

EL CRUCERO “DRESDEN” Y LA BARCA “TINTO”

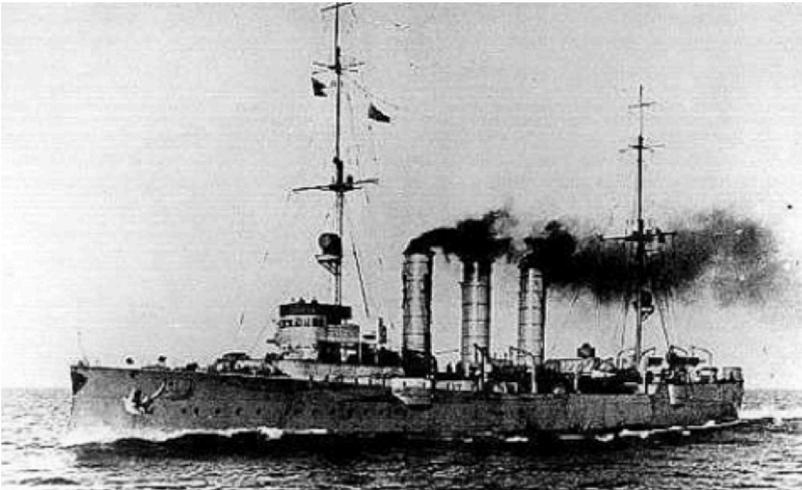
Estas dos embarcaciones están ligadas a la historia regional, hechos ocurridos en el año 1914 durante la Primera Guerra Mundial.

El **Crucero Dresden** se interna en un canal cercano a Puerto Montt, ocultándose de la persecución de la Marina Inglesa, y la Barca Tinto, adquirida en Calbuco al armador Carlos Oelckers para llevar de regreso a Alemania a parte de la tripulación.

El Crucero Dresden

Construido entre 1906 a 1908 en los Astilleros Blohm e Voss de Hamburgo, bajo el nombre de **S.M.S Dresden** (Seiner Majestat Schiff [Buque de su Majestad]) Dresden (Ciudad Alemana, capital del Estado de Sajonia), de 118 metros de eslora, y 3.600 toneladas de Desplazamiento, tres chimeneas, con 10 cañones de 105 mm y 2 tubos lanza torpedos de 450 mm, equipado con turbinas tipo Parsons con 1500 HP de potencia y 4 hélices de 4 palas cada una lo que le permitía una velocidad de 24,5 nudos y quemaba carbón con una

capacidad máxima de 900 toneladas.



H.M.S. Dresden

El **Dresden** zarpó de Kiel, el 25 de diciembre de 1913, con destino a México a cautelar los intereses y la seguridad de la colonia alemana residente, ante los ataques de Pancho Villa y Venustiano Carranza contra el presidente de México Don Victoriano Huerta y como consecuencia, había gran desorden, desabastecimiento y mercado negro que la situación se hacía insostenible.

El **Dresden** viajó con abastecimiento hacia Veracruz encontrándose con navíos ingleses, franceses y norteamericanos en igual misión. El Comandante Erick Köler convierte el buque en un refugio de alemanes y extranjeros, y ante el inminente peligro de saqueo, los colonos entregaron al comandante sus joyas, dinero, oro y objetos de valor, lo que debía ser puesto en un banco de Alemania al regreso del **Dresden** a su país.

El maquinista del **Dresden**, don Ernesto Voegel Klein, quien posteriormente se radicó en el sur de Chile, asegura haber participado en la faena de carga de oro alemán en México, tesoro que fue embalado en una gran caja y resguardado secretamente en la sentina del barco.

Días después Pancho Villa entra victorioso a Tampico y el Comandante Köler recibe la orden de conducir al derrocado presidente Victoriano Huerta y a su familia al exilio en Kingston, Jamaica. El Comandante le ofreció asilo político al expresidente Huerta, su familia y una gran comitiva de ex ministros, políticos y amigos, y partió rápidamente hacia Puerto Príncipe en Haití.

Habían pasado ya 7 meses desde su partida, el crucero recibió entonces la orden de volver a Alemania, y mientras se dirigía de vuelta, lo sorprende la Primera Guerra Mundial, ante tal situación se revoca el regreso, y se ordena reunirse a la Escuadra del Almirante Maximiliano Graf Von Spee para detener a los ingleses en aguas del Atlántico y del Pacífico.

Dos días después, se recibe una nota del asesinato de Francisco Fernando de Austria y su esposa, seis días después la guerra está declarada, Alemania lucha contra Rusia, Francia, Bélgica, Inglaterra y Japón, entonces la orden es hundir cualquier barco enemigo de guerra o mercante, privando así a los enemigos de abastecimiento. El Buque siguió hacia Kingston en Jamaica, y allí desembarcó al ex presidente Huerta.

Después de rellenar carboneras, y el 26 de octubre asume como nuevo Comandante el Capitán de Fragata Fritz Emil Lüdecke quién cumple la orden de operaciones de corso ante el estallido de guerra.

Debía reunirse con la flota en la Isla de Pascua, navega por el Caribe sin luces y al acecho, el 7 de agosto divisa un mercante inglés a quien tan solo le destruye la radio pues su cargamento carecía de valor bélico, el 15 de agosto avista un barco inglés de abastecimiento el cual es dinamitado siendo éste el primer hundimiento en esta guerra de corso. Luego hundió dos barcos británicos y continúa su viaje hacia el sur y es perseguido por varios cruceros ingleses, el 31 de agosto y 1 de septiembre logra reabastecer en Bahía Cormoranes.

