LOS CORSARIOS Y LOS VAPORES ALEMANES EN LA COSTA DE CHILE DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL 1914 – 1918

Germán Bravo Valdivieso
Trabajo presentado el 26 de agosto de 2004

La neutralidad de Chile

"Por orden de mi gobierno, tengo la honra de poner en conocimiento de V.E. que el Imperio Alemán se encuentra en guerra con Rusia desde el primero de agosto de este año. Aprovecho la ocasión para reiterar a V.E. las seguridades de mi más alta consideración (Firmado) Von Eckert".

Esta fue la notificación oficial del estallido del conflicto recibido, desde la legación imperial alemana, por el gobierno de Chile, que presidía don Ramón Barros Luco, con fecha 3 de agosto de 1914.

Reunido el Consejo de Estado, éste fue enfático en recomendar al Presidente de la República la conveniencia de que el país mantuviera su neutralidad, pues ni nuestra posición geográfica, nuestro comercio internacional, ni las significativas colonias residentes, tanto británica como germánica, hacían conveniente alinearse en alguno de los bandos en pugna. Esta sabia recomendación fue acogida por el mandatario.

La definición geográfica

- **Una marina mercante casi nula e insuficiente**

La crisis económica que se empezaba a vivir desde antes del estallido de la guerra y la fuerte competencia que hacían las flotas mercantes inglesa y alemana, tenían a la nuestra en una situación alarmante que la amenazaba con desaparecer.

El 1º de enero de 1914 contábamos con 127 buques que completaban solamente 69.628,05 toneladas de registro, lo cual indicaba que en su mayoría se trataba de pequeñísimas embarcaciones costeras.

Pero lo más grave no estaba tanto en su tamaño, como en la declinación que experimentaba; el problema venía arrastrándose durante los últimos años como lo indicaba el registro respectivo:

Año 1911 156 buques con 95.602 toneladas
Año 1912 149 buques con 83.170 toneladas
Año 1913 132 buques con 68.551 toneladas
Año 1914 127 buques con 69.628 toneladas

El déficit lo debían cubrir las flotas extranjeras, pero la guerra agravó el problema.

- **El estrecho de Magallanes y los canales australes**

La zona del país donde se podía prever la existencia de más conflictos con respecto a nuestra neutralidad eran la región patagónica y la Tierra del Fuego, por lo que el gobierno se preocupó de promulgar tres decretos que aclararan, a los países beligerantes, la situación de ellas, pues si se aplicaba, restringidamente, el concepto de aguas territoriales para las costas abiertas, que llegaba a las tres millas, existirían muchos sectores de los canales que quedarían fuera, lo cual seguramente podría ser esgrimido, por quien las violara, que se encontraban en aguas internacionales, en cambio el derecho marítimo contemplaba la situación al aplicar los conceptos de aguas interiores, lo cual lo había hecho presente Chile, al cuerpo diplomático acreditado en el país, en su declaración sobre el estrecho de Magallanes de 1873.

Inicialmente el decreto Nº 1.857, de fecha 5 de noviembre de 1914, hacía presente que, como el derecho del mar dejaba a los países neutrales la facultad de regular su soberanía, declaraba como mar jurisdiccional o neutral el mar adyacente a la costa, hasta una distancia de tres millas marinas contadas desde la línea de las bajas mareas.

Evidentemente esto era insuficiente para la zona austral, por lo que el decreto 1.986, de fecha 15 de diciembre de 1914, aclaró que tanto el estrecho de Magallanes, como los canales australes se encontraban dentro de los límites internacionales de Chile y formaban, por consiguiente, parte del territorio de la república; por lo que se declaraba que, para los efectos de la neutralidad contemplados en el documento 1.857 mencionado, debía considerarse *"como mar jurisdiccional o neutral las aguas interiores del estrecho de Magallanes y de los canales australes, aún en las partes que disten más de tres millas de una u otra orilla".*

- **Las islas esporádicas oceánicas**

Otro problema los constituían la isla de Pascua y el archipiélago de Juan Fernández, pues aunque no existía duda alguna que las tres millas de mar que las rodeaba era mar territorial, su lejanía y la ninguna infraestructura de defensa de tenían, permitiría que nuestra soberanía fuera violada sin contar con los medios para impedirlo.

- **4.000 kilómetros de costa**

El último problema que debía afrontar nuestra neutralidad era nuestro dilatado litoral.

En esto, la Armada pudo haber hecho mucho más para evitar que se violara nuestra neutralidad, principalmente por parte de los cruceros británicos que instalaron bases de reaprovisionamiento clandestinas en varios puntos de nuestra costa.

La marina de guerra distaba mucho de ser débil en la época, pues contaba con siete cruceros poderosos capaces de superar los veinte nudos de velocidad y once destructores en operación, que con la excepción de los viejos "Tomé" y "Talcahuano", superaban los treinta nudos. Además contaba con cinco torpederas que daban 26 nudos y otros catorce buques de todo tipo.

Las comunicaciones

La telegrafía sin hilos llevaba apenas diez años de desarrollo, por lo que las comunicaciones con los buques de ultramar eran difíciles.

- Los británicos se comunicaban desde Londres, por el cable submarino, a una estación ubicaba en Montevideo, aprovechando las facilidades dadas por el gobierno uruguayo en este aspecto, desde donde se radiaban a las islas Falkland debido a la barrera infranqueable que constituía la cordillera de Los Andes. De aquí retiraban los mensajes cruceros o se transmitían a los consulados en Chile.
- Alemania transmitía desde Berlín a una estación de gran potencia que tenían en la isla Yap, en el archipiélago de las Carolinas y de ahí a sus buques que merodeaban en la costa de Chile; pero cuando dicha instalación fue destruida, solamente les quedó el recurso de establecer comunicaciones con los vapores de esa nacionalidad que se encontraban inmovilizados en nuestros puertos, con los consulados y con las estaciones clandestinas que existieron en territorio chileno.

La guerra del carbón

El combustible utilizado por los buques era carbón y Chile era un gran productor. A pesar que la Convención de La Haya la daba bastante flexibilidad a los países signatarios, la única limitación que puso el gobierno chileno a las unidades de guerra británicas, fue no sobrepasar las veinticuatro horas en el puerto, pero a los buques mercantes les dio amplias facilidades, incluso para que mantuvieran sus propios pontones en los puertos.

Los buques de guerra alemanas tenían iguales condiciones, pero no podían acceder a los puertos después de la destrucción de la escuadrilla del vicealmirante von Spee en las islas Falkland, en cambio impuso una norma a la flota mercante alemana que sería su ruina, esta era que *cuando una nave hubiera violado la neutralidad, todos los demás buques de la compañía a la que perteneciera el infractor quedarían imposibilitados de cargar carbón en puertos chilenos,* y como prácticamente todos los buques que hacían el servicio a la costa de Chile pertenecían a una sola compañía armadora, con ello se logró inmovilizarlos.

La guerra del salitre

Cada vez que se disparaba un cañón de 9" se consumían 100 libras de salitre y Chile era el único productor en el mundo.

Al analizar la derrota de Coronel, lord Fisher, primer Lord del Almirantazgo, después de los desastres iniciales de la flota británica en Europa dijo *"Podríamos no haber tenido municiones...nuestro salitre venía de Chile"*

Al inmovilizar Chile a los vapores alemanes al negarles el carbón, se cortó un brazo de su negocio de exportación, pues el 15% de las salitreras eran de capitales alemanes y cavó su tumba al obligar a desarrollar el nitrato sintético.

