, la línea inglesa y maniobró para mantener al enemigo a estribor, porque con el aumento del viento y de la mar debía tratar cuidadosamente de no quedar a sotavento para no ponerse en condiciones desfavorables respecto al uso de la artillería. A las 17:25, la escuadra británica tomó un rumbo convergente con el de los buques alemanes, que se encontraban al 11 millas de distancia y navegando hacia el suroeste. El Almirante Cradock, decidido a combatir, estaba tratando de acortar distancia y tomar ventaja del sol mientras éste estaba aún lo suficientemente alto como para encandilar al enemigo.

Pero el Almirante Von Spee se alejó y esperó que el sol hubiera bajado a nivel del horizonte, destacando claramente las siluetas de los buques británicos contra la claridad. Ahora era difícil ver la escuadra alemana en medio de la oscuridad que se extendía hacia el este. Además, la mar gruesa rompía sobre los buques británicos, haciendo prácticamente imposible que los dos cruceros blindados, casi obsoletos, usaran los cañones de sus casamatas inferiores.

A las 18:04, la escuadra inglesa se aproxima 45 grados a babor del enemigo con el fin de reducir la distancia de aproximadamente 13.500 metros. Pero Von Spee se sustrajo hábilmente a la maniobra de Cradock, manteniéndose siempre entre la costa y la línea inglesa.

A las 18:20, el disco solar se sumergió en un mar tempestuoso. A las 18:30, el *Scharnhorst* rompió el fuego a una distancia de 11.000 yardas. Su tercera salva hizo blanco y demolió la torre de proa de 234 mm del *Good Hope*. El *Gneisenau* hacía blanco y demolió la torre de proa de 234 mm del *Good Hope*. El *Gneisenau* hacía blanco sobre el *Monmouth*, mientras el *Leipzig* y el *Dresden* empezaron a horquillar con salvas muy cercanas al *Glasgow* y al *Otranto*, respectivamente. Una vez concentrado el fuego, los cruceros acorazados alemanes comenzaron a disparar una salva cada diez segundos. También las unidades inglesas dispararon al comienzo muy rápidamente, pero pronto el fuego de la escuadra de Cradock empezó a reducirse al de piezas aisladas, a causa de los numerosos golpes recibidos.

A las 18:53, la distancia se había reducido a 6.600 yardas y todavía el *Good Hope* avanzaba, cañoneando, en llamas, sacudiéndose bajo los violentos impactos del acero que estallaba. El *Monmouth* también trató de tomar parte en el combate, pero estaba recibiendo un fuerte castigo. Su torre de proa estaba incendiada y en ese momento hizo explosión, lanzando la caseta del cañón sobre la borda.

El *Otranto* recibió dos tiros leves, e incapaz de contribuir a la batalla, trató de mantener su distancia. El *Glasgow*, que estaba en medio del combate, recibió cinco impactos en la línea de flotación.

Después de cincuenta minutos de iniciado el combate, la suerte de la escuadra inglesa estaba decidida. El *Good Hope*, disparando desesperadamente, había logrado acercarse a 5.000 yardas de la línea alemana. Su velocidad disminuía rápidamente. A las 19:23, después de sufrir entre 30 a 40 impactos directos del *Scharnhorst*, voló en pedazos a causa de la explosión de la santa bárbara en la mitad del buque. Una gran columna de fuego de unos 20 a 30 metros se elevó del crucero inglés. La lengua de fuego decreció, se extinguió, y el *Good Hope* desapareció con sus 920 hombres, desde el Almirante Sir Christopher Cradock hasta el último marinero.

El *Monmouth* dejó de disparar, trató de controlar sus incendios y escapó en medio de la oscuridad. Estaba escorándose peligrosamente, hundido hasta las amuras. El *Glasgow* trató de apoyarlo por un tiempo, pero luego se fue. El *Otranto* ya había escapado hacia el suroeste.

A las 19:26, Von Spee ordenó la suspensión del fuego, disponiendo a sus unidades para la persecución y el torpedamiento con los cruceros ligeros. Sólo el *Monmouth*, escorado e incendiado, pero todavía en condiciones de ser gobernado, permanecía en el campo de batalla. Su casco ardía pero su bandera todavía flameaba. Esta unidad, que se perdió de vista del grueso de la escuadra alemana, fue interceptada cerca de las 20:30 por el *Nuremberg*, que desde las 20:24 había tratado inútilmente de juntarse con la escuadra, apenas recibió la señal de reunión inmediata.

