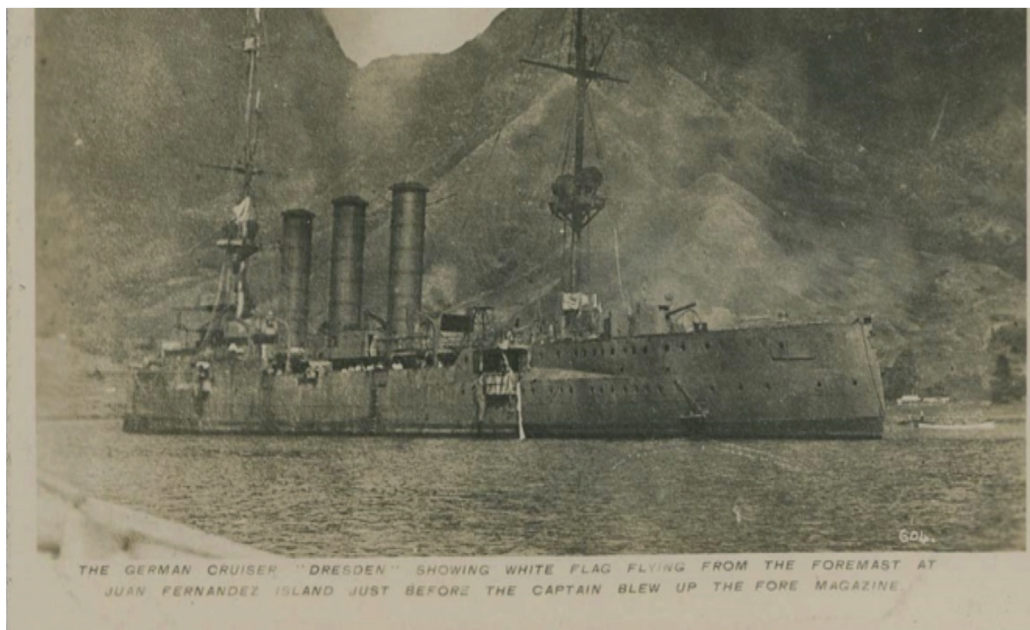


EL FIN DEL SMS "DRESDEN"

Eduardo Aranda Mora*

El 9 de marzo de 1915 el SMS "Dresden" recaló en Bahía Cumberland, isla de Juan Fernández, fondeando a 400 metros de la costa, lugar en el cual se enfrenta a los cruceros británicos HMS "Kent" y HMS "Glasgow" el día 14 de marzo de 1915. Producto del combate, resulta con dos santabárbaras de munición inundadas, muertos y heridos en cubierta y sin capacidad de mover el buque para hacer uso del resto de su artillería, por lo que su comandante hizo abrir las válvulas y detonar cargas explosivas para evitar su captura.



Una breve pero intensa bitácora marinera tuvo el crucero ligero SMS¹ "Dresden", en sus casi seis años y medio de servicio, mostrando el pabellón del Imperio Alemán en lugares tan famosos como el río Hudson, integrando una flotilla durante una conmemoración en la ciudad de Nueva York, en tiempos de paz, como

recónditos, en la isla Picton, canal Beagle, en los inicios de la Primera Guerra Mundial.

Diseñado para operaciones de exploración de la Flota de Alta Mar y Guerra de Corso, no poseía armamento de gran calibre y un blindaje que le permitiera soportar castigo y enfrentarse a buques capitales enemigos, lo anterior era contrarrestado

* Capitán de Navío IM Oficial de Estado Mayor.
1. Sein Majestät Schiff. Buque de su Majestad.

por su gran andar que podía desarrollar y que lo salvó de ser hundido como el resto del Escuadrón del Sudeste Asiático de la Marina Imperial Alemana, durante el Combate Naval de las islas Falklands.

Fueron casi cien días durante los cuales se escabulló por los canales sureños de sus perseguidores, hasta que finalmente sucumbió en Bahía Cumberland, en la isla Robinson Crusoe, Archipiélago de Juan Fernández.