Por el lado aliado, el gobierno chileno no solamente permitió que buques mercantes británicos, reputados como cruceros auxiliares, cargaran salitre después de entregar sus pertrechos a la flota de guerra, sino que fletó los transportes de la Armada "Maipo" y "Rancagua" para que llevaran el producto al Reino Unido, vendido a vil precio.

Marina mercante alemana

- **Las "Etappen"**

En 1911 la marina alemana creó el Servicio Secreto de Aprovisionamiento de la Armada o "Etappendienst" cuya misión era recoger informaciones sobre buques de guerra y mercantes extranjeros que tocasen los puertos donde existían agentes de la organización.

Las "etappen", como eran conocidas, estaban instaladas, en tiempo de guerra, en puertos neutrales, para adquirir localmente los suministros que necesitaran los buques de la armada alemana, cargarlos en naves mercantes y hacer que ellas pudieran burlar los posibles bloqueos enemigos a los puertos y reabastecer a los cruceros auxiliares dedicados al corso (raiders) fuera de las aguas jurisdiccionales del país donde operaban.

Otra función de las “etappen” era proporcionar cualquier información comercial o marítima, principalmente con respecto a los zarpes de buques y la mercadería que transportaban, que pudiera ser valiosa, tanto para los corsarios como para la marina de guerra alemana.

El sistema de las “etappen” trabajó en forma muy activa y eficiente en las etapas iniciales de la Primera Guerra Mundial y uno de los oficiales, a cargo de ello, en los Estados Unidos, fue el capitán Franz von Papen, más tarde canciller del Reich y embajador el régimen nazi en Turquía .

- **El Manual de Cruceros:**

La armada imperial alemana, o Kriegsmarine, había confeccionado un “manual de cruceros” que contenía las instrucciones para toda la flota mercante germana en caso de estallar la guerra.

Una lista secreta indicaba los puntos de reunión a donde debían dirigirse los buques, de pasajeros y de carga, sorprendidos en aguas extranjeras o internacionales al conocerse la declaración de ruptura de las hostilidades. En estos puntos recibirían el armamento, municiones y personal de la armada para quedar convertidos en buques auxiliares.

En otras palabras, la flota comercial tenía uno de dos caminos a seguir, trasformarse en crucero auxiliar, armado y apto para acciones bélicas, o bien, al amparo de las “etappen”, dedicarse a aprovisionar y apoyar a aquellos y a los buques de guerra.

Pero las opciones no eran tan claras, pues una nave, al ser declarada por una nación neutral como crucero auxiliar, estaba sujeta a las mismas restricciones de los buques de guerra, esto era, no podían permanecer más de veinticuatro horas en el puerto, además de tener limitaciones en sus abastecimientos de víveres y combustibles, en cambio si simulaban ejercer un tráfico mercante normal, tendrían más soltura para sus aspectos logísticos, pero sus acciones de apoyo a la flota de guerra tenían que realizarla ilegalmente y en secreto.

Catorce buques mercantes alemanes se dedicaron a la guerra de corso mientras duró el conflicto y casi la mitad fueron hundidos por la flota británica, el resto se dio a la tarea de reabastecer corsarios y buques de guerra.

Las acciones navales

- **El crucero "Dresden"**

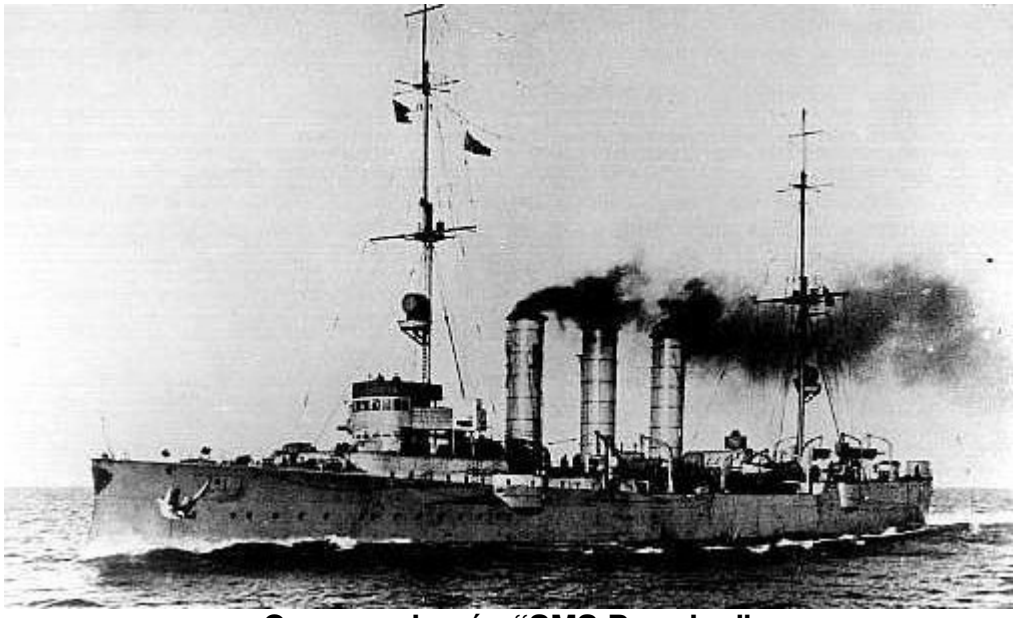
Al estallar el conflicto el crucero "SMS Dresden" se encontraba en el Caribe donde había sido enviado para resguardar a los ciudadanos alemanes durante la revolución azteca.

Cuando se aprestaba a regresar a Alemania, recibió en Puerto Rico la noticia de la declaración de guerra y la orden de dirigirse al océano Pacífico y unirse a la escuadrilla del vicealmirante Maximilian Graf von Spee.

Capturó a los cargueros británicos "Hyades", "Holmwood" y "Catherine Baar", hundiendo a los dos primeros y despachó a los tripulantes de ellos en el último a la costa atlántica.

En bahía Hill hizo faenas de carbón y envió al buque nodriza "Santa Isabel" a Punta Arenas para obtener pertrechos, con orden de encontrarse en bahía Orange, en las cercanías del cabo de Hornos.

Al conocer la presencia de la flota inglesa que lo buscaba, de dirigió a bahía San Quintín, en el golfo de Penas, para reaprovisionarse de combustible y continuó a las islas de Más Afuera y Pascua para unirse a la escuadrilla del vicealmirante von Spee.



Crucero alemán "SMS Dresden"

- **La Flota Imperial Alemana del Pacífico**

Al estallar la guerra, una escuadra alemana se encontraba estacionada en Tsingtao, China, al mando del vicealmirante Maximilian Graf von Spee y formada por los cruceros de batalla “SMS Scharnhorst” y “SMS Gneisenau”, los cruceros livianos “SMS Nüremberg”, “SMS Leipzig” y “SMS Emden” y los cruceros auxiliares “Prinz Eitel Friedrich” y “Cormoran”, así como el mercante “Marie”, la cual se alejó del Mar de la China para evitar encontrarse con las fuerzas navales superiores japonesas y británicas e intentar retornar a Wilhelmshaven a través del océano Pacífico.