Pero el buque necesitaba urgente reparar sus máquinas y calderas, entonces Lüdecke se dirige a Bahía Orange, y su contacto era el barco de apoyo **Santa Isabella**, que lo abastece de lo necesario mientras estaban es este escondite, el 12 de septiembre hasta allí llegaron las noticias que fuerzas inglesas avanzaban hacia la zona en su búsqueda. Y el 16 de septiembre zarpó para operar en la zona del Pacífico sur, llegando el 21 a la Bahía San Quintín, cerca del Golfo de Penas donde se abastece de carbón y envía al **Santa Isabella** a buscar mas carbón al Puerto de Coronel. Se reúne nuevamente con el **Dresden** el día 26 donde le informan que el almirante Graf



Fritz Emil Lüdecke



Crucero Dresden

Von Spee navegaba por el Pacífico proveniente de Tsingtao (China) y también el **Leipzig** se dirigía a Valparaíso.

El 12 de octubre de 1914, se divisan otros barcos, el **Scharnhorst** buque insignia al mando del Almirante Graf Von Spee, el **Gneisenau**, el **Nürnberg**, que eran comandados por los hijos del Almirante, y los transportes **Krokodill**, **Titania** y **York**.

El 26 de octubre la flota alemana arriba a la Isla Más Afuera del Archipiélago Juan Fernández, allí el telegrafista Max Schmidt escucha una señal del crucero inglés **Glasgow** que junto a otros barcos vienen entrando al Pacífico, el **Dresden** se dirige a su encuentro.

Los ingleses, contaban con la cuarta escuadra de cruceros al mando del Contralmirante Sir Christopher Cradock, y la quinta escuadra de cruceros al mando del Vicealmirante A. P. Stoddart. Los barcos ingleses **Good Hope**, el **Monmouth**, el **Glasgow** y el **Otranto** zarpan desde las Islas Falkland hacia las costas chilenas al encuentro del **Dresden**, mientras el **Canopus** deteriorado se queda en Port Stanley.

Así, el 1 de noviembre de 1914 ambas escuadras se enfrentan frente al puerto de Coronel, con muy malas condiciones meteorológicas, vientos fuerza 6 y mar muy gruesa, el crucero **Scharnhorst** contra el **Good Hope**, que al tercer cañonazo logra blanco en la torre de mando incendiándose el **Good Hope**, el **Gneisenau** bombardea al **Monmouth**, el **Leipzig** contra el **Glasgow**, y el **Dresden** contra el **Otranto**, quedando el crucero alemán **Nürnberg** rezagado al final de la línea alemana. Después de una hora de fuego cruzado, finalmente en el **Good Hope** se produce una explosión por causa del incendio, hundiéndose con sus 920 hombres incluido el Contralmirante Sir Christopher Cradock, los cruceros ingleses **Glasgow** y el **Otranto** se dieron a la fuga y el **Monmouth**, ya escorado, resistió un tiempo para finalmente volcarse. Ningún buque inglés se rindió.

La batalla de Coronel había terminado, la flota alemana victoriosa, con muy pocas bajas y habían muerto mil seiscientos británicos. Mientras Graf von Spee llegó victorioso a Valparaíso el 4 de noviembre y fue recibido por la comunidad alemana con grandes agasajos al vencedor.

Para los ingleses, la derrota de la batalla de Coronel fue un duro golpe para el prestigio de la supremacía inglesa sobre el mar, por esta profunda conmoción creada, el almirantazgo inglés al mando del Almirante Lord John Fisher, se dirige donde Winston Churchill, Ministro de Marina, quien indignado ordena el envío de los dos acorazados más poderosos de la Marina Inglesa, el **Invencible** y el **Inflexible** con destino a la base inglesa en las Islas Falkland al mando del Almirante Sir Frederick Doveton Sturdee, pues se cree que Graf Von Spee atacará Port Stanley luego del triunfo de Coronel. Efectivamente, la flota alemana se dirige ahora hacia las Malvinas para atacar la base inglesa en esa isla, el 8 de diciembre ya en camino hacia Alemania, pensaban entrar a Port Stanley y hacer el mayor daño posible, sin embargo los ingleses entraron silenciosamente la noche anterior a la bahía, con los cruceros **Invencible**, **Inflexible**, **Carnarvon**, **Cornwall**, **Kent**, **Glasgow** y **Bristol**, además del mercante **Macedonia**. Así cuando el *crucero* **Nuremberg** asoma la proa dentro de la bahía, es recibido con granado fuego de cañones.

Las islas no estaban desguarnecidas como creía Graf Von Spee, y luego de ardua lucha que duró varias horas, al anochecer, habían hundido al **Gneisenau**, el **Leipzig**, el **Nurnberg**, el **Baden**, el **Isabela** y el **Scharnhorst** con el Almirante Von Spee a bordo.

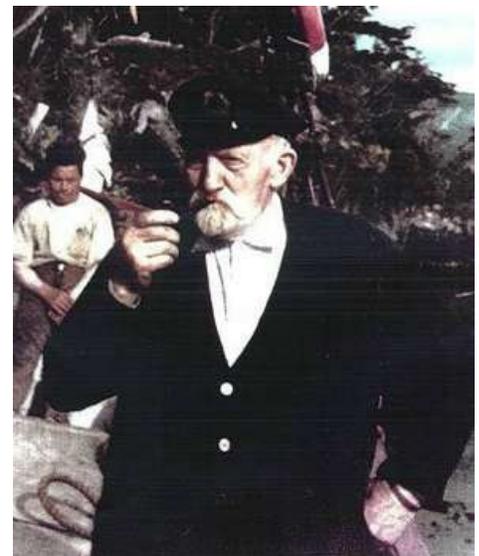
En esta batalla, se salvaron tan solo 187 hombres del **Gneisenau**, 18 del **Leipzig** y 7 del **Nurnberg**, perdiendo la vida mas de 2.200 hombres pertenecientes a las tripulaciones alemanas, a cambio de 6 bajas de los ingleses y tan solo 19 heridos.

