

EL "HERZOGIN CECILIE" Y LA BARCA "TINTO"*

María Teresa Parker Parada, Ediciones Tusitala, Santiago, 1990, 223 pp.



Hace exactamente tres años, en noviembre de 1987, se efectuó el lanzamiento de mi primer libro *Tras la estela del "Dresden"*. Durante esa investigación, a menudo encontré mencionada a la barca *Tinto* y al leer ese nombre apareció en la pantalla de mis recuerdos, archivados hasta entonces en la memoria de mi computadora cerebral, ese barco, que no me era desconocido por haberlo escuchado mencionar, desde pequeña, en conversaciones familiares. Quise entonces conocer la verdadera historia de este velero, que durante la Primera Guerra Mundial, de alguna manera insólita, había afectado profundamente a nuestro país. Así se empezó a gestar en mi mente *El "Herzogin Cecilie" y la barca "Tinto"*.

La *Tinto* era una vieja barca de tres palos, 65 años de edad, un tonelaje bruto de 477 toneladas, cuya única fuente de poder era el viento y que pertenecía al armador y comerciante de Calbuco Carlos Oelckers Emhart. Hacia ella se dirigieron las miradas de un grupo de marinos alemanes que intrigaban con respetables miembros de la colonia residente la posibilidad de fugarse para servir a su patria, involucrada en una cruenta guerra desde hacía dos años.

Estos hombres, internados en puertos chilenos, pertenecían: Ocho a la dotación del crucero *Dresden*, en isla Quiriquina, cuatro al vapor *Göttingen*, en Valparaíso, y dieciséis al *Herzogin Cecilie*, en Guayacán. De este último, con un extraño nombre que significa "Condesa Cecilia", nunca antes tuve el más mínimo conocimiento, pero al ir avanzando en mis investigaciones me di cuenta del destino increíble y hasta trágico de este velero y de muchos de sus hombres.

Buque-escuela de cadetes mercantes de la Norddeutscher Lloyd de Bremen, solía navegar a Chile trayendo combustible para la minería y llevando el entonces codiciado nitrato. En su último viaje de instrucción salió de Bremerhaven el 5 de mayo de 1914, con una carga de carbón coque consignada a la compañía estadounidense Bethlehem, en la bahía de Guayacán, para luego continuar a caleta Coloso, cargar salitre y regresar a su patria. Llegaron a su primer puerto el 25 de julio de 1914.

Pero... la guerra, declarada a la semana siguiente de su arribo, cambió absolutamente el destino de ese barco y de sus hombres. El Capitán Dietrich Ballehr, por órdenes de su compañía, se vio obligado a solicitar protección a las autoridades chilenas, para evitar ser apresado por sus enemigos en alta mar con ese gran contingente de cadetes, que entre los tres cursos entrados en 1912, 1913 y 1914, más siete brigadieres, en 1911, sumaban alrededor de 85 jóvenes.

Quedó así bajo un régimen de internación que supusieron corto, sin imaginar jamás que pasarían casi siete años antes de que muchos de sus hombres pudieran regresar a la patria y a los suyos. Varios ya no volverían y el hermoso y conocido velero blanco, que surcaba los océanos enseñando a jóvenes alemanes los secretos del mar, jamás fondearía nuevamente en algún puerto de su país.

Los años transcurrieron en tedio e incertidumbre para los tripulantes internados y la fuga se convirtió en una obsesión. Así se gestó el proyecto "Heimkehr", o "vuelta a casa", en algún inocente velero que no dependiera del combustible ni despertara sospechas.

Todos los caminos desembocaron en la *Tinto*, la que fue acondicionada en la misma propiedad de don Carlos Oelckers, La Vega, de Calbuco.

Las suspicacias y el encono de apasionados enemigos redundaron en la intervención de nuestras autoridades por una serie de problemas, que alegaban la posibilidad de una flagrante violación de nuestra neutralidad por parte de los germanos, lo que no fue comprobado. Por fin, tras una serie de subterfugios, intrigas y engaños se autorizó, en noviembre de 1916, la salida del velero, supuestamente arrendado a un solvente empresario alemán, para llevar mercadería al Perú.

En un viaje de increíbles zozobras, incertidumbres, racionamientos, temporales y audacias, con la bandera chilena al tope, cruzaron el Atlántico, atochada ruta de tráfico marítimo y rompieron el bloqueo inglés a pesar de haber sido interceptados por dos cruceros de esa nacionalidad. Llegaron al puerto de Trondheim, en la neutral Noruega, el 31 de marzo de 1917, cuatro meses justos después de dejar Chile y seis días antes que Estados Unidos entrara definitivamente al conflicto. Enseguida

* El lanzamiento de este libro se efectuó el 29 de noviembre de 1990 en el Club Naval de Valparaíso, circunstancia en que su autora, luego de una emotiva e interesante presentación hecha por el contraalmirante Carlos Chubretovich Alvarez, pronunció las palabras que se transcriben en estas páginas.

continuaron por tren hacia su patria y se incorporaron a distintas unidades. Por su hazaña fueron condecorados por el Kaiser.