Con este propósito el Vicealmirante informó que su plan consistía en hacer escalas en las islas de Pascua y Juan Fernández y en el puerto de Valparaíso solicitando, a través de su consulado en San Francisco, la presencia de buques carboneros que pudieran proporcionarle el combustible necesario.

El “SMS Emden” y los cruceros auxiliares fueron despachados para operar en el océano Índico, donde debieron evadir a la escuadra australiana que comandaba el almirante Patey.

El “SMS Leipzig” y el “Marie” se dirigieron a las costas de California para ir bajando luego por el occidente del continente americano.

- **El combate naval de Coronel**

La escuadra que había enviado Gran Bretaña para cazar al “SMS Dresden” antes de que reforzara la división del vicealmirante von Spee, captó una transmisión radiotelegráfica del crucero “SMS Leipzig”, que navegaba desde las Galápagos hacia el sur, para unirse al grueso de la flota y decidió darle caza antes que lograra su objetivo.

Por otra parte, el cónsul alemán en Coronel informó al vicealmirante alemán que el crucero inglés “HMS Glasgow” se encontraba cargando carbón en ese puerto, por lo que von Spee decidió cazarlo cuando se cumplieran las 24 horas que le otorgaba el derecho internacional para permanecer en un puerto neutral.

Los alemanes navegaron en dirección sur a la búsqueda del “HMS Glasgow”, mientras al mismo tiempo que los ingleses se dirigían al norte a la caza del “SMS Leipzig”. En consecuencia, cada escuadra iba al acecho de un solo buque, convencida que estaría aislado de su flota. Nunca imaginaron que la persecución los enfrentaría al grueso de las unidades enemigas.

Ambas escuadras se avistaron y el vicealmirante von Spee maniobró para evitar que los ingleses se refugiaran en aguas neutrales chilenas, dejándolos al occidente, situación que finalmente le daría una ventaja

innegable, pues la tarde caía y el crepúsculo haría casi invisibles sus buques contra la costa chilena, en cambio la hora del ocaso destacaría las naves inglesas contra el sol poniente.

La flota británica la componían el “HMS Good Hope”, donde izaba su insignia el contralmirante Cradock, el “HMS Monmouth”, el “HMS Glasgow” y el “Otranto”.

El “SMS Scharnhost” fue el primero en abrir el fuego sobre el “HMS Good Hope” que comenzó a arder, mientras el “SMS Gneisenau”, en su tercera salva, daba de lleno al “HMS Monmouth”, volando su batería de proa a causa de una fuerte explosión.

La división alemana del vicealmirante von Speee, al fondo, abandona Valparaíso

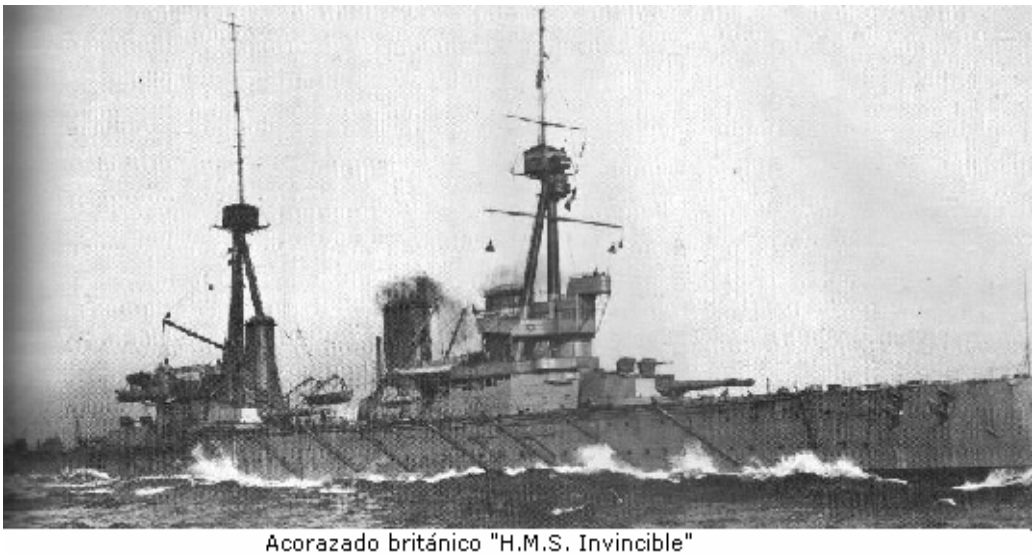
En primer plano se ven los cruceros chilenos "Esmeralda", "O'Higgins", "Blanco Encalada" y el blindado "Capitán Prat"

- **La batalla de las islas Falkland**

El próximo paso ideado por el vicealmirante von Spee en su regreso a Alemania era atacar las islas Falkland para evitar dejar a sus espaldas una base británica, conquistarlas y así tener una mejor posición si se decretaba un alto al fuego para negociar en las posiciones en que se encontraran los contrincantes.

Pensaba el Vicealmirante que atacaría un Port Stanley prácticamente indefenso para sus buques, pues la presencia del “HMS Defense” podría ser el único adversario de consideración, ya que el “HMS Carnarvon” y el “HMS Cornwal” no eran más que dos “HMS Monmouth” que había batido en Coronel, el “HMS Glasgow” y el “HMS Bristol” no contaban, mientras que el “HMS Canopus” era un viejo decrépito. No creía posible que el almirantazgo británico se deshiciera de sus nuevos cruceros de batalla “HMS Invincible”, “HMS Inflexible” o “HMS Indomitable” que operaban en Europa, para darle caza.

La realidad con que iba a encontrarse era muy distinta de las cuentas alegres que había sacado y la desigualdad de fuerzas era mucho mayor que en el caso de Coronel, pero ahora la superioridad estaba manifiestamente de parte de los ingleses. A la flota británica se habían unido los dos nuevos y veloces colosos “HMS Invincible” y “ HMS Inflexible”.



Acorazado británico "H.M.S. Invincible"

Si el vicealmirante von Spee hubiese arribado veinticuatro horas antes a Port Stanley, la suerte habría estado nuevamente de su lado y se habría adjudicado una nueva e importante victoria, pues los cruceros de batalla británicos habían recalado solamente al amanecer del día anterior y muy escasos de combustible.

El vicealmirante alemán desplazó sus cruceros, “SNS Gneisenau” y “SMS Nürnberg” para dar el golpe deseado y desembarcar gente, mientras el resto de su escuadra cubriría la operación.

Al notar que habían sido descubiertos y que los palos de los buques ingleses se divisaban sobre la costa y se movían en dirección a la salida del puerto, quisieron adelantarse para atacarlos antes de que hubieran franqueado el canal de acceso, pero se llevaron la gran sorpresa al contar los buques británicos fondeados.

Avisado el vicealmirante von Spee de la novedad, quiso rehuir el combate y ordenó reagrupar sus unidades en torno a su nave y huir hacia el este.

El vicealmirante Sturdee, que comandaba la escuadra británica, dejó solamente al “HMS Canopus”, como fortaleza para la defensa del puerto, el cual fue varado y con sus naves restantes emprendió la persecución.

Von Spee, considerando que era inútil conservar sus cruceros ligeros para la batalla, decidió enfrentar a los ingleses con sus dos cruceros acorazados “SMS Scharnhorst” y “SMS Gneisenau” y ordenó al “SMS Leipzig”, al “SMS Dresden” y al “SMS Nürnberg” arrancar aisladamente.