En esta batalla, logra escapar el **Dresden**, huyendo hacia la bruma del Cabo de Hornos, maniobrando arriesgadamente interponiéndose entre el fuego enemigo y el *crucero* **Leipzig** para protegerlo de las andanadas que finalmente lo hundieron, así, tomando rumbo hacia la puesta de sol y con una cortina de humo, sumada a la gran velocidad, logra escabullirse, perdiéndose en el horizonte.

Mantiene estricto silencio radial, no obstante escucha los mensajes de la flota inglesa que informaban del hundimiento del resto de la escuadra, suponiéndose perseguido toma rumbo 50 millas al sur del Cabo de Hornos, y el 8 de diciembre de 1914 dobla el Cabo de Hornos y llega a Punta Arenas por 12 horas para aprovisionarse de carbón, en un lugar plagado de espías de todas partes del mundo, lo que atrajo a la flota inglesa en el Estrecho de Magallanes, zarpando de improviso entre la niebla desapareciendo así misteriosamente.

Un escuadrón inglés lo buscaba afanosamente en todos los rincones posibles, no obstante el **Dresden** estaba en el fiordo de la Isla Santa Inés, al norte de la Isla Williams, tratando de reparar sus averías, sin tener los medios para efectuar las reparaciones, escondite que utilizó por tres meses, y en completo silencio.

Los primeros días de marzo, sale hacia el Pacífico en busca de sus adversarios, pero logra divisar la silueta del crucero **Kent**, pero no presenta batalla y vuelve a ocultarse cerca del Cabo, con tan solo 200 toneladas de carbón. Días después aparece don Albert Pagels, navegante y conocedor de la zona quien fuera encomendado por el cónsul alemán don Rodolfo Stubenvauch para apoyarlo logísticamente y protegerlo, y en un cutter con el que se dedicaba a la cacería de lobos marinos, llevaba los mensajes al **Dresden** y lo cambiaba de fondeadero permanentemente, burlando de esta manera a la flota inglesa, estando fondeado en la Bahía Sholl del Canal Magdalena, fue sorprendido por el cazatorpederos chileno **Almirante Condell**, quien lo conmina a salir del fondeadero pues no podía permanecer allí mas de 24 horas, conforme a la legislación internacional de país neutral. El **Dresden** informa que va en tránsito hacia Punta Arenas donde arriba el 12 de diciembre para abastecerse de carbón y permanecer 50 horas para efectuar reparaciones indispensables, no obstante a las 32 horas en puerto y ante la inminente llegada de la flota inglesa, zarpa hacia el sur para esconderse nuevamente en el laberinto de fiordos del lugar.



Albert Pagels Phunke

El 24 fondeó en bahía Hewett al extremo del Paso Adelaida, mientras Pagels hacía los viajes en la Goleta **Elfreda**, quien le informó que había zarpado desde Montevideo el Vapor **Sierra de Córdoba** trayendo 1.600 toneladas de carbón. Estando en Hewett, entran a dicha bahía el cutter **Galileo** tripulado por un francés y un ruso, que fueron detenidos por la tripulación, no obstante dicen ser neutrales y que andaban en busca de campos ovejeros, por lo que fueron dejados en libertad. El 26 de diciembre cuando Pagels llega a la bahía, y se entera del incidente, aconsejó al comandante salir del lugar, fondeándose en el Canal González. Finalmente llega el **Sierra de Córdoba** y el capitán alemán Rothemburg, después de buscar en varios canales por donde el **Dresden** cambiaba de fondeadero, logra entregar su carga.

El 1 de febrero el **Dresden** sale hacia el océano, después de haber estado en distintos fondeaderos para no ser ubicados por la flota inglesa, quienes no logran aceptar que el **Dresden** se les haya escapado, y lo persiguen empecinadamente, ofreciendo incluso fuertes recompensas por algún dato que permita encontrarlo.

A la altura de Chiloé, el **Dresden** hunde a un mercante inglés, pero ya le era imposible continuar navegando, con mucha dificultad navega hacia el Golfo de Ancud, y se interna en el Fiordo Quintupeu, el 06 de febrero de 1915 al atardecer, con las máquinas rechinando y serios problemas de gobierno por avería en el timón, los bajos fondos y velocidades de 27 nudos y las batallas, le habían pasado la cuenta. Ingresa a este fiordo de estrecha entrada, y encuentran allí a un velero con bandera alemana, era un barco de la empresa de Carlos Oelckers, capitaneado por el mismo armador y a bordo también estaba don Albert Pagels quien traía víveres, carbón y unos mecánicos quienes de inmediato desarmaron las piezas averiadas para llevarlas a Puerto Montt y Calbuco para su inmediata reparación, las piezas averiadas fueron llevadas al Estero Chope de la Isla Guar, para cambiarlas de embarcación y continuar a Puerto Montt y Calbuco y así distraer las sospechas de quienes podrían delatarlos, en la Maestranza de la Quinta Hoffmann de la Isla Tenglo en Puerto Montt, de inmediato comenzaron a ser reparadas, y en Calbuco también en la misma maestranza de la Naviera Oelckers.