Mientras tanto en Chile, a los cadetes del *Herzogin Cecilie* se les hizo más dura su internación al apreciar la llegada triunfal de sus compañeros a la patria. Muchos, con toda la potencialidad de sus juventudes, sin esperanzas ya de volver pronto, fueron abandonando el buque, con permiso o sin él, para quedarse en este país, tan distinto al de ellos, pero al cual, con el paso del tiempo, inconscientemente se habían ido arraigando.

El *Herzogin Cecilie* sólo pudo dejar nuestros mares en 1920 y su tripulación, para poder navegar, se incrementó con gente reclutada y traída desde Alemania para mover los buques mercantes que habían quedado internados, durante la guerra, en distintos países sudamericanos.

Los cadetes que se quedaron en Chile vivieron, trabajaron, formaron sus familias, envejecieron y murieron. Los últimos fueron don Alfredo Heckmann, en 1988, y don Bernardo Kellendonck, en 1989, ambos nonagenarios. En una carrera contra su tiempo tuve la oportunidad de entrevistarlos para el presente libro. Actualmente, de aquellos viajes en el *Herzogin Cecilie* sólo vive el capitán de alta mar Arturo Oyarzún Gómez, cuyo testimonio también logré, que viajó junto a otros dos pilotines chilenos, durante tres años en buques alemanes. En julio de 1990 cumplió 99 años.

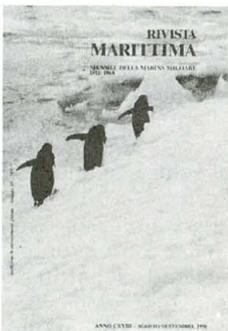
Aunque no existan cifras oficiales se conservan listas de cadetes que se quedaron en nuestro país, por un número ligeramente superior a cuarenta. Hoy sus descendientes directos suman alrededor de mil, entre hijos, nietos, bisnietos y quizá tataranietos.

El devenir de la suerte y vida posterior, hasta el fin, de muchos de los marinos protagonistas de estos hechos y sus dos barcos está narrado en *El "Herzogin Cecilie" y la barca "Tinto"*, que hoy entrego al público, con un material inédito que me fuera enviado desde Alemania por familiares directos de los participantes en la odisea de la *Tinto*, que los atesoran con orgullo, como testimonio del heroico acto de arrojo y patriotismo de algún antecesor.

Desprendiéndose del tema central se van intercalando, como en un *collage*, hechos que tienen conexión directa o tangencial con sucesos de esas épocas, como asimismo entrevistas a descendientes o personas relacionadas, que actualmente viven entre nosotros.

En estos dos libros mencionados, de los cuales soy autora, el tema recurrente es el mar. Ese mar que no sólo posee toda una realidad histórica, sino también la sublime poesía en que se expresan las luchas, los miedos, los heroísmos y los valores de muchos siglos y muchos pueblos. Ese mar que une, pero también separa; que atrae, pero también ahoga; que es agua, pero no calma la sed; que da vida, pero también la quita. Esa masa líquida, contradictoria y variable, veleidosa y desafiante, que por milenios ha guardado para sí leyendas e historias de los hombres que repiten las olas a todo aquel que sabe interpretar su lenguaje, cuando juegan, cuando cantan, cuando rugen o simplemente cuando callan...

RECENSIONES*



En *Rivista Marittima* de la Marina Militar Italiana, de agosto-septiembre de 1990, en su sección "Qué cosa escriben los otros" se comentan dos artículos publicados en *Revista de Marina* N° 2/1990.

* * *

El primer comentario se refiere al artículo "Ruido a bordo", de nuestro colaborador Capitán de Corbeta Sr. Moisés Fernández Valdebenito, del cual *Rivista Marittima* transcribe los siguientes párrafos:

"El ruido a bordo de un buque presenta características muy particulares, que lo hacen completamente distinto al que se produce en la industria terrestre. A bordo, los ruidos repercuten en la salud del personal en forma muy especial ya que, aunque sean aislados por compartimientos cerrados, igual se transmiten a otros sectores del buque transformados en ruidos menos inten-

* Bajo este título se presenta comentarios sobre artículos publicados en otras revistas y/o referencias a reseñas sobre artículos aparecidos en *Revista de Marina*.