El comandante del *Nuremberg*, después de haber identificado al *Monmouth*, lo enfocó en el haz de luz de un reflector y, abrió fuego desde una distancia de 6.000 metros. Poco después suspendió el fuego para permitir que el crucero inglés se rindiera. Esta no fue la intención de este buque. Nuevamente acibillado a tiros de granadas, el *Monmouth*, destrozado y en llamas, se dio vuelta de campana y se hundió a las 20:50, con sus 800 tripulantes.

Pocos días después, el Almirante Von Spee llega al puerto de Valparaíso con dos cruceros *Scharnhorst*, *Gneisenau* y *Nuremberg*, más tarde arribaron el *Dresden* y el *Leipzig*.

El Almirante Von Spee había ganado, pero no se envaneció con el triunfo. En Valparaíso le ofrecieron un ramo de rosas en celebración de su victoria. “Servirán para mi funeral”, dijo él. Era el día 4 de noviembre. Apenas cumplidas las veinticuatro horas en Valparaíso, zarpa rumbo al oeste, a la isla de Más Afuera. Cuando el Almirante alemán se dirigió lentamente desde la costa chilena hacia el Cabo de Hornos, la única información era la que había sido divulgada por los ingleses, referente a un presunto despliegue en masa de buques británicos desde Port Stanley, donde estaba arremediando la revuelta de los Boers.

El 26 de noviembre, la escuadra de cruceros de Von Spee, después de haberse demorado tres semanas desde Valparaíso, las islas de Juan Fernández y la ruta hacia el sur, inició la navegación para doblar el cabo de Hornos y llegar al Atlántico. Los cinco cruceros, seguidos por los paquebotes *Baden*, *Seydlitz* y *Santa Isabela*, cada vez tenían más problemas con el reabastecimiento de carbón. Así, a causa de la constante preocupación por reponer combustible se produjo una fatal demora en las fechas previstas para la ejecución de la incursión a las Falkland.

El 2 de diciembre, la captura de un velero con 2.500 toneladas de carbón indujo a Von Spee a permanecer cuatro días en un remoto fondeadero en las proximidades del cabo de Hornos, para embarcar la preciosa carga de su presa. Una vez terminada esta operación, el 6 de diciembre, Von Spee convocó a bordo del *Scharnhorst* a todos los comandantes de las unidades dependientes, para la preparación del plan de ataque a las Falkland.

La batalla de las Falkland

En Puerto Stanley se encontraba la escuadra británica al mando del Vicealmirante Sir Frederick Doveton Sturdee, con los cruceros de guerra *Invencible* e *Inflexible*, los cruceros blindados *Canopus*, *Carnarvon*, *Cornwall* y *Kent*, los cruceros ligeros *Glasgow* y *Bristol* y el crucero mercante armado *Macedonia*.

La ejecución de la operación contra Port Stanley fue confiada por Von Spee al *Gneisenau* y al *Nuremberg*, que cerca de las 08:00 del 8 de diciembre deberían haberse encontrado frente al fondeadero de las Falkland, para destruir la estación de comunicaciones y los depósitos de carbón del enemigo. Las otras unidades de la escuadra proporcionarían apoyo a la distancia.

A las 08:30, el *Gneisenau* y el *Nuremberg*, que se habían separado del resto de la escuadra durante la noche, avistaron la antena de la estación de radiotelegrafía de Port Stanley, pero tuvieron la sorpresa de verificar la presencia en el puerto de varias unidades de guerra. La aparición de unidades alemanas frente a Port Stanley cogió por sorpresa al Almirante Sturdee, quien estaba convencido de que la escuadra alemana se encontraba todavía frente a la costa chilena. Cuando el *Gneisenau* y el *Nuremberg* fueron avistados —a las 07:50— por una estación de señales en tierra, toda la escuadra inglesa se encontraba en

plena faena logística de combustible. Como había llegado solamente el día anterior, recién podía iniciar el reabastecimiento de carbón y trabajos de mantención; fue en ese momento cuando los buques alemanes se presentaron frente al puerto.

El comandante del *Gneisenau* trató de asumir una actitud ofensiva, pero se vio obligado a volver ante una salva disparada por el *Canopus* a las 09:30, desde el interior de Port Stanley, luego de una orden de Von Spee que indicó: "Evitar el combate, reunión inmediata en la ruta Eq. N., a toda velocidad".

A las 10:00, la escuadra de Sturdee, alistada con gran prisa, pasó las defensas de Port Stanley, iniciando la persecución de los cruceros alemanes que navegaban desesperadamente hacia el sureste. Mientras tanto, el *Bristol* y el crucero auxiliar *Macedonia* permanecieron en la retaguardia, y después de las 11:00 iniciaron la rebusca de los paquebotes alemanes que seguían a la escuadra de cruceros de Von Spee.