Desfile en Puerto Montt de la Tripulación del *Dresden*

El Capitán junto a parte de la tripulación, viaja a Puerto Montt y allí es agasajado por la colonia residente. Carne de vacuno y cerdo, muchos asados y curantos, acompañados con diversos embutidos al estilo alemán, y los barriles de cerveza hechas con las recetas de los antepasados que emulaban el sabor de su lejana patria, kuchen y apfelstrudel que recordaban su infancia de su natal y lejana Alemania, antes de volver a bordo,

estampa en el Diario El Llanquihue un agradecimiento a la Colonia Residente por los servicios prestados. Al regreso con las piezas ya reparadas medianamente, trajeron también un saco con la correspondencia llegada para cada uno de los tripulantes, cartas de la familia, un chaleco tejido por su madre, una foto, un par de guantes, y muchos regalos de los familiares o de la colonia residente en Puerto Montt para los gloriosos tripulantes del crucero.



Oficiales del Crucero DRESSDEN, agasajados con un Curanto en la Casa Pauly de Puerto Montt

destino ni razón por la

Llama la atención a bordo un misterioso

cajón que no tenía cual se encontraba sobre la cubierta. El Capitán Wiebliz consulta al Comandante Lüdecke la razón del cajón misterioso, quien le informa que era un molde para cementar la caja que contenía los valores entregados por la colonia residente mexicana, que no había podido ser depositada en algún banco en Alemania y el destino del buque era incierto. Además era demasiada la responsabilidad de andar con ese tesoro a bordo, al día siguiente no había rastros del cajón, el Teniente Canaris, el torpedero Karl Hartwing y el carpintero George Bitter,.....¿lo depositaron en la sentina?, ¿lo botaron al mar?, ¿lo escondieron en Quintupeu?... en la actualidad, este secreto lo sabe tan sólo el **Dresden**.

Después de 5 días el **Dresden** zarpa hacia el Pacífico, curiosamente en las cercanías de Talcahuano, se encuentra con el crucero **Kent**, que lo perseguía afanosamente, pero Lüdecke no hizo demostración alguna, y el inglés lo confundió con el crucero **O'higgins** de la

Armada de Chile, y se alejó hacia mar adentro.



Crucero Dresden

El 27 de febrero el **Dresden** hunde al velero inglés **Conway Castle** que viene con un cargamento de cebada con destino a Valparaíso, rescatando parte de la carga y a algunos sobrevivientes del naufragio, y con fecha 06 de octubre, los entrega al velero peruano **Loston**, quien los desembarca en Valparaíso con fecha 12 de marzo; previo a

ello, con fecha 03 de marzo, recaló a Valparaíso el **Sierra de Córdova**, quien traía un telegrama del Comandante Lüdecke para Berlín, que decía: “Zarpe y navegación normal, imposible regreso actuales condiciones máquina, espero carbonero en Buenos Aires”, telegrama que llegó a Berlín con fecha 09 de marzo.

El 7 de marzo, logró comunicación telegráfica con el vapor **Gotha** que traía carbón desde Montevideo, y que ya había entrado al Pacífico, por su parte el **Sierra de Córdova** había carbonado en Valparaíso y ambos avanzaban hacia la zona de Callao, fue entonces que los ingleses sabedores del área donde se habría de entregar el combustible, y destacaron al crucero **Kent**, con la idea de impedir que el **Gotha** llegara a destino, y, al aclarar la neblina, se encuentra con el **Dresden** el 8 de marzo, a 10 millas de distancia. Se inicia de inmediato una persecución, aunque logró acortar distancia a 8 millas, el **Dresden** se perdió en el horizonte al anochecer, mientras el **Gotha** se interna en Valparaíso, puerto neutral, declarándose nave auxiliar de la Armada alemana.

El **Dresden** se dirigió a la Isla Juan Fernández, a la espera de otro carbonero y reparar sus máquinas, fondeando en Bahía Cumberland, el 09 de marzo a las 08:30 horas. El **Glasgow** que estaba en la zona del estrecho de Magallanes, el **Kent** se dirige a Coronel para cargar carbón, y el **Orama** que cuidaba la entrada de carboneros en la Rada Valladares, se dirigen ahora hacia Juan Fernández, a la caza del **Dresden**.

Mientras el **Dresden** a 500 metros de la playa San Juan Bautista, fondea en 40 metros de profundidad, mientras el Subdelegado Natalio Sánchez, informaba al Comandante Lüdecke que tenía derecho a asilo solo por 24 horas, según las convenciones navales. Intentaron evadir la situación, contactaron a la goleta chilena **Gaviota**, para que llevara parte de la oficialidad hasta Valparaíso, lo que les fue negado, al día siguiente la goleta **Argentina**, llevaba una nota para el Comandante del Dresden, donde le comunicaba que no habiendo salido el crucero dentro de las 24 horas convenidas, debía ser internado y dos marinos chilenos, abordarían el barco y sacarían una pieza vital de la máquina dejando al barco inutilizado. Lüdecke dijo que respondería por escrito, como una forma de ganar algún tiempo más en el fondeadero. Una hora más tarde la misiva del Comandante llegaba al Subdelegado, donde se le solicitaba 8 días de asilo, basándose en el artículo 17 de la Convención de la Haya, la respuesta fue “Habiendo entrado el **Dresden** a la bahía a velocidad bastante apreciable, no puedo creer en una avería tan importante, y a mi parecer, Ud. solo quiere ganar tiempo a la espera de algún transporte que pudiera aprovisionarlo, por lo tanto su buque deberá ser internado”. Ante tal amenaza, el Comandante contestó, “Cuento con mis cañones y mi adiestrada tripulación, mientras Ud. tan solo tiene revólveres como única defensa”.