Kleiner Kreuzer²

Construido en los astilleros Blohm&Voss, de la ciudad de Hamburgo, en el año 1906, fue puesto en servicio en 1908. Desplazaba 3.544 toneladas a plena carga y tenía una capacidad en sus bodegas de 850 toneladas de carbón. Su eslora era de 118,3 metros y su manga de 15,3 metros. Su dotación estaba compuesta por 18 oficiales y 343 gente de mar. El blindaje en la cubierta principal era de 2", en su puente de mando de 4" y 19" en las placas de los cañones. Su propulsión estaba dada por dos juegos de turbinas Parsons con 12 calderas Schulz-Thornycroft. Lo anterior, le permitía desarrollar una potencia de 13.500 HP y un andar máximo de 25 nudos, alcanzando una distancia de 3.600 millas náuticas a 14 nudos.

El armamento principal eran diez cañones de 105 milímetros con un alcance de 12.200 metros y el secundario eran ocho cañones de 52 milímetros. Poseía además, dos tubos lanzatorpedos de 500 milímetros y varias ametralladoras de calibre menor.

Mostrando el pabellón

El 14 de noviembre de 1908 se integra a la Flota de Alta Mar, cuyo puerto base era la ciudad de Kiel. Su primera comisión al extranjero fue entre el 25 de septiembre al 9 de octubre de 1909, como integrante de una flotilla compuesta además por los cruceros SMS "Hertha", SMS "Victoria Louise", buque insignia, y el crucero ligero SMS "Bremen", al mando del Gran Almirante³ Hans von Koester, que

representó al Imperio Alemán en la actividad denominada "Hudson-Fulton Celebration", en la ciudad de Nueva York, y que conmemoraba los 300 años del descubrimiento del río Hudson y los 100 años del uso comercial del sistema de propulsión ideada por Robert Fulton.

El 16 de febrero de 1911, producto de una falla de gobierno, colisiona con el crucero SMS "Königsberg", sin que se produjeran heridos, pero sí daños de consideración.

A finales del año 1912 y después de obtener la preciada "Copa del Kaiser" por eficiencia artillera para pequeños cruceros de la Flota de Alta Mar, efectúa una visita a los países ribereños del Mar del Norte, Báltico y Noruega.

Producto de la Primera Guerra Balcánica, que enfrentó al Imperio Otomano con Grecia, Serbia, Bulgaria y Montenegro, es desplegado al Mediterráneo Oriental, para reforzar las unidades germanas ya destacadas y proteger los intereses del Imperio Alemán. El 6 de abril de 1913, al mando del Capitán de Fragata⁴ Fritz Emil Lüdecke, se une al crucero de batalla SMS "Goeben" y al pequeño crucero SMS "Breslau", bajo el mando del Contraalmirante Konrad Trummler en la denominada "División Mediterránea"⁵

La travesía no fue fácil, ya que las reparaciones que estaban siendo llevadas a efecto fueron interrumpidas y no completadas, produciendo durante el viaje un excesivo consumo de combustible, obligando a efectuar una recalada fuera de programa en Gibraltar para efectuar reaprovisionamiento de carbón. Además, averías a las turbinas disminuyeron su andar hasta tal punto, que quedó sin gobierno antes de los campos minados en los Dardanelos. Con gran esfuerzo de su dotación logró recalcar a Constantinopla, integrándose a las restantes unidades alemanas. Durante el verano de ese año, el escuadrón alemán se dirigió a la principal base naval del Imperio Austro-Húngaro de Pola, en el Mar Adriático, en donde se le efectuaron reparaciones al crucero SMS "Goeben".

A principios de septiembre el SMS "Dresden", retorna a Alemania vía Malta, Sicilia, Gibraltar

2. Crucero Ligero.

3. Großadmiral.

4. Fregattenkapitän.

5. Mittelmeerdivision. Hall P. Owen. The Last Battlecruiser. SMS Goeben. Operations in the Mediterranean and Black Sea. 1914-1918. P.19.

y Cádiz. En Kiel, después de la recalada, se produce el cambio de mando, recibiendo como comandante el Capitán de Fragata⁶ Erich Köhler.

Cautelando los intereses en México

En el que sería su último zarpe desde un puerto en Alemania, el 27 de diciembre de 1913, deja la Base Naval de Kiel y después de casi un mes de navegación, recalca a la base naval mexicana de Veracruz, el 21 de enero de 1914, relevando al crucero ligero SMS "*Bremen*", en tareas de protección de los alemanes residentes.

La guerra civil había estallado, enfrentando a las fuerzas del Presidente Victoriano Huerta en contra de Pancho Villa, Venustiano Carranza y el General Álvaro Obregón. A principios de febrero y debido al sitio de Tampico, efectuado por fuerzas rebeldes, puerto ubicado en el Golfo de México, el SMS "*Dresden*" debió efectuar varios viajes⁷ para evacuar a los alemanes residentes y trasladarlos a Veracruz, siendo el único buque autorizado a efectuar esta tarea, evacuando finalmente a extranjeros de todas las nacionalidades, hasta la caída de Tampico, a principios de mayo.