A las 10:20, Sturdee izó la señal de "caza general," pero la orden fue revocada poco después porque las diversas velocidades de las unidades inglesas estaban provocando la dispersión de la escuadra. El Almirante Sturdee decidió, por tanto, no apresurar el combate, y así, a las 11:30, ordenó hacer comer a la gente. Solamente a las 12:50, el *Invencible* y el *Inflexible* aumentaron la velocidad a 25 nudos, y cinco minutos después abrieron fuego desde una distancia de 16.000 metros.

El tiro muy lento de los cruceros de batalla se prolongó hasta las 13:20, hora en la cual, convencido de no poder seguir evitando el combate por la atmósfera muy clara, y por la mayor velocidad de los buques de Sturdee, Von Spee se dirigió hacia el enemigo, abriendo fuego desde una distancia de 15.000 metros.

Al mismo tiempo, el Almirante alemán ordenó a los cruceros ligeros alejarse y tratar de huir. Pero, de acuerdo con instrucciones impartidas con anterioridad al combate, los cruceros ingleses *Kent*, *Cornwall* y *Glasgow* se pusieron a perseguir al *Nuremberg*, *Leipzig* y *Dresden*, que se dirigían a toda máquina hacia el sureste.



ISLA ROBINSON CRUSOE (MAS A TIERRA) Y BAHIA CUMBERLAND

Mientras los cruceros de guerra ingleses seguidos a duras penas por el *Carnarvon*, habían logrado los primeros impactos efectivos sobre los cruceros acorazados alemanes, el combate entre los dos núcleos principales se desarrollaba en rutas paralelas, levemente convergentes, de una distancia del orden de los 14 a 15.000 metros. La conducta táctica de Sturdee era batir al enemigo sin exponer a los buques propios a sufrir daños de importancia.

Los cañones ingleses de 305 mm comenzaron uno tras otro a hacer blanco sobre los *panzerkreuser*, provocando grandes daños y numerosos incendios. Molesto por la producción de humo de sus propios buques y obligado a resistir continuamente las aproximaciones de Von Spee, Sturdee suspendió el fuego entre las 14:00 y las 14:50. Pero ya podían disponer a su gusto del adversario, sobre el cual tenían una superioridad de 3,7 veces en el peso de los proyectiles.

Nuevamente expuesto al fuego, a las 16:00 el *Scharnhorst*, incendiado, escorado a babor y con la proa hundida, intentó una última maniobra desesperada para ayudar al *Gneisenau* y favorecer una fuga imposible. A las 16:17, el buque insignia alemán, acribillado de proyectiles, se hundió rápidamente, arrastrando al fondo del océano al Almirante Von Spee y a toda la tripulación. El *Gneisenau* resistió hasta las 17:45, en que se dio vuelta de campana, naufragando con 650 hombres de tripulación. Sólo se salvaron 187.

El desarrollo del combate entre los cruceros menores no fue diferente al de los principales. El *Nuremberg*, empeñado contra el *Kent*, se defendió encarnizadamente, aunque los ingleses eran netamente superiores también en este combate, en el peso de los proyectiles. A las 19:30, el crucero alemán se fue a pique, salvándose solamente siete tripulantes. El *Leipzig*, en condiciones más desventajosas contra el *Cornwall* y el *Glasgow*, prolongó el combate —iniciado a las 14:53— hasta las 21:23, cuando el *Glasgow* logró darle el golpe de gracia. Solamente se salvaron 18 de sus tripulantes.

En cuanto a los paquebotes *Baden* y *Santa Isabela*, fueron alcanzados y hundidos por el *Bristol* y el *Macedonia*. Solamente el buque de abastecimiento *Seydlitz* y el crucero *Dresden* lograron huir del campo de batalla. El primero fue internado en un puerto argentino. En cuanto al *Dresden*, debido a las buenas condiciones de sus calderas logró huir, navegando a toda velocidad hacia el suroeste.

Más de 2.200 oficiales y tripulantes alemanes perecieron en la batalla de las Falkland, junto con el Almirante Von Spee. Así, solamente el *Dresden* logró desprenderse de la persecución de los ingleses y hacia las 17:00 de ese día, al amparo de la niebla y desarrollando su máximo andar con rumbo hacia el cabo de Hornos, captó los mensajes ingleses que informaban del hundimiento del resto de la escuadra de cruceros de Von Spee, y hacían consultas acerca del *Dresden*, que había escapado.