Decididamente el **Dresden** estaba dispuesto a “vencer o morir”, mientras el Subdelegado Sánchez no tenía comunicación con Valparaíso, la goleta **Gaviota**, viajaba al continente, tan solo con su cargamento de langostas, pero la Goleta **Luis Alberto** zarpó secretamente desde Juan Fernández, trayendo a 4 oficiales alemanes, y el **Dresden** permanecía en Cumberland tratando de comunicarse con algún barco que lo abasteciera, de carbón, víveres y agua, por fin el **Sierra de Córdova** y el **Alda** cruzan en las cercanías de la Isla Mas Afuera, a la espera de la señal convenida, pero al otro lado el escuadrón británico asechaba con los cruceros **Kent**,

Bristol, Glasgow y los transportes de guerra, **Orama, Otranto** y **Celtic**, prontos a eliminar al crucero alemán, quienes habían interceptado las comunicaciones radiales entre el **Dresden** y sus posibles abastecedores.

si no se rinde, lo hundiremos a cañonazos, les doy 10 minutos para que vuelva a bordo, eso es

La mañana del 14 de marzo de 1915 llegan a la bahía los cruceros **Kent, Glasgow** y el transporte **Orama**, listos a destruir al **Dresden**. El Subdelegado Natalio Sánchez navegó al centro de la bahía en un bote a fin de evitar el enfrentamiento, pues no podía admitir semejante violación en la aguas territoriales chilenas, no obstante al encontrarse en medio del fuego cruzado, debió regresar a tierra a protegerse, a las 08:30 horas el **Glasgow** abrió fuego, a 3.500 metros de distancia, más tarde las baterías del **Kent** hicieron fuego, el comandante Lüdecke ordenó virar la popa del crucero con el carnereo de una lancha, ya que se encontraba sin carbón para mover el barco, y así dar menos frente al enemigo y utilizar sus cañones de proa para repelerlos, entre el humo de los cañonazos, y con un incendio en la cubierta, se iza la bandera blanca de parlamento, mientras abandonaban la nave lanzándose al agua con gritos de saludos a Alemania y al Emperador, mientras los botes recogían a los tripulantes que nadaban al costado del crucero. Lüdecke envió al Teniente Wilhelm Canaris a parlamentar con los ingleses, en un bote, llegó a 30 metros del crucero inglés, cuando un megáfono le dice “*deténgase, que quiere*”, la respuesta de Canaris “*Tenemos averías*”, y el Inglés contestó “*No hay ningún indicio para ser internado en el Estado de Chile*”, Canaris replicó: “*Nos encontramos en aguas territoriales chilenas por lo que se*



Crucero Dresden en la Bahía Cumberland en la Isla Juan Fernández

refiere a la neutralidad” a lo que el Comandante inglés contestó “*no somos nosotros quienes tenemos que tratar, sino nuestra diplomacia, a su debido tiempo, dígame a su Comandante, que todo*”. Y, mientras la lancha volvía, habiendo cumplido la misión de ganar tiempo para que la tripulación se salvara a nado, llega al costado del **Glasgow** un bote con el Subdelegado a fin de parlamentar, no obstante los ingleses exigían la rendición inmediata y sin

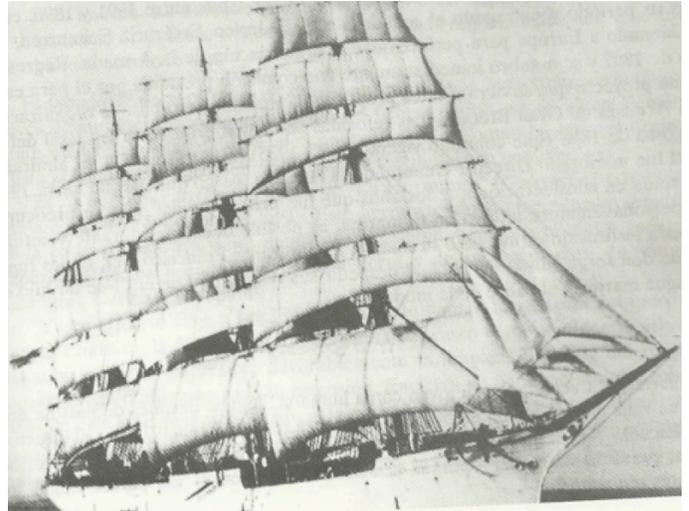
condiciones, finalmente terminó a cañonazos. A fin de evitar una carnicería inútil, Lüdecke ordenó el desembarco total y volar el buque, a los pocos minutos una fuerte explosión de la

santa bárbara de proa, inicia el hundimiento del **Dresden**, sin que ninguno de los 13 proyectiles que alcanzó a disparar rozara siquiera algún buque inglés, ... a las 11:30 horas, del 14 de marzo de 1915 se hunde el crucero **Dresden**, el último buque de la Escuadra del Almirante Graf Von Spee, después de haber resistido 4 combates, Santa María, Malvinas, Coronel y Juan Fernández.

La Barca TINTO

La aventura de la barca **Tinto**, contrituye la mas audaz y novelezca aventura de marinos alemanes durante la Primera Guerra Mundial.

Con fecha 24 de julio de 1914, fondea en la Bahía Herradura, Puerto de Coquimbo, el velero alemán **Herzogin Cecilie** (Princesa Cecilia), que era el Buque Escuela para marinos mercantes de la Norddeutscher Lloyd de Bremen, no obstante, una semana mas tarde comienza la Primera Guerra Mundial, ante tal situación el Capitán Sr. Dietrich Ballehr decidió solicitar al Gobierno de Chile la internación temporal de la nave para asi evitar una muy posible captura en alta mar.