El vicealmirante británico hizo frente a los buques capitales con sus poderosos “HMS Inflexible” e “HMS Invencible”, mientras el resto de sus naves trataba de alcanzar a los fugitivos.

Alrededor de las 16.00 horas sucumbió valerosamente el “SMS Scharnhorst” llevándose a toda su tripulación de 800 hombres, incluyendo al Vicealmirante. Pronto lo seguirían sus dos hijos que eran oficiales de la armada imperial y servían en su escuadra.

El “SMS Gneisenau” debió enseguida enfrentar el asedio de los dos colosos, además del “HMS Carnarvon” que empezó a golpearlo también. A las 18.00 habían terminado, pudiendo los atacantes rescatar 187 náufragos.

Entretanto el “HMS Glasgow”, sobreviviente de Coronel, y el “HMS Cornwall”, gracias a su mayor velocidad, alcanzaban y daban cuenta del “SMS Leipzig”, que había agotado su munición, salvándose en los botes ingleses solamente nueve oficiales, dos suboficiales y siete marineros.

El “SMS Nürnberg” sostuvo un violento combate con el “HMS Kent”, que casi lo triplicaba en tonelaje y cuando se encontraba prácticamente destruido y con incendios generalizados, sus tripulantes lo hundieron. Solo se salvaron doce hombres, dos de los cuales fallecerían antes de llegar a bordo de la nave inglesa.

Después de dar cuenta de los dos cruceros acorazados enemigos, el vicealmirante Sturdee acudió con sus cruceros de batalla a ayudar al “HMS Bristol” que trataba de encontrar al “SMS Dresden” que había logrado escapar.

- **El fugitivo “SMS. Dresden” en los canales australes**

Tres meses estuvo escondido el “SMS Dresden” en los canales australes. Primero recaló a Punta Arenas, donde solicitó prolongar la estadía permitida para efectuar reparaciones, pero al ser informado que cruceros ingleses andaban en su búsqueda, zarpó a bahía Hewett, donde esperaba el vapor “Amasis”, de acuerdo a las instrucciones que había recibido del vicealmirante von Spee antes de zarpar a las islas Falkland.

Ocho cruceros británicos lo buscaron afanosa e infructuosamente por prácticamente todos los canales conocidos y algunos desconocidos que les produjeron numerosos accidentes.

El piloto y pescador Albert Pagels condujo, hasta el lugar donde se encontraba, al vapor "Sierra de Córdoba" para que lo reabasteciera.

Cuando sintió cerca la presencia de los cruceros ingleses, el "SMS Dresden" decidió cambiar de fondeadero, escogiendo una bahía que la llamaron Chrismas o Dresden, a donde lo condujo el piloto alemán de Punta Arenas Harry Rothemburg.

Un nuevo cambio de escondite hizo el comandante Lüdecke, detrás de la isla Santa Inés al saber que nuevamente los ingleses andaban cerca y que embarcaciones, disfrazadas de goletas pesqueras lo habían descubierto.

Salió al océano para encontrarse con el vapor "Gotha" que había sido enviado de Montevideo con carbón, pero al parecer, debido a problemas en las máquinas, habría recalado al golfo de Quitupeu, donde recibió la ayuda de colonos alemanes de Puerto Montt para efectuar las reparaciones.

Salió a mar abierto para encontrarse con el "Gotha" frente a Coronel, pero al disiparse la neblina, fue avistado por el crucero británico "HMS Kent" que andaba en su búsqueda, pues el almirantazgo británico había logrado interceptar algunas transmisiones entre el crucero y el vapor auxiliar.

El "HMS Kent" debió suspender la persecución para reaprovisionarse en Coronel, por lo que el comandante del "SMS Dresden" pensó que había sido confundido con el crucero chileno "O'Higgins", gracias a que lo había hecho pintar de un color gris más oscuro, que era el que usaban los buques chilenos, para camuflarlo.

Así logró escabullirse al amparo de la noche, pero las instrucciones que había radiado al "Gotha" para encontrarse en la isla de Más a Tierra, habían sido interceptadas por sus enemigos.

- **El holocausto de bahía Cumberland**

El 9 de marzo el "HMS Dresden" recaló a bahía Cumberland de la isla de Más a Tierra, del archipiélago de Juan Fernández, fondeando a 400 metros de la costa y solicitando permanecer ocho días para hacer reparaciones indispensables a sus máquinas.

El gobernador marítimo de la isla estimó que al crucero no se le notaban problemas apreciables de acuerdo a la velocidad con que había entrado, lo que lo hizo sospechar de la justificación, denegando la autorización mientras no se comprobaran las fallas que debían repararse.

Le concedió solamente las veinticuatro horas que permitía el derecho internacional para un país neutral, haciendo presente que, en todo caso, daría cuenta inmediata al gobierno, pero su comandante hizo caso omiso y, cumplido el plazo, permaneció en el puerto.

La carencia de combustible era dramática y mantenía en ascuas a los oficiales y tripulantes, los cuales todas las tardes despachaban una lancha a vapor, mar afuera, con el objeto de encontrar a la nave nodriza que esperaban ansiosamente. Externamente podía aquilatarse la falta de carbón al observar la línea de flotación normal que se encontraba unos dos pies sobre el agua

Los perseguidores británicos “HMS Kent”, “HMS Glasgow” y “Orama”, recalaron a la isla el día 14, y se colocaron en línea de combate, dirigiéndose por señales al “SMS Dresden”, el cual también izó señales de respuesta.

El gobernador marítimo se dirigió al crucero “HMS Glagow”, para hacerle presente que se encontraba en un puerto neutral, pero desechando la prohibición que le imponía el derecho internacional, rompió el fuego.

El “SMS Dresden” contestó y se aprestó para el combate.

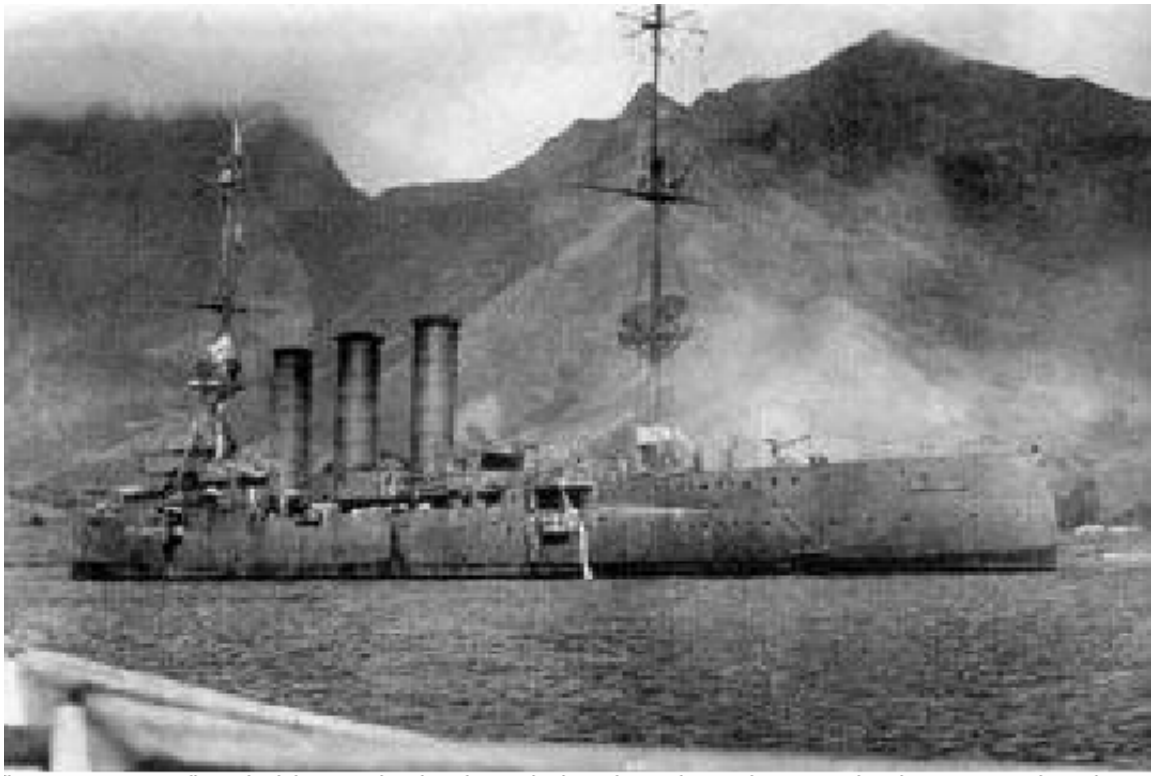
Después de los primeros disparos, el crucero alemán izó una señal para enviar un parlamentario, por lo que los ingleses cesaron el fuego.