* * *

En Punta Arenas vivía una poderosa colonia alemana. En la tarde del 6 de diciembre el cónsul alemán Rodolfo Stukenrauch recibió de Montevideo aviso urgente en el sentido que la escuadra del Almirante Sturdee convergía hacia Port Stanley. El cónsul sabía que Von Spee se dirigía, asimismo, a ese puerto; era indispensable prevenirlo. El cónsul acudió a la casa de Albert Pagels, miembro de la colectividad residente, a fin de encomendarle esta misión. Tenía que zarpar en seguida en su barquito pesquero, la *Elfreda*, como portador del fatídico mensaje a Von Spee, que le sería transmitido desde el *Amasis*.

La *Elfreda* hincó su audaz proa en el temporal que abatía; la dramática carrera contra el tiempo era ya caso perdido. Viró al sur rumbo a seno Pedro, en bahía Bell, y afanosamente enfiló en demanda del canal Cockburn. Próximo a la bullente península de Brecknock, Pagels descubrió la silueta de un crucero que corría a gran velocidad hacia su encuentro. Se trataba del *Dresden*. Saludó e izó cuanta señal tenía a bordo; debía hablar con el *Dresden*, pero éste pasó raudamente de largo no demostrando ningún interés por ese barquichuelo. Aunque Pagels lo ignoraba, ya se había librado el combate naval de las Falkland, y este encubierto fugitivo era el único sobreviviente de toda una escuadra echada a pique.

La *Elfreda* siguió viaje, y al cabo de 74 horas desde su partida de Punta Arenas llegó al costado del *Amasis*. Esto ocurrió el 9 de diciembre, cuarenta horas demasiado tarde, Von Spee y su escuadra habían desaparecido.

* * *

El comandante Ludecke, al comprender que era el único sobreviviente del combate, no rompió su silencio radioeléctrico. Al anoecer del día 8 se dirigió a un punto a 50 millas al sur del sur de cabo de Hornos. Esperaba que desde los canales interiores podría establecer enlace con Punta Arenas, a fin de asegurar su abastecimiento de carbón y víveres. Con tiempo chubascoso, a las 23:00 del día 9, el *Dresden* se encontraba en las cercanías de las islas Ildfonso. A las 07:00 del día 10, una momentánea claridad le permitió ver los numerosos roqueríos que circundan su salida hacia el océano, pudiendo reconocer el paso entre la roca León y las Furias Orientales. Tomó este paso y a las 16:00 fondeaba en Sholl (Morris), en el canal Magdalena.

Al atardecer del día 11 fondeó en la misma bahía el cazatorpederos chileno *Almirante Condell*. El comandante chileno notificó a Ludecke que no podía permanecer más de 24 horas en el fondeadero chileno. El comandante alemán le informó que iba en tránsito a Punta Arenas y que esperaba zarpar al día siguiente. A las 10:00 del día 12 el *Dresden* zarpó de Sholl, fondeando en Punta Arenas a las 15:00, donde solicitó que se le suministrara carbón y una permanencia de 51 horas para realizar reparaciones. En el puerto se encontraba el vapor alemán *Turpin*, de la línea Roland, a cuyo costado atracó el *Dresden* para recibir 750 toneladas de carbón. El comandante Ludecke dejó organizado el sistema de informaciones y aprovisionamiento, y habiendo embarcado prácticos apropiados, a las 23:00 del día 13, al completar 32 horas en el puerto, considerando la inminencia de la llegada de fuerzas inglesas, zarpaba al sur y se perdía en el laberinto de fiordos y canales de la región.

La rebusca británica

Por su parte, el Almirante Sturdee recibió información, a las 03:00 del día 13, de que el *Dresden* estaba en Punta Arenas. Sólo el crucero *Bristol* se encontraba listo para zarpar, lo que hizo a las 05:00 horas. A las 08:30 lo hacían el *Inflexible* con el *Glasgow*, todos a las órdenes del capitán de navío Richard Phillimore.

El *Bristol* llegó a Punta Arenas a las 15:00 del día 14, informándose que el *Dresden*, después de hacer carbón había zarpado rumbo al sur, por lo que el *Bristol* zarpó de inmediato, a las 17:00, en su rebusca. A su vez, el *Glasgow*, que había zarpado desde las Falkland tres horas después del *Bristol*, llegó a Punta Arenas a las 20:00 del día 14, con la orden de interrogar al cónsul británico y obtener mejores informaciones. Mientras tanto, el *Inflexible* se dirigía desde la boca oriental del Estrecho hacia los fondeaderos cerca del cabo

de Hornos, con la intención de continuar después por la ruta oceánica, hacia el Pacífico norte.

El *Glasgow* alcanzó al *Bristol* a las 05:00 del día 15, en el estrecho de Magallanes, y juntos se internaron en el canal Smyth.