Buque Escuela Aleman de 1914 "Herzogin Cecilie"

Asi entonces, habian en Chile, en calidad de "prisioneros de guerra", varios grupos de extranjeros; los sobrevivientes de la Batalla del Golfo de Arauco y los sobrevivientes del naufragio del **Dresden**, estos dos grupos fueron destinados a la Isla Quiriquina, mientras que el tercer grupo perteneciente a la dotación del **Herzogin Cecilie** permaneció a bordo de

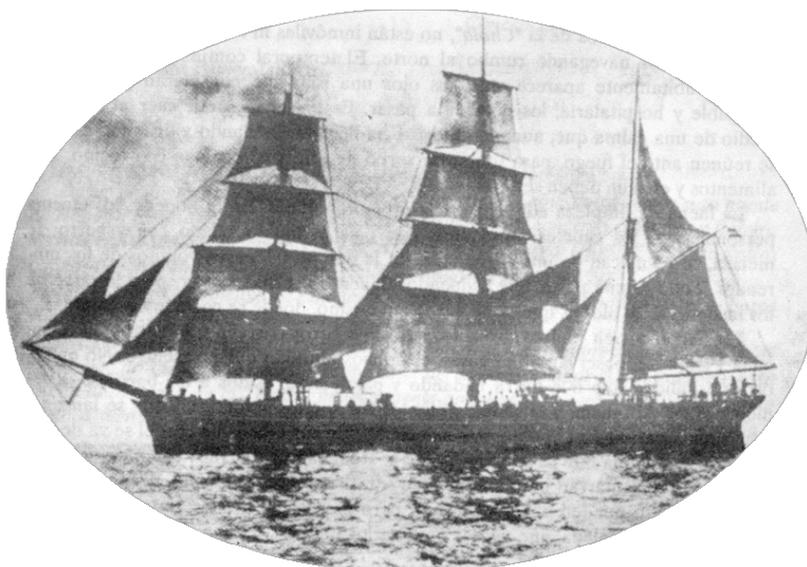
su nave en la Bahía Herradura de Coquimbo, conforme al Derecho Internacional.



Tripulantes del DRESSDEN en la Isla Quiriquina

En Valparaiso se encontraba también arraigado el vapor alemán **Gottingen**, donde un grupo de sus tripulantes, en contacto con los oficiales del **Herzogin Cecilie**, idearon adquirir alguna embarcación para regresar a Alemania, e invitaron también a los tripulantes del **Dresden**.

A través de la colonia alemana del Sur de Chile, los confabulados tuvieron conocimiento de la existencia de una vieja barca de madera, de tres palos, construída en Liverpool en 1852, estaba en venta, se trata de la barca **Tinto**, de 41,7 metros de eslora, 7,9 metros de manga, y 5,5 metros de puntal, y podría cargar unas 700 toneladas. Había zurrado por última vez en Cabo de Hornos en 1878, se hallaba en pésimas condiciones, el casco hacía mucha agua, la broma (*Teredo Navalis*) tenía totalmente corroído el casco, y el velamen estaba en muy mal estado, y se encontraba fondeada en Calbuco, sin posibilidad de arreglo inmediato.



La Barca **Tinto**

Su armador don Carlos Oelckers no dudó en venderla pues solo producía gastos, por lo que cobró un irrisorio precio de \$ 75.000, sin preguntar que fin le darían.



Hostería Quinta Hoffmann - Isla Tenglo - frente a Puerto Montt

En el más estricto secreto, comienzan los preparativos para el viaje a Alemania, pero a algunos residentes les llama la atención los extraños movimientos en la barca **Tinto**; el masivo despido de su tripulación chilena y la gran cantidad de tripulantes sajones que se veían a bordo, carga de materiales, etc., de ello fue advertido el vicecónsul inglés de Valdivia, quién informó al Ministro Plenipotenciario Británico en Santiago.

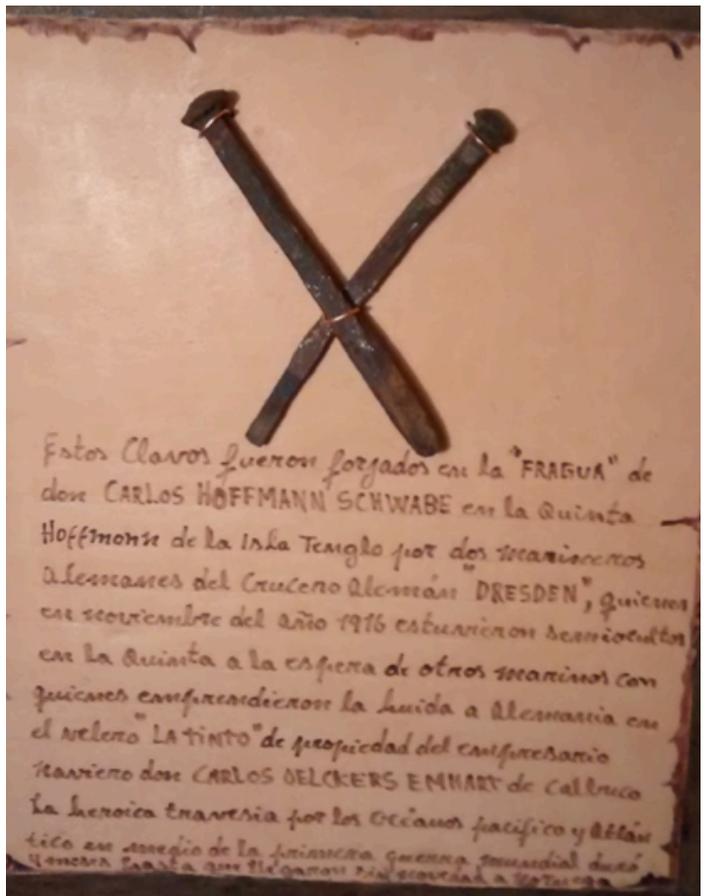
El Diplomático alertó al Presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes, quién ordenó al Gobernador de Calbuco don Liborio Echáñez, detener en forma urgente cualquier zarpe de la nave hasta recibir nuevas instrucciones y efectuar una investigación.