Con la caída de Huerta, se ordena evacuar al derrocado presidente a Kingston, Jamaica, lo que se lleva a efecto el 16 de julio de 1914, embarcándolo en Puerto México con su familia y una numerosa comitiva, zarpando finalmente el día 20 para recalar el 23 en Jamaica. Después de reaprovisionarse de carbón, el buque se dirige a Puerto Príncipe, Haití, para encontrarse con el SMS "*Karlsruhe*", crucero que viene de reemplazo y efectuar cambio de Comandante. Reasume el mando nuevamente el Comandante Lüdecke, con la tarea de regresar rápidamente a Alemania. El 26 de julio de 1914, se inicia la navegación rumbo a la isla de Santo Tomás, para reaprovisionamiento, previo al viaje de regreso a la patria.

Las noticias del viejo continente no son alentadoras, Austria dio un ultimátum a Serbia por apoyar el complot de asesinato del Archiduque Francisco Fernando y su esposa en Sarajevo, produciendo la escalada y activando las diferentes alianzas.

Guerra de corso y victoria en Coronel

En la tarde del 31 de julio de 1914, el comandante Lüdecke recibió las siguientes instrucciones, "No regrese a casa, prepárese a efectuar guerra de corso conforme a las órdenes de movilización".⁸ Lo anterior, obligó al comandante del buque a requerir aprovisionamiento de carbón frente a la costa del estado brasileño de Rio Grande do Norte, en el pequeño Atolón de las Rocas.

En Europa, el 1 de agosto de 1914, Alemania declara la guerra a Rusia y lo mismo hace con Francia el 3 del mismo mes, invadiendo Bélgica esa noche para cruzar hacia el país galo y destruir su ejército. Inglaterra se apresura en declarar la guerra a Alemania el 4 de agosto. El Imperio Austro-Húngaro a Rusia, dos días después y Japón a Alemania el día 23.

El 6 de agosto de 1914, cerca del delta del río Amazonas, detuvo al vapor inglés "*Drumcliffe*". Éste había zarpado antes de la movilización general y su capitán sostuvo que no sabía acerca de la declaración de guerra, aun cuando poseía un equipo de comunicaciones inalámbrica a bordo. Lüdecke finalmente lo dejó ir, amparado en la Conferencia de La Haya de 1907.⁹

Debido al mal tiempo y complicaciones con la identificación de los carboneros, el reaprovisionamiento se efectúa frente a la costa de Jericoacoara en el estado de Ceará, Brasil, embarcando 515 toneladas de carbón. Después de intentar buscar buques mercantes en esa área sin resultados positivos, regresa al Atolón de Rocas para efectuar nuevamente faena de carbón, juntándose con los carboneros "*Persia*" y "*Prussia*". El 14 de agosto de 1914, navega hacia la isla de Trinidad, capturando al vapor británico "*Haydes*", el cual es hundido, después de embarcar su tripulación en el "*Prussia*". La dotación es desembarcada en Río de Janeiro, informando de las actividades del SMS "*Dresden*". El 24 del mismo mes hunde al carbonero británico "*Holmwood*", colocando a salvo su dotación. Estos hundimientos produjeron el envío de los cruceros HMS "*Good Hope*" y HMS "*Monmouth*" y el mercante armado HMS "*Otranto*", para ubicar y destruir al crucero alemán.

6. Fregattenkapitän.

7. Parker de Bassi. María Teresa. Tras la estela del Dresden. P.28.

8. Muellen, Michael. Canaris. The Life and Death of Hitler's Spymaster. P. 11.

9. Dispone que no se puede capturar o hundir un barco mercante, si su capitán no está al tanto del estado de beligerante de su país. EAM.