El teniente Wilhelm Canaris subió a bordo del “HMS Glasgow” e hizo ver que su buque se encontraba en aguas neutrales y con averías en sus máquinas que le impedían salir; pero la respuesta del comandante británico fue que la cuestión de la neutralidad era un problema entre los gobiernos del Reino Unido y de Chile y que procedería a hundirlo en el caso que no se rindiera.

Mientras el oficial alemán parlamentaba en el “HMS Glasgow”, el comandante Lüdecke tomó las medidas para hundir al crucero, por lo que apenas recibió la negativa enemiga, ordenó desembarcar a la tripulación e hizo abrir las válvulas de fondo y explotar la santabárbara de proa, yéndose a pique a treinta y dos brazas de profundidad y a unos doscientos metros de la costa.

El “SMS Dresden” alcanzó a disparar solamente catorce tiros, por habérsele desmontado, a los primeros cañonazos, el cañón de popa, que era el que estaba en condiciones de disparar sobre los ingleses, ya que el hecho de encontrarse fondeado, lo imposibilitaba de hacer uso de la artillería restante. Ninguno de ellos dio en el blanco.

Por su parte recibió solamente tres impactos de granadas antes de autoinmolarse, los cuales fueron en cubierta y causaron grandes destrozos en los costados y en la telegrafía sin hilos.



"S.M.S, Dresen" en bahía Cumberland con la bandera de parlamento izada para enviar al teniente Canaris

Los Cruceros auxiliares

Vapores "Tanis", "Negada", "Sais"

A raíz del combate de Coronel, el gobernador marítimo de la provincia de Concepción informó a la superioridad naval que la Compañía Naviera Kosmos, al haber quedado el mar libre de los buques de guerra aliados, había resuelto reanudar la carrera de sus naves, las cuales comenzarían a ser despachadas en forma sucesiva.

El 4 de noviembre de 1914 entró al puerto de Coronel el crucero auxiliar alemán "Prinz Eitel Friedrich" con el objeto de reaprovisionarse de carbón y víveres, pero como las leyes de neutralidad de Chile le daban solamente veinticuatro horas para hacerlo, tiempo insuficiente para obtener y cargar los pertrechos necesarios, la propia autoridad marítima autorizó que los vapores "Tanis", "Negada", "Sais" y "Rhakotis", que se encontraban en el puerto, le hicieran entrega del combustible que tenían en sus carboneras.

A pesar de la autorización, el gobierno decretó la internación de los vapores, pues los tres habían obtenido carbón para un viaje a Hamburgo, pero en lugar de dirigirse al puerto germano, habían ocupado el combustible para reabastecer al “Prinz Eitel Friedrich”.

El ministro plenipotenciario alemán elevó su protesta y obtuvo la revocación de la orden de internación.

Vapor alemán "Negada"

Vapor “Karnak”

Vapor de carga y pasajeros de 4.337 TRG que zarpó de Iquique al Callao el 2 de octubre de 1914 llevando carbón y víveres suficientes para llegar a Hamburgo y recaló el 28 del mismo mes en Antofagasta vacío sin que el capitán pudiera explicar lo sucedido y declarando haber lanzado al mar los libros de navegación. Se le declaró “crucero auxiliar” y al no abandonar el puerto en 24 horas, fue internado.

El “Karnak” había recibido instrucciones, a través de la legación alemana en Lima de aprovisionar al crucero “SMS Leipzig”.

Vapor "Abessinia":

Vapor de carga y pasajeros de 4.823 TRG, al igual que el "Karnak" había recibido instrucciones, a través de la legación alemana en Lima de aprovisionar al crucero "SMS Leipzig".

Pidió refugio en el puerto peruano de Mollendo, desde donde recibió órdenes de dirigirse al Callao, pero lo hizo cuando el "SMS Leipzig" cruzaba a 50 millas del puerto, abasteciéndole durante dos días, luego siguió al Callao donde desembarcó enfermos del crucero y se reaprovisionó y se dirigió a Arica.

Vapor "Alda"

Vapor de carga y pasajeros de 4.180 TRG, que cargó 1.097 toneladas de carbón en Corral, pero cuando había zarpado, la legación británica informó que tenía antecedentes que se dirigía a aprovisionar al crucero "SMS Dresden" entre Iquique y Antofagasta. La Armada no quiso interceptarlo o hacerlo variar su rumbo por la responsabilidad de que se encontrara con algún crucero británico, por lo que lo dejó continuar, recalando en Antofagasta.

Vapor "Anubis"

Al igual que el "Karnak" y el "Abessinia", había recibido instrucciones, a través de la legación alemana en Lima de aprovisionar al crucero "SMS Leipzig" y lo acompañó hasta la isla de Pascua para unirse a la escuadrilla del vicealmirante von Spee.

Posteriormente pidió su inmovilización en el Callao ante la presencia aliada en el Pacífico sur.

Vapor "Göttingen"

Vapor de carga y pasajeros de 5.411 TRG que arribó a la isla de Pascua acompañando al crucero "SMS Leipzig"; luego fue despachado desde Juan Fernández a Valparaíso para que obtuviera provisiones para la escuadrilla del vicealmirante von Spee.

Después del combate de Coronel pidió su inmovilización en Valparaíso, desde donde sirvió de enlace de comunicaciones con las fuerzas alemanas. Al descubrirse, el gobierno decretó su internación.

Vapor "Göttingen"

Vapor "Gotha"

Vapor de carga y pasajeros de 6.635 TRG que fue despachado desde Montevideo con carbón para el "SMS Dresden" después que quedó solitario y fugitivo en los canales australes.

Al llegar al puerto de Valparaíso, su capitán manifestó que había sido despachado desde Montevideo para dirigirse al puerto alemán de Bremen; pero que posteriormente había recibido la orden de hacerlo hacia Valparaíso.