El "Dresden" en su primer refugio

La noche entre el 13 y 14 de diciembre, el *Dresden* se cruzó en la oscuridad a la altura del cabo de San Isidro, con el cazatorpederos chileno *Condell*, sin que por la mala visibilidad, ambos buques se reconocieran. Con las primeras luces del día 24, el *Dresden* entró al Canal Magdalena y al atardecer de ese mismo día fondeaba en bahía Hewett, en el extremo occidental del paso Adelaida, encontrándose allí con el *Amasis*.

La eficiente colaboración del señor Pagels, que hacía viajes en su goleta *Elfreda*, era indispensable para el comandante Ludecke, para la mantención de comunicaciones con Punta Arenas. Así supo que el día 18 había zarpado de Montevideo el vapor *Sierra de Córdoba*, con destino a ese puerto, llevando 1.600 toneladas de carbón para el *Dresden*. Con esto se despachó, el día 20, al *Amasis* a Punta Arenas, donde fue internado por las autoridades chilenas al tenerse pruebas de que actuaba como buque de aprovisionamiento alemán.

Así, el *Dresden* permaneció en bahía Hewatt hasta el 26 de diciembre. Al llegar Pagels ese día, se inquietó al conocer que el cutter *Galileo*, tripulado por un francés y un ruso, habían avistado al *Dresden*. Estimó que la permanencia en bahía Hewatt ya no podía considerarse segura. Le aconsejó al comandante Ludecke trasladar el buque a un fondeadero en el canal González, que no figuraba en las cartas de la época y que denomina bahía Christmas. El crucero franqueó el paso Adelaida y navegó al norte por el canal Bárbara hasta tomar el canal González, llegando a un seno de mar de 5 millas de extensión, en un lugar de la isla Santa Inés, que la carta señalaba tierra firme.

El 21 de diciembre los cruceros *Glasgow* y *Bristol* fondeaban en puerto, después de reconocer los canales de la ruta comercial y el estuario del río Baker, sin haber encontrado la mínima señal del *Dresden*. El Almirante Stoddart, a bordo del *Carnarvon*, había reconocido, junto con el *Cornwall*, la costa argentina, y el día 19, frente a la costa oriental del Estrecho, despachó a este último a reconocer la isla de los Estados, cabo de Hornos y boca oriental del canal Beagle, para regresar a las Falkland. A su vez, con el *Carnarvon* se internó al Estrecho y el día 21 reconocía bahía Inútil, el canal Whiteside y el seno Almirantazgo. El Almirante Stoddart ordenó el regreso al sur de los cruceros livianos, mientras el buque insignia entraba al canal Magdalena, fondeando el día 22 en Sholl (Morris). El día 26 encontró al *Sierra de Córdoba* en bahía Snug. Sin embargo, el Almirante zarpó de Snug a su encuentro con los otros cruceros, sin mantener vigilancia sobre el vapor alemán, tal vez confiado en que la ejercería el *Condell*, en resguardo de la neutralidad chilena. Habían pasado quince días y la rebusca no daba resultado ninguno.

El *Dresden* había desaparecido sin dejar huella alguna.

El "Dresden" en su segundo refugio

El 26 de diciembre, el *Dresden* navegó sin ayuda de carta el paso Adelaida y los canales Bárbara y González, íntegramente entregado a las indicaciones que la daba la goleta *Elfreda*, que lo precedía. Así llegó a un seno de 5 millas, denominado en algunas cartas como seno

Sepúlveda, donde fondeó en 50 metros de agua. Al día siguiente cambió de fondeadero a una ensenada al extremo nororiental, denominado bahía Christmas, donde encontró entre 25 y 30 metros de fondo.

El problema inmediato para el comandante Ludecke era recibir el carbón del *Sierra de Córdoba*. Este vapor, una vez liberado de la presencia del *Carnarvon* y del *Condell*, zarpó al canal Magdalena, para refugiarse en el seno Martínez. La *Elfreda*, con Pagels, logró mantener el contacto entre ambas unidades alemanas, pasando a menudo frente a los cruceros ingleses fondeados en Sholl. El 18 de enero Pagels zarpó con el *Sierra de Córdoba* desde seno Martínez, logrando llegar a bahía Christmas el 19, fondeando a 400 metros del Dresden. El 28 de enero se avistó en bahía Stokes un cutter con motor tripulado por un alemán, un chileno y tres indígenas, a los que se les mantuvo a bordo del *Dresden* mientras se buscaba un nuevo refugio. El 2 de febrero llegó a un costado del *Dresden* el remolcador *Kosmos*, de Punta Arenas, con carga y víveres, a cargo de Pagels. En él se embarcó personal del crucero para buscar un nuevo fondeadero.