Como el Gobernador de Calbuco demorara la respuesta, el Ministro Plenipotenciario Británico, obtuvo del gobierno que sea el Intendente de Llanquihue quién se encargara del asunto, y con fecha 18 de octubre de 1916, se embarcó personalmente en el escampavía **Cóndor** de la Armada de Chile a inspeccionar la barca **Tinto** que estaba lista para hacerse a la mar.

Abordaron la **Tinto** por sorpresa, y se encontraron con una tripulación totalmente de nacionalidad alemana, que no hablaba nada de castellano, y que había solicitado zarpe para viajar al Callao con madera de ciprés, que cargaría en Melinka, donde a su vez, desembarcaría unas estructuras para la construcción de unas antenas de telecomunicaciones.

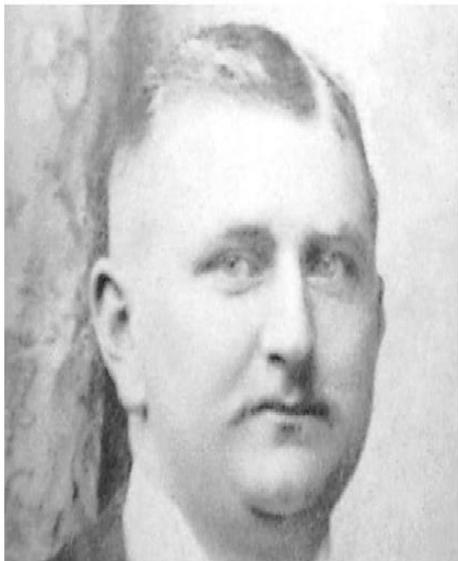
Se sucedieron pesquisas, reconocimientos e interrogatorios, se acusó al Capitán Carlos Reume, chileno, (quién verdaderamente se llamaba Karl Richraz, 29 años, de nacionalidad alemana, ex teniente del **Dresden**), de haber trasladado objetos sospechosos durante la noche, tales como una radio transmisor, bencina y víveres. Artículos todos considerados “contrabando de guerra” y hacía suponer que estaban aprovisionando a submarinos alemanes.

Su propietario, el armador don Carlos Oelckers, de Calbuco, demostró que el abastecimiento era rutinario y finalmente no se encontró nada que justificara arraigar el buque. Además que la venta de la nave imponía la permanencia del capitán chileno Sr. Gustav. Krammer, lo que Reumer habría aceptado, pero que finalmente no cumplió. Y a fin de despistar a las autoridades, el capitán Karl Richarz desembarcó a la tripulación alemana para devolver al buque a los chilenos, mientras los primeros simulaban regresar al Norte.



Clavos forjados en la Isla Tenglo por marinos del **Dresden** que fueron seleccionados para tripular la barca **Tinto** .
(gentileza Coto Vera)

Entretanto, se habían seleccionado las 28 personas que formarían la tripulación de la barca **Tinto**. Ocho eran del **Dresden**, dieciseis del **Herzogine Cecilie** y cuatro del vapor **Gottingen**. Quienes se fueron fugando de dos en dos de sus respectivos puntos de reclusión y ahora se encontraban a la espera en distintos fundos de familias alemanas en las regiones de Osorno y Puerto Montt.



CARLOS OELCKERS EMART --
Empresario Naviero – Propietario de
la Barca Tinto

El 27 de Noviembre de 1917, zarpó la barca **Tinto** conforme a la autorización de zarpe con destino a Melinka, remolcada por el remolcador **Arturo**. Paralelamente contrataron en Calbuco a la goleta chilota **Chola**, con los víveres suficientes, al mando de patrón Sr. Matías Yañez que zarpó destino a Puerto Montt sin autorización con seis tripulantes alemanes y un chileno, para que durante la noche del 10 de noviembre, embarcara en la Isla Tenglo al resto de la tripulación de la **Tinto**.

La misma noche, zarpa la **Chola** con la tripulación del **Dresden**. Fondeó en Bahía Tic-Toc, una protegida bahía en la costa Este del Golfo Corcovado, a la espera de la llegada de la barca **Tinto** que debía arribar a la Isla San Pedro, al

Sur de la Isla de Chiloé, y allí entregar a los “pasajeros”. Lo que se cumplió sin contratiempo, y el 03 de diciembre de 1916, zarpó finalmente desde ese punto con destino a su patria, Alemania, con las olas que acompazaban un potente “*Deutschlan, Deutschlan uber alles*” seguido de la canción nacional chilena.

Cuando la Goleta **Chola** regresó a Puerto Montt, fue detenida e incomunicada.