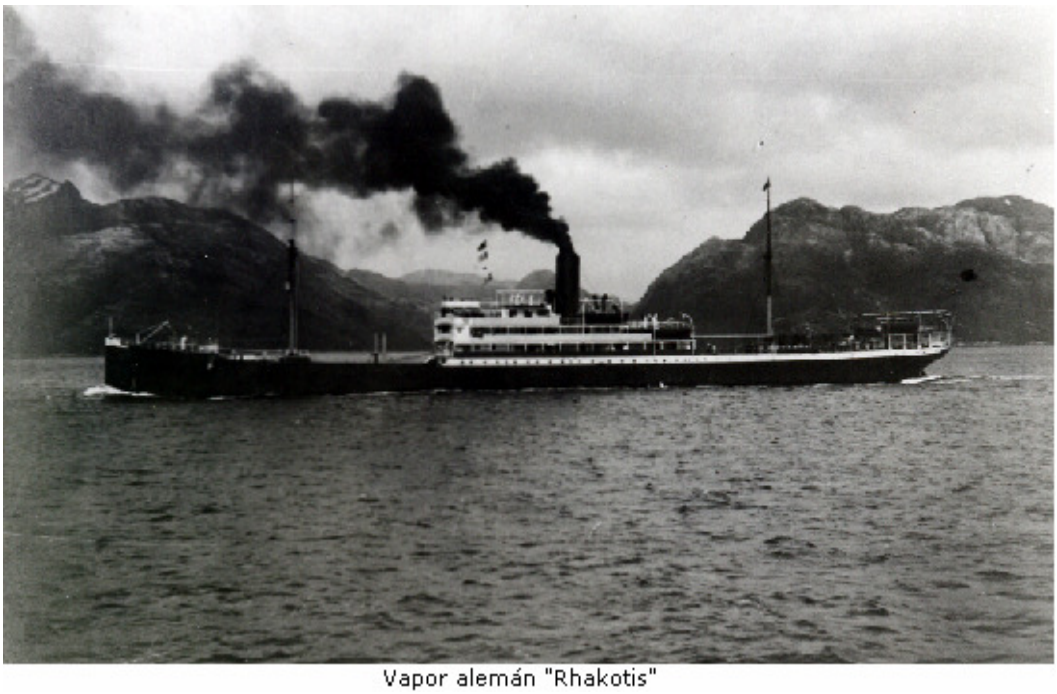
Al recibirse informaciones que en Montevideo el cónsul alemán había declarado ser un buque auxiliar de la flota alemana, se procedió a internarlo.

Vapor "Gotha"

Vapor “Rhakotis”

Vapor de carga y pasajeros de 6.982 TRG., que adquirió carbón en Coronel para dirigirse a Hamburgo, pero después de 31 días de navegación, fondeó en el Callao para desembarcar veintisiete tripulantes del vapor de carga británico “North Wales”, que había sido hundido frente a la costa de Chile por el “SMS Dresden”.

El gobierno peruano ordenó efectuar una investigación la cual no arrojó pruebas de violación de las leyes internacionales, por los que la nave quedó en libre plática.



Vapor alemán "Rhakotis"

Vapor “Luxor”

Al conocerse en Chile la declaración de guerra y la paralización de los buques de la compañía Kosmos que se hallaban en los puertos de nuestro país, los armadores solicitaron que se permitiera al “Luxor” embarcar doce mil toneladas, con el fin de repartirlas entre las demás naves de la compañía.

Inicialmente se accedió a lo solicitado, pero cuando se llevaban embarcadas 3.600 toneladas, se dio orden de suspender la autorización hasta que el cónsul alemán rindiera una garantía de que el combustible no iba a ser entregado a buques de guerra.

Con diferentes pretextos, el agente diplomático demoró hacer entrega de la caución y cuando habían transcurrido alrededor de veinte días, el "Luxor" se fugó del puerto de Coronel, a las once de la noche del 18 de noviembre de 1914.

Un pescador que regresaba de sus faenas declaró haberlo visto deslizándose subrepticiamente por las aguas de la bahía, a oscuras, y que a una distancia prudente de la costa, una lancha a motor, probablemente de algún crucero, se le había acercado para guiarlo mar afuera.

Vapor "Ramses"

El vapor de carga y pasajeros de 4.449 toneladas, zarpó de Punta Arenas con destino a Corral, demorando 35 días en su navegación, arribando el 5 de noviembre de 1915, con muestras de haber hechos faenas de trasbordo de carbón.

Como no abandonó el puerto dentro de las veinticuatro horas, se procedió a internarlo.

Vapor "Menphis"

Vapor de carga y pasajeros de 4.344 TRG., que se encontraba al ancla en Punta Arenas.

El vapor "Tucumán" esperaba la entrega de víveres en ese puerto, cuando tripulantes del "Menphis" irrumpieron a viva fuerza y obligaron a los proveedores que les fueran entregados los víveres, haciéndose enseguida a la mar, sorpresivamente, sin haber sido despachado y burlando a las autoridades locales.

El día 21 de noviembre, recaló a la bahía San Quintín, para abastecer a la escuadrilla del vicealmirante von Spee, desde donde fue despachado al puerto de Coronel. Cuando comenzaba su descarga recibió órdenes de dirigirse a Talcahuano donde se le declaró buque auxiliar de la flota alemana, y al no abandonar el puerto en 24 horas, se ordenó su internación.

Vapor "Amasis"

Vapor de carga y pasajeros de 4.441 TRG.

Se aprovisionó de carbón, víveres y combustible en el Callao y se dirigió al encuentro del "SMS Leipzig", donde lo proveyó de combustible y pertrechos y le entregó un valioso informe de inteligencia con todos los contactos que tenían los alemanes en la costa occidental de Sudamérica.

El “Amasis” acompañó al crucero en su viaje para reunirse con la escuadra del vicealmirante von Spee en la isla de Pascua.

Posteriormente navegó con la escuadra alemana para su reabastecimiento en la isla de Más Afuera después del combate de Coronel y luego al golfo de Penas, antes que el vicealmirante zarpara en dirección al cabo de Hornos.

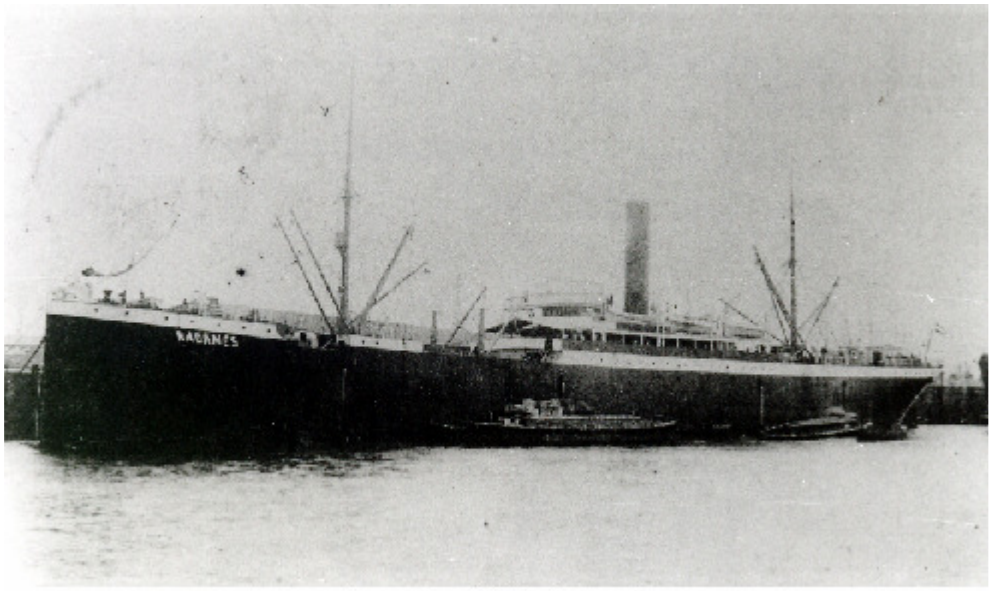
Terminado el reabastecimiento de los cruceros alemanes en bahía San Quintín, von Spee envió al vapor “Amasis” a Punta Arenas con instrucciones de reaprovisionarse y situarse, posteriormente, en la bahía Hewett, por si era necesario ayudar a su escuadra en su viaje a las islas Falkland.