El "Dresden" en su tercer refugio

El 4 de febrero, el *Dresden* y el *Sierra de Córdoba* llegaron a un fondeadero abierto al occidente de la isla Williams, en la ribera norte del canal Wakefield, pues no fue del agrado por ser demasiado visible desde el canal. Al día siguiente se trasladó al fondo de un seno profundo que actualmente figura como seno Dresden, donde encontró fondeadero en unos 25 metros de agua. La situación del buque se hacía cada vez más peligrosa; existía la posibilidad de que su fondeadero fuera descubierto, y la llegada de un buque carbonero era prácticamente imposible por la vigilancia que ejercía el enemigo en los puntos de recalada a la zona magallánica. El comandante Ludecke tuvo que considerar la necesidad de abandonar su refugio; así fue cómo el 10 de febrero envió a Punta Arenas un mensaje para que se le enviase un buque con carbón a los 37° sur 80° oeste, donde esperaría hasta el 5 de marzo. Este telegrama fue recibido en Berlín el 21 de febrero.

A las 17:30 del día 14 el *Dresden* abandonó su fondeadero, junto con el *Sierra de Córdoba*, y al oscurecer salía al océano, después de sortear el laberinto de islas y rocas que lo encerraban, tras una navegación muy difícil por la carencia de cartas y malas condiciones del tiempo.

El Dresden se alejó hacia el poniente a unas 200 millas de la costa chilena, para caer al norte, destacando al *Sierra de Córdoba* 100 millas adelante para que le indicara un posible avistamiento de algún mercante. Así avanzaron hasta una zona entre 200 y 250 millas al sur de Juan Fernández, donde el *Dresden* quedó desde el 19 de febrero. El 27 de febrero avistó al velero inglés *Conway Castle*, con 2.400 tonteadas de cebada de Australia con destino a Valparaíso. El velero fue hundido, una vez que la tripulación y parte del cargamento fueron transbordados al *Dresden*. El 6 de marzo, esta tripulación fue trasbordada al velero peruano *Loston*, que la desembarcó en Valparaíso el día 12.

El *Sierra de Córdoba*, cuya provisión de carbón se estaba agotando, hubo de destacarse a Valparaíso, donde llegó el día 3. El 7 de marzo el *Dresden* logró comunicación telegráfica con el vapor *Gotha*, que la traía carbón de Montevideo y ya había pasado al Pacífico. Además, el *Sierra de Córdoba* había embarcado 1.200 toneladas de carbón en Valparaíso y zarpaba avanzando a la zona frente a Callao.

El servicio de inteligencia británico había logrado conocer el punto de cita fijado por el *Dresden*. El Almirantazgo destacó el crucero *Kent*, mientras el resto de las fuerzas debía

continuar la rebusca en los canales patagónicos. El *Kent* llegó al punto 37° sur 80° oeste el 7 de marzo, sin encontrar nada. El comandante, capitán de navío J.D. Allen, resolvió permanecer en esa posición. El 8 a las 14:00, avistó al *Dresden* a unas 10 millas al poniente. Se inició la persecución, pero, a pesar de acortar la distancia a ocho millas, el *Dresden* se perdió de vista al oscurecer. Al *Kent* le quedaban sólo 300 toneladas de carbón, por lo que regresó al punto de cita y comunicó telegráficamente su encuentro.

Cuando el comandante Luce, del *Glasgow*, recibió la señal del *Kent*, se encontraba metido al fondo del seno Ultima Esperanza. El día 9 zarpó, al máximo andar, a reunirse con el *Kent*, ordenándole al *Orama* ir a bahía Posesión en el Estrecho y escoltar a sus buques carboneros a rada Vallenar en las Guaitecas. El *Kent* se dirigió a Coronel a carbonear, mientras el *Glasgow* permaneció en el punto de cita hasta el día 13, fecha en que se le reunió el *Orama*.

El *Dresden*, por su parte, se había dirigido a bahía Cumberland, isla de Más a Tierra, a esperar la llegada de un carbonero y reparar sus máquinas, fondeando a las 08:30 del 9 de marzo. La intención del comandante Luce era rebuscar en esta isla, cuando —justo a tiempo— recibió la información que el *Dresden* estaba en Más a Tierra. El *Kent* zarpó de Coronel, y telegráficamente se arregló el ataque al *Dresden* para el día 14.

El combate naval de Más a Tierra

A lento andar, el *Dresden*, doblando cabo San Carlos, entraba en bahía Cumberland el 9 de marzo, y a las 09:00 anclaba a quinientos metros de la playa de San Juan Bautista, sobre un fondo de cuarenta brazas de agua.