Lüdecke necesitaba una bahía protegida para reparar averías producidas durante un reaprovisionamiento en la superestructura, eligiendo los canales australes chilenos para ese efecto. El 5 de septiembre de 1914, recalca a Bahía Orange, en la Península Hardy de la isla Hoste, para un período de reparaciones de diez días, junto al carbonero "Baden". El 11 de ese mes, arriba el carbonero "Santa Isabel" con noticias de la intensa búsqueda por parte de los buques británicos, lo anterior sumado a que el barco "Ortega" de la PSNC¹⁰ lo divisó, lo obligó a zarpar el 16 de septiembre, para efectuar un rendez vous con el SMS "Leipzig" y dirigirse posteriormente a Isla de Pascua. El 11 de octubre de 1914, llegan a esta lejana isla. Al día siguiente, recalcan los cruceros SMS "Scharnhorst" y SMS "Gneisenau", lo que sumado a los carboneros, elevaba a doce los buques alemanes en esa neutral posesión chilena. Después de informar la situación, al Vicealmirante Maximilian Graf von Spee, Comandante del Escuadrón del Sudeste Asiático, decide que había que destruir a las fuerzas inglesas antes que éstas aumentaran su potencia con el arribo de más unidades. El SMS "Leipzig" zarpa para hacer creer a los ingleses que estaba operando individualmente. En la mañana del 1 de noviembre de 1914, von Spee recibe un mensaje que informa de un "pequeño crucero británico anclado en la rada de Coronel el 31 de octubre a las 07:00 horas".¹¹ Ambos comandantes creían que habían ubicado a un solitario buque enemigo, pero a contar de las 16:20 horas del 1 de noviembre esa duda se dispararía.

El Combate Naval de Coronel fue una inesperada victoria para la Marina Imperial Alemana y para la Royal Navy, la peor derrota sufrida desde los días de Nelson. La pérdida de dos buques, el HMS "Good Hope" y el HMS "Monmouth" con más de 1.660 hombres, incluyendo al Contraalmirante sir Christopher Cradock, fue un duro golpe al prestigio del Reino Unido y a su armada.

Holocausto en las Falklands y hundimiento en Juan Fernández

Posterior al combate, el escuadrón alemán se dirige a Valparaíso donde recalcan el 3 de

noviembre. El SMS "Dresden" y SMS "Leipzig" toman rumbo a Juan Fernández. Después de apresar al vapor "Sacramento" y confiscar su cargamento de carbón, relevaron por 24 horas a los buques que venían de ese puerto, recalando el 13 de noviembre de 1914.

Navegando nuevamente en demanda al sur, el 15 de noviembre se apresan al "Newcastle", barco de apoyo de los buques británicos, confiscando su carga y algunos documentos. Los prisioneros fueron trasladados al "Racote" de la línea alemana Kosmos. Posteriormente se reúnen con el resto de los buques del escuadrón y se dirigen a la bahía San Quintín donde se efectuó reabastecimiento por parte de varios buques auxiliares, permaneciendo por cinco días. Previo al combate de las islas Falklands, existen versiones que cinco buques fondearon en Rada Picton por tres días, efectuaron faena de carbón y hundieron dos vapores y un velero¹², los cuales habían sido capturados previamente. Posteriormente se dirigieron a Port Stanley, dejando aguas chilenas en la noche del 7 de diciembre para atacar las instalaciones británicas. Los comandantes del SMS "Dresden", SMS "Gneisenau" y SMS "Leipzig" protestaron por este plan, pero von Spee mantuvo su resolución.¹³

Terminada la destrucción del Escuadrón del Sudeste Asiático de la Marina Imperial Alemana, el SMS "Dresden" logró escapar debido a su andar, forzando sus máquinas al máximo, llegando a obtener 27 nudos con las calderas a punto de reventar. Se dirigió a los canales Cockburn y Magdalena, fondeando en Bahía Scholl con muy poco carbón y la necesidad urgente de reparar sus máquinas. El día 11 de diciembre de 1914, el cazatorpedero "Almirante Condell" le informó que debía abandonar ese lugar dentro de las 24 horas debido a la condición neutral de Chile. El comandante Lüdecke solicitó permiso para dirigirse a Punta Arenas y alargar su estadía a cincuenta horas. Recaló a esta ciudad el sábado 12 de diciembre a las 15:00 horas, siendo recibido por el Cónsul Rodolfo Stubenrauch.

El Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Contraalmirante Arturo Cuevas Briones, debía decidir sobre esta petición que

10. Pacific Steam Navigation Company.

11. Muellen, Michael. Canaris. The Life and Death of Hitler's Spymaster. P. 13.

12. Bravo Valdivieso, Germán. La Primera Guerra Mundial en la costa de Chile. Una neutralidad que no fue tal. P.71.

13. Muellen, Michael. Canaris. The Life and Death of Hitler's Spymaster. P. 15.

personalmente fue efectuada por Lüdecke y el Teniente¹⁴ Wilhelm Canaris, ambos en compañía del Cónsul. Autorizada inicialmente, el Ministro de Marina envió un cable el día 13 de diciembre, prohibiendo el reabastecimiento de carbón ya que se tenía conocimiento de las recaladas en Isla de Pascua y Juan Fernández. Afortunadamente para el buque alemán, ya se había efectuado la faena del vapor alemán "Turpin" entregándole 750 toneladas. El 14 de diciembre de 1914, abandona Punta Arenas después de 31 horas de estadía, internándose en los canales y librándose de los cruceros ingleses que ese mismo día arribaban en su búsqueda.

Fondea en Bahía Hewett, al surweste del canal Bárbara, para esperar un carbonero, el que apareció el 19 de diciembre de 1914, con Albert Pagels trayendo noticias y provisiones. Se cambia de fondeadero a Bahía Christmas. Un mes después, Pagels reaparece nuevamente en el "Sierra de Córdova". Dos días después, instrucciones de Berlín disponían regresar a Alemania por el Atlántico, utilizando la ruta de los veleros. Lüdecke respondió que por la situación de sus máquinas y el reabastecimiento del vital carbón, prefería la ruta del Índico. Aprovechando la presencia del práctico alemán Harry Rothemburg se cambia de fondeadero la última semana de enero de 1915 a la caleta de la isla Santa Inés que no figuraba en las cartas de navegación.

El 14 de febrero de 1915, el SMS "Dresden" y el "Sierra de Córdova" decidieron abandonar los canales australes y pusieron rumbo al norte. El 27 de febrero apresa al velero "Conway Castle", que transportaba 2.500 toneladas de cebada, después de hundirlo y transferir su tripulación, avista el 7 de marzo la barca peruana "Lertón", trasladando los prisioneros y correspondencia para el Cónsul en Valparaíso. Al atardecer de ese día es avistado por el crucero HMS "Kent", quien no lo persiguió para abastecerse en Coronel de carbón, lo que hizo creer al comandante que habían sido confundidos por un buque de guerra chileno, por el color de la pintura que tenía. Pero no fue así, comunicó al crucero HMS

"Glasgow" y al mercante armado HMS "Orama" que se dirigieran a Juan Fernández ya que habían descifrado un mensaje del crucero alemán al buque de abastecimiento "Gotha", para que se encontraran en esa isla.

El 9 de marzo de 1915, el SMS "Dresden" recalca en Bahía Cumberland, fondeando a 400 metros de la costa y solicitando permanecer ocho días para reparar sus máquinas. Se le respondió que solamente tenía 24 horas, pero Lüdecke hizo caso omiso y cumplido el plazo se mantuvo en la bahía. La carencia de carbón era tal, que la tripulación bajó a tierra en busca de leña para la cocina.

El Gobernador Marítimo Natalio Sánchez, notificó por escrito al comandante de la internación provisoria del buque, mientras el gobierno resolvía en definitiva su petición y en consecuencia debía de cambiar de fondeadero, lo que fue rechazado por el comandante. El domingo 14 de marzo de 1915 a las 08:30 horas, el Teniente¹⁵ Böker reportó que se acercaban los cruceros británicos HMS "Kent" y HMS "Glasgow". Se envió a todo el personal no indispensable a tierra y se comunicó que el buque estaba "hors de combat".¹⁶

Al iniciar los disparos los buques británicos, el buque alemán izó la señal "estoy enviando un parlamentario", deteniéndose el fuego.

Fue enviado el Teniente Canaris al HMS "Glasgow", quien protestó, indicando que estaban en aguas neutrales y que el buque y su tripulación estaban temporalmente internados. El Comandante John Luce¹⁷ respondió que "él tenía sus órdenes y la diplomacia haría el resto". Se negociaría con los alemanes con la condición de rendición incondicional o se reanudaría el fuego. Con dos santabárbaras de munición inundadas, muertos y heridos en cubierta y sin capacidad de mover el buque para hacer uso del resto de su artillería, Lüdecke hizo abrir las válvulas y detonar cargas explosivas para evitar su captura, yéndose el buque a pique a las 11:34 horas. Cuando el agua cubrió totalmente el buque, sus hombres desde la playa gritaron los usuales ¡Hurra! por el Kaiser.