Allí se encontraba cuando, el 14 de diciembre de 1914, llegó el fugitivo sobreviviente “SMS Dresden” después de la destrucción de la escuadra germana.

Con posterioridad a entregarle todo su combustible y provisiones al crucero, el vapor fue comisionado para regresar a Punta Arenas.

Vapor “Radames”

Vapor de 4.756 TRG. Debido a una denuncia del ministro plenipotenciario inglés que tenía “sospechas” que sería convertido en crucero auxiliar, el gobierno chileno le dio 24 horas para abandonar Punta Arenas. Cumplido el plazo, procedió a internarlo.



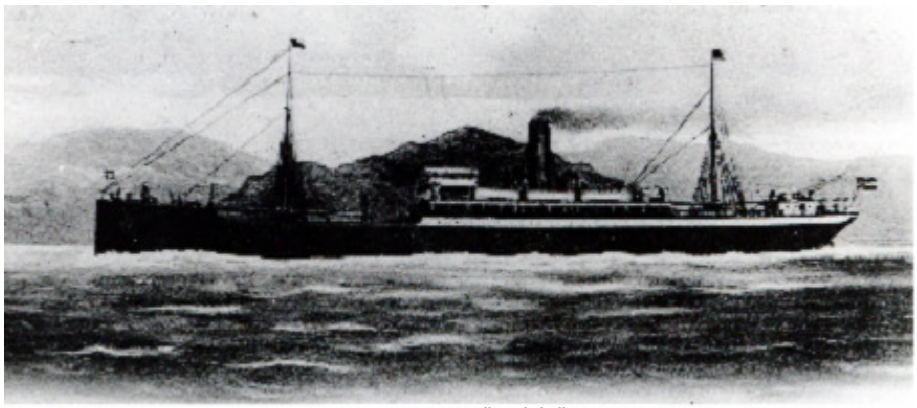
Vapor alemán "Radames"

Vapores “Osiris y “Liguria”

En la bahía de Pisagua se encontraban, los vapores “Osiris”, de 4.921 TRG y “Liguria” de 2.885 TRG, los cuales fueron acusados, por el cónsul local inglés que transmitían comunicaciones luminosas a los buques de guerra alemanes que se instalaban en la boca del puerto, lo cual jamás pudo comprobarse.

A pesar de encontrarse fondeados en un puerto neutral fueron amenazados por el crucero auxiliar inglés “Orbita” que apuntó sus cañones al “Osiris” y arrió varios botes con gente armada.

El reclamo del capitán, a través del ministro plenipotenciario alemán, no tuvo resultado alguno, pues el Director General de la Armada lo atribuyó *“a un ejercicio de abandono de buque del crucero auxiliar británico”.*



Vapor "Osiris"

Vapor “Turpin”

Se encontraba en Punta Arenas cuando recaló el “SMS Dresden” después del combate de las Falkland.

A pesar que Alemania había mandado al vapor “Minnesotan” con carbón para el crucero, el cónsul francés lo convenció que no lo abasteciera, por lo que el “Turpin pudo entregarle 750 toneladas de carbón de mala calidad.

Vapor "Santa Isabel"

Vapor de 7.676 TRG. que navegó con el "SMS Dresden" desde el mar Caribe hasta el Río de la Plata donde desembarcó a los tripulantes del vapor inglés "Holmwood" hundido por el crucero.

Desde la Patagonia argentina fue despachado a Punta Arenas para embarcar carbón y pertrechos para el "SMS Dresden", reuniéndose con él en bahía Orange.

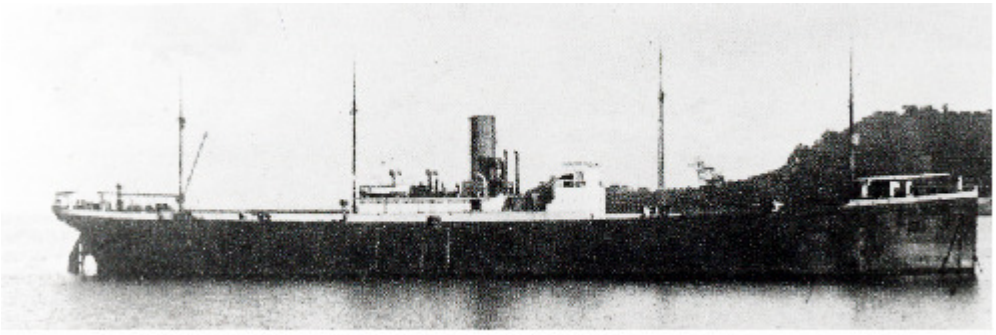
Enseguida lo acompañó a San Quintín, donde volvió a reabastecerlo, dirigiéndose a Coronel para cargar más combustible.

Después de convencer a las autoridades chilenas que zarparía para Hamburgo, se juntó en Juan Fernández con el "SMS Dresden" y acompañó a la escuadrilla del vicealmirante von Spee al sur, quedándose en bahía Picton mientras los alemanes atacaban las Falkland. Aquí fue encontrado por el crucero "HMS Bristol" que lo hundió.

Vapor "Baden"

Fue otra de las nodrizas con que navegó el "SMS Dresden" desde el Caribe. Mientras el Santa Isabel cargaba carbón en Coronel, el crucero quedó sin combustible, por lo que tuvo que navegar remolcado por el "Baden".

Cuando el grueso de la escuadra germana navegaba hacia Juan Fernández, después de haber batido a su congénere británica frente a Coronel, el "Baden" se encargó de remolcar, a la isla de Más Afuera, al velero noruego "Helicon", cargado de carbón galés, que había sido interceptado por el buque auxiliar "Titania".



Vapor alemán "Baden"

Acompañó a la escuadrilla del vicealmirante von Spee al sur y esperó en bahía Picton mientras se realizaba el ataque a las Falkland. Aquí lo encontró el crucero inglés “HMS Bristol”, que había salido en persecución de los cruceros ligeros alemanes y procedió a hundirlo.