El subdelegado marítimo, Natalio Sánchez se apresuró a comunicar al comandante alemán que el crucero tenía derecho a asilo solamente por 24 horas, según las convenciones navales. Mientras tanto, el segundo comandante, Capitán Wieblitz, ofrecía al piloto de la goleta *Gaviota*, de la casa Recart y Doniez, fletarlo para un viaje hasta Valparaíso; ante una contestación negativa, propuso, en vano, llevar al puerto chileno a varios oficiales alemanes.

Por la noche, la goleta langostera *Gaviota* zarpaba, mientras la goleta *Argentina* llegaba del continente. El subdelegado, en la mañana del 10 de marzo, llamaba a tierra al piloto Roberto Guerra, de la *Argentina*, y con él se aconsejó sobre las medidas a adoptar con el crucero, que no se disponía a zarpar. Dos horas después, el piloto y el mecánico de la *Argentina* llevaban al comandante Ludecke una nota del subdelegado, en la cual se comunicaba que no habiendo zarpado en las 24 horas convenidas debía ser internado, y que los dos marinos chilenos tenían orden de anclarlo y de llevarse una pieza vital de la maquinaria. El comandante alemán no quiso acceder, agregando que contestaría por escrito.

En efecto, una hora después hacía remitir al subdelegado una nota en que pedía ocho días de asilo, basándose en el artículo 17 de la Convención de La Haya, acerca de un buque beligerante imposibilitado para navegar a causa de avería. El subdelegado Sánchez contestó que, a su parecer, el comandante quería ganar tiempo en la espera de aprovisionamiento, y que, por tanto, debía ser internado. Su energía cayó en el vacío por la absoluta falta de fuerza militar, de modo que la última nota del subdelegado quedó sin contestación.

Una noche, secretamente, la goleta *Luis Alberto* zarpó llevando al continente cuatro oficiales alemanes. El *Dresden* llamaba desesperadamente a sus buques de socorro, cargados de víveres y carbón; los transportes *Sierra de Córdoba* y *Alda* cruzaban en las cercanías de Más Afuera, y de allá esperaban la señal convenida. En el lado opuesto, un

escuadrón británico sorprendió la comunicación inalámbrica y los ingleses dirigieron su rumbo a la isla de Más a Tierra.

La mañana del 14 de marzo de 1915 fue espléndida. A bordo del *Dresden* la tripulación apenas había terminado el desayuno y se disponía en orden de fila sobre el puente central, cuando tres puntitos aparecieron en el lejano horizonte. Poco a poco tomaron la silueta de tres amenazantes buques de guerra. Eran los cruceros *Glasgow* y *Kent* y el transporte *Orama*. El *Kent* avanzaba desde cabo Lobería; el *Glasgow* y el *Orama* desde cabo San Carlos. Sus rutas convergían hacia el centro de la bahía, en donde se encontraba el *Dresden*.

El subdelegado Sánchez, en un bote, se disponía a enfrentarse con la división que avanzaba. Para hacer frente a la crítica situación que podía volverse trágica, el *Dresden* se preparó, y mientras las notas del zafarrancho de combate guiaban a los marinos a sus puestos de batalla, el pabellón imperial se enarbolaba a popa.

A las 08:30, el crucero *Glasgow* abrió fuego a la distancia de 3.500 metros. No emitió salvos, lanzó proyectiles. Luego tronaron las baterías del *Kent*. Sobre ambos lados del *Dresden* varios impactos agujerearon el casco y el puente de mando. El *Dresden* contestó, pero tuvo que silenciarse por un torbellino de humo y de llamas que le impidieron la vista del enemigo. Los precisos tiros de los artilleros ingleses desmontaron la batería de proa y el pabellón caía en cubierta. Cinco minutos había durado el huracán de fuego, pero había sembrado la muerte entre la tripulación alemana.

A las 08:35, en la antena, debajo del repuesto pabellón imperial, fue izada la bandera blanca de parlamento. El fuego se detuvo, mientras los buques ingleses avanzaban a velocidad reducida apuntando los cañones. Una lancha del *Dresden*, protegida por la insignia alba, se destacó del crucero en demanda del *Glasgow*. De popa le seguía el bote del subdelegado, el cual ya estaba recobrándose para protestar enérgicamente. El incendio devoraba la cubierta del crucero alemán. A popa se levantaba una humareda que oscurecía el cielo. Los sobrevivientes de la tripulación se lanzaban en orden de fila desde el costado del crucero, para salvarse a nado. Una pausa de un cuarto de hora se posó sobre la bahía. Grupos de cabezas flotaban en las aguas costeras, luchando para alcanzar la playa de San Juan Bautista.