Tal situación molestó profundamente al Ministro Plenipotenciario Inglés, quién ejerció fuerte presión ante el Gobierno, y éste sobre la Dirección General de la Armada. La Corte Suprema de Valdivia nombró a Don Julio Zenteno Barros para que se abocara a todos los procesos relacionados con la barca **Tinto**. Y por su parte la Armada de Chile designó al Capitán de Navío don Carlos Plaza para que instruyera un sumario por la fuga de la nave y el cambio de tripulantes por individuos de nacionalidad alemana. Mientras Carlos Oelckers protocolizó una protesta por la pérdida de su barca **Tinto** desde el Puerto de Calbuco.

La superioridad Naval despachó al Cazatorpedo **Talcahuano**, luego también al **Almirante Condell** y finalmente al transporte **Casma** para la captura de la barca **Tinto**, pero con fecha 10 de enero de 1917, aparece con grandes titulares en el Diario El Mercurio: “Accidente al transporte **Casma**, choca con una roca en el Canal Picton, mientras busca a la **Tinto**. El comandante, para evitar el hundimiento, vara el buque en la playa”. Como en aquel tiempo los diarios publicaban casi exclusivamente los pormenores de la guerra europea, pronto la **Tinto** fue olvidada y dada por desaparecida.

Durante varios días atravesaron el Cabo de Hornos con fuertes temporales también frente a las costas argentinas y brasileras, y grandes calmas que no inflaban las velas en la zona

tropical, a la altura de Pernambuco (Brasil), divisaron un crucero auxiliar inglés, quienes le hicieron las preguntas de rigor, a lo que la barca **Tinto** contestó dando el nombre de **Golden Star** para el barco y que venían de Chile con un cargamento de salitre para Liverpool y se dirigían hacia allá, y la respuesta fue, “*All righth*”.

Todas las rutas se hallaban cercadas por cruceros y destructores ingleses con la misión de capturar a la barca **Tinto**, una tarde divisaron un cazatorpedo inglés que venía contra ellos a toda velocidad, entonces se formaron en cubierta y entonaron el Himno Nacional Británico, los ingleses pasaron a su lado saludando y le informaron que se dirigían a Brasil en busca de la barca **Tinto**.

Frente a las Islas Canarias, empezaron a racionar los alimentos, no tenían agua, lograban recoger algunos litros poniendo baldes sobre cubierta cuando llovía.

A la altura de España, fueron interceptados por un crucero inglés, llevaban en el mástil una bandera francesa, y le dijeron que venían de Santos de Brasil con un cargamento de café, entonces los ingleses preguntaron, si habían visto a la **Tinto**, buque chileno que huyó de ese país con tripulantes alemanes, respondiéndole que a mas o menos unas 800 millas atrás divisaron en el horizonte lejano un velero de tres palos pero que no se comunicaron con ellos, a lo que el crucero fue en rauda persecución al supuesto barco.

Frente a Irlanda, pues debían evitar el Canal de la Mancha, vieron a muchas millas unos 30 barcos ingleses, que se comunicaban entre ellos via telegráfica, comenzaron entonces a fabricar una bandera noruega, con ropa de los tripulantes o tiñendo algunas, atravesaron el enjambre de buques ingleses, respondiendo siempre que habían salido con carbón en lastre luego de descargar bacalao en Brikenhead, Liverpool.

El 25 de marzo de 1917, el acorazado británico **Minotauro** los detiene, ante la presencia británica bajaron el letrero con el nombre de **Eva NORUEGA**, y para aparentar tranquilidad, el capitán deja unos pocos marinos sobre cubierta, afirmando las velas, ¿hacia donde se dirigen?, a Christiansound, somos pescadores y salimos hace varios dias sin pescar nada, solo llevamos lastre, la fuerte marejada del momento y los intermitentes chubascos de granizo, y el aviso de un temporal que se avecina, no hubo mas preguntas, y el **Minotauro** se alejó, inexplicablemente sin abordarlo.

Por fin, el 31 de marzo, llegan a la costa noruega, y un vapor mercante, el **Trondheim** los remolca hasta el sitio de fondeo, despues de 12.000 millas recorridas en 126 días de viaje.

La tripulación logró ir a Alemania en tren. Llegaron todos andrajosos, semidesnudos, casi irreconocibles, incluso la superioridad naval dudó de la veracidad y ordenó una investigación sumaria para saber si eran verdaderamente alemanes o espías extranjeros.



La barca Tinto

Despejadas las dudas, fueron embarcados en distintos buques y la barca chilena fue internada en Noruega, posteriormente, una vez terminada la guerra, entregada a Francia y finalmente rematada, cancelando el saldo adeudado a la Naviera Oelckers y el resto en beneficio de la Cruz Roja.

Respecto al Crucero **Minotauro** se hicieron muchas conjeturas, los cadetes alemanes bromeaban diciendo que era la hora de almuerzo y los ingleses no quisieron interrumpir su rancho por revisar un pequeño barquito noruego. La verdad fue que la fuerte marejada y un aviso de mal tiempo próximo se desestimó arriar un bote, pues podría ser peligroso, y eran muchas las barcas noruegas que circundaban la zona.

En los años veinte, en una oportunidad que el capitán Richarz venía por el Mar Rojo, tuvo que tomar un práctico británico para cruzar el Canal de Suez, y conversando ambos sobre distintos temas, salió a colación la barca **Tinto**, que había roto el bloqueo en el año 17, con asombro el práctico contó que era él el capitán del **Minotauro** que los había detenido y luego dejado ir en las costas noruegas, pues como castigo a ambos, fueron enviados a navegar tan solos el Mediterráneo.

Carlos Appel de la Cruz

Editado por



Fragmentos de este texto aparecen en el libro La Marina Mercante Nacional (2018)