14. Oberleutnant zur See.

15. Leutnant zur See.

16. Muellen, Michael. Canaris. The Life and Death of Hitler's Spymaster. P. 17. Expresión francesa que literalmente significa "fuera de combate" y se usa en Diplomacia y Derecho Internacional para indicar que se está incapacitado para combatir.

17. Contraalmirante John Luce 1870 – 1932. Su hijo John David Luce fue First Sea Lord entre 1963 – 1966. EAM.

Cuatro marineros, dos fogoneros y un aspirante a ingeniero resultaron muertos, el ayudante del contador desaparecido y tres oficiales y nueve marineros heridos.¹⁸

Lüdecke y el "Dresden"

El destino del SMS "Dresden" estuvo directamente vinculado a las resoluciones adoptadas por su último comandante, el Capitán de Navío, ascendido después del Combate Naval de Coronel, Fritz Emil Lüdecke. Fue definido como "un hombre tranquilo, de pocas palabras, caballeroso y buen marino".¹⁹ Edwin P. Hoyt, lo describe como "un oficial profesional, reflexivo, pero sin la agresividad o audacia necesaria" para convertirse en un legendario comandante de la Marina Imperial Alemana. Finalmente, Geoffrey Bennett, historiador naval británico, se refiere a él como "un oficial capaz pero sin talento para el combate en el mar".²⁰ Con todo, el comandante Lüdecke llevó a cabo su tarea con profesionalismo, destreza y gran sentido humanitario.

El SMS "Dresden" y su dotación no estaban preparados ni entrenados para desarrollar guerra de corso. Debieron enfrentar obstáculos insuperables, considerando que el buque se encontraba desplegado en México, previo al inicio de las hostilidades y necesitaba un período completo de reparaciones. Además, después de

Coronel, la munición existente a bordo, alcanzaba el 50% del nivel máximo.²¹

La preocupación permanente del comandante fue el bienestar de su personal y la seguridad de su buque. Con respecto a los barcos mercantes enemigos capturados, se preocupó de la vida de las tripulaciones y siempre evitó víctimas innecesarias.

Terminada la guerra, Lüdecke fue repatriado a Alemania en 1919, asumiendo labores en el Comando del Báltico, ejecutando tareas administrativas del antiguo Escuadrón del Sudeste Asiático y el desmantelamiento de los corsarios alemanes. Fue promovido al grado de contraalmirante en 1920, retirándose posteriormente, sin escribir sus experiencias de su época como comandante durante la guerra. Vivió sus últimos años en forma privada y silenciosa, falleciendo en el año 1931.

Juan Fernández fue el último capítulo del Combate Naval de las islas Falklands. Con el hundimiento del SMS "Dresden", el prestigio de la Royal Navy quedó reivindicado y la afrenta de Coronel, resarcida.

Finalmente, según Decreto Supremo N° 396 de fecha 24 de junio de 1985, los restos del buque son declarados Monumento Nacional, con la denominación oficial de "Restos del crucero alemán Dresden", siendo un Patrimonio Cultural Subacuático.

BIBLIOGRAFÍA

1. Mueller, Michael. *Canaris. The Life and Death of Hitler's Spymaster*. 2007. Naval Institute Press.
2. Owen P., Hall Jr. *The Last Battlecruiser. SMS Goeben. Operation in the Mediterranean and Baltic Sea. 1914 – 1918*. 2009. Merriam Press.
3. Parker de Bassi, María Teresa. *Tras la Estela del Dresden*. 1987 Ediciones Tusitala.
4. Bravo Valdivieso, Germán. *La Primera Guerra Mundial en la costa de Chile. Una neutralidad que no fue tal*. 2005. Ediciones Altazor.
5. *Almirantes de la República de Chile. 1810 – 2010. Tomo I 1810 - 1952*. 2009. Museo Naval y Marítimo.
6. Jannings M., Christopher. *SMS Dresden's: The Benefits of Protracted Evasion Over Spirit of Enterprise, 1914- 1915*. 2011.

18. Bravo Valdivieso, Germán. *La Primera Guerra Mundial en la costa de Chile. Una neutralidad que no fue tal*. P.79.

19. Parker de Bassi, María Teresa. *Tras la Estela del Dresden*. Ediciones Tusitala. 1987. P. 34.

20. Jannings M. Christopher. *SMS Dresden's War: The Benefits of Protracted Evasion Over Spirit of Enterprise, 1914- 1915*.

21. Máxima capacidad de almacenamiento de un medio logístico (munición) en un buque.