La lancha del *Dresden* se aproximaba al *Glasgow*. En ella iba el oficial Wilhelm Canaris —quien iba a ser el famoso agente de espionaje en la Segunda Guerra Mundial— para parlamentar con los británicos. Canaris declaró a los oficiales que servían de enlace en el *Glasgow*, que el *Dresden* se encontraba en aguas neutrales y con sus máquinas averiadas, manifestando la ilegalidad de ese ataque. Los ingleses contestaron que la neutralidad sería tratada por la vía diplomática a su debido tiempo, y que los buques de guerra continuarían el fuego si el *Dresden* no se rendía.

Mientras la lancha volvía rápida, habiendo cumplido la misión de ganar tiempo para que la tripulación se salvara a nado, el subdelegado Sánchez y el piloto Guerra subieron a bordo del *Glasgow*, siendo recibidos en el salón de popa del comandante, en donde cuatro altos oficiales estaban reunidos en Consejo de Guerra.

El destino del *Dresden* no requería de otros cañonazos para acabar su drama naval. Envuelto en una nube de humo aureolada de brillantes llamas, quedó como visión apocalíptica por pocos minutos. A las 09:02, la santabárbara estallaba con formidable estruendo, desparramando sus estructuras en miles de astillas hasta la playa. Empezaba el hundimiento del *Dresden*, que aún tenía tripulantes muertos en el interior de su casco de acero.

La marinería que había alcanzado la costa, formada en línea, tributó a su crucero el último homenaje dando vivas. Paulatinamente, mientras el agua subía de puente en puente, el *Dresden*, inclinándose a babor bajaba. Finalmente, levantando su proa en un golpe, se hundió, a las 11:30 en las azuladas profundidades de bahía Cumberland, llevando a tope el pabellón del águila imperial, último vestigio de la potencia naval alemana en el Pacífico. Se perdía del escenario de la guerra naval el último crucero de la escuadra de Von Spee, después de ondear el pabellón en cuatro zafarranchos de combate: Santa María, Coronel, Falkland y Juan Fernández.

El gobierno chileno ignoró, hasta la tarde del 15 de marzo, que un combate se había desarrollado en sus aguas territoriales. La noticia fue dada por *El Mercurio* de Valparaíso, el día 16 de marzo, publicando un breve telegrama desde Londres emitido por el Almirantazgo británico. La relación del combate, transmitida por la radio del *Kent* a la estación de las Falkland, había llegado el mismo día 14 de marzo al gobierno inglés, el cual informaba al mundo de haber barrido del océano Pacífico la flota alemana.

Establecida la calma, los ingleses se dirigieron a la isla, y el comandante de la flota reunió a las habitantes, a quienes interrogó acerca de los perjuicios sufridos por efecto de los proyectiles y granadas. Durante el fuego, los asustados isleños huyeron hacia los cerros que rodeaban la bahía. Los ingleses, después de pagar la suma de tres mil pesos, pidieron a los habitantes una declaración, en la que estos se declaraban satisfechos con la indemnización.

Nueve tributantes del *Dresden* murieron en el combate, y están enterrados en la tumba que, en memoria de este crucero, se encuentra en el cementerio isleño. Apenas finalizó la batalla, el transporte *Orama* zarpó a Valparaíso llevando a los heridos de la tripulación alemana. A bordo del buque inglés se amputó una pierna al segundo comandante, capitán de corbeta Wieblitz.

Días después del combate llegaron a Más a Tierra los barcos de la armada chilena *Ministro Zenteno* y *Esmeralda*, con la misión de informar al gobierno sobre la acción bélica ocurrida en sus aguas territoriales y transportar a la isla Quiriquina a los trescientos tripulantes sobrevivientes del buque germano. Internados en la Escuela de Grumetes, esperaron el término de la guerra aquellos marinos que surcaron el Pacífico en el último de los corsarios.

El hundimiento del *Dresden* ha sido traducido por el fervor popular en canciones del floclore isleño. Diversas expediciones de buceo se han realizado a 60 metros de profundidad, donde, en eterno vaivén del océano, duerme el heroico navío.

Alemanes avecindados en nuestro país me contaron que el *Dresden* transportaba un suculento cargamento de oro de propiedad de acaudalados connacionales residentes en Méjico, que pusieron sus fortunas a salvo al estallido de la naciente revolución mejicana. Augusto Froedel Klein, antiguo maquinista del *Dresden*, quien residía en el sur de Chile, sostenía haber participado en las faenas de carga del oro alemán en el crucero.

La leyenda del oro embarcado se ve reforzada por el hecho que, durante la batalla de las Falkland, el *Dresden* fue el único barco de Von Spee que recibió la orden de alejarse del escenario del combate naval.

En las profundidades de bahía Cumberland, el *Dresden* guarda su secreto.