Vapor “Yorck”

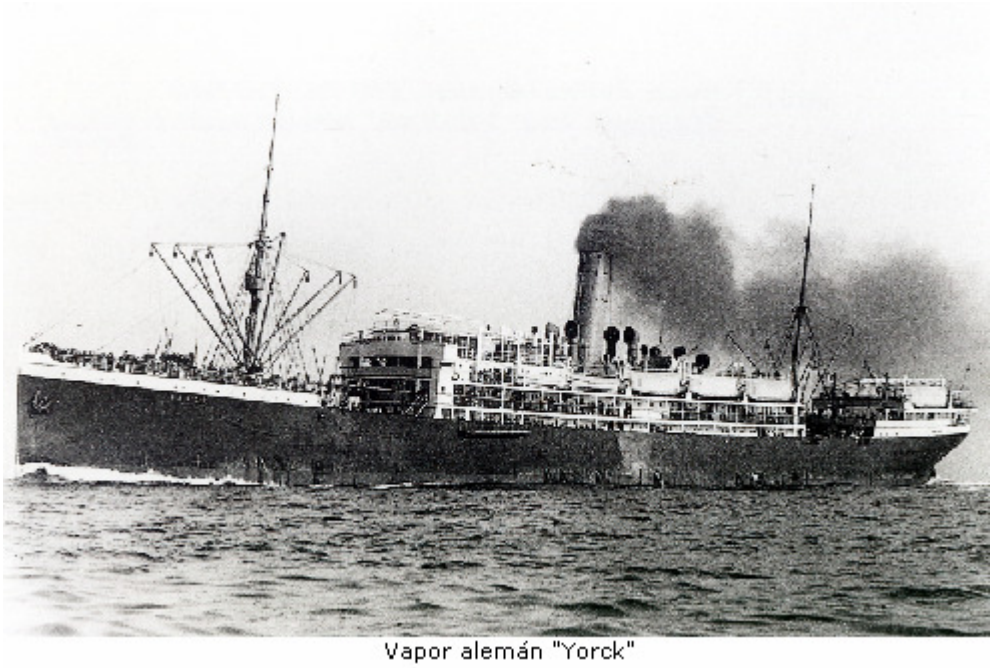
Era uno de los vapores de mayor tamaño, 8.909 TRG., que arribó con la escuadra del vicealmirante Maximilian von Spee a la isla de Pascua.

Abasteció de carbón al “SMS Dresden” y transportó cuarenta tripulantes enfermos a Valparaíso.

La violación a las disposiciones sobre las comunicaciones radiotelegráficas, le valió al “Yorck” su internación junto al vapor “Göttingen”, por haber sido sindicados de haber servido de naves auxiliares de la marina imperial de Alemania.

Los reclamos de los armadores tuvieron resultado y el gobierno resolvió dejarlo en libertad y levantarle la detención.

Una vez que cumplió con ciertos requisitos que se le impusieron, se alejó de nuestras costas, emprendiendo viaje directo a Bremen.



Vapor alemán "Yorck"

Vapor "Seydlitz"

El "Seydlitz", antes de llegar al Pacífico, había abandonado Pernambuco, en Brasil, para lo cual el cónsul alemán en esa ciudad había certificado que el combustible que había cargado no se utilizaría con fines bélicos, pero ya en alta mar había abastecido al crucero germano "SMS Kronprinz Wilhelm".

Desde Valparaíso zarpó con destino a Bremen, llevando carbón y víveres suficientes para el viaje, pero pocos días más tarde recaló al puerto peruano del Callao, totalmente vacío.

Desde la costa peruana se dirigió a la bahía San Quintín para abastecer de carbón y provisiones al "SMS Dresden". Después de esta entrega, se procedió a disfrazarlo de buque hospital, pintando una gran cruz roja en su chimenea.

Luego abasteció a la escuadrilla del vicealmirante von Spee en bahía Nassau, en las cercanías del cabo de Hornos y luego lo acompañó hasta la isla Picton.

Al ver la destrucción de la escuadra alemana el "Seydlitz" logró escaparse y fue internado en Montevideo.

Crucero auxiliar "Prinz Eitel Friedrich"

Vapor de carga y pasajeros 8.787 TRG, al que se le instalaron cañones de 10,5, 8,8 y 3,7 cms. convirtiéndolo en crucero auxiliar armado.

Se unió a la escuadrilla del vicealmirante von Spee en el lejano oriente y se dedicó a corsario.

Sus hechos conocidos fueron:

- La barca "Valentine"

El 5 de noviembre fue detenida la barca francesa "Valentine" y llevada la isla de Juan Fernández, donde el "Prinz Eitel Friedrich" recibió a su tripulación antes de que fuera hundida.

-El vapor "Colusa"

En noviembre de 1914 trató de abordar al vapor británico "Colusa" frente a Concón, pero se interpuso el cazatorpedero "Merino Jarpa" que impidió su apresamiento.

- El vapor "Charcas"

El 4 de diciembre detuvo al vapor inglés "Charcas", que navegada de Corral a Guayacán, frente a Topocalma, lo hundió y se dirigió a Papudo para desembarcas a los tripulantes.

Crucero auxiliar "PrinzEitel Friedrich"

- Cañoneo frente a la isla Mocha

El 9 de diciembre se produjo un fuerte cañoneo, de noche, frente a la isla Mocha, el cual la autoridad marítima atribuyó al "Prinz Eitel Friederich"

- Los veleros "Jean" y "Kidalton"

El 10 de diciembre capturó a la barca francesa "Jean", cargada de carbón y la remolcó a la isla de Pascua, donde desembarcó a su tripulación y luego la hundió, situación que repitió con el velero inglés "Kidalton".

- El velero "Helicon"

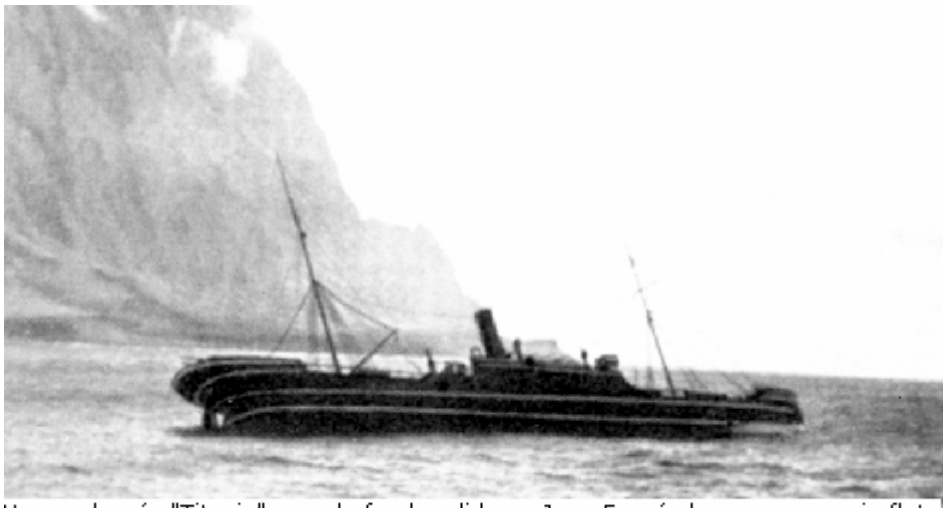
Navegaba en compañía del "SMS Dresden" cuando sintieron un llamado de auxilio del crucero auxiliar alemán "Titania", el cual había detenido al velero noruego "Helicón" y lo remolcaba hacia la isla de Pascua contra el viento y con un mar bastante agitado. En un momento el capitán del buque cautivo izó todo su velamen y escapó, arrastrando a su captor que desesperadamente pedía auxilio, hasta que el cable de remolque se cortó.

El "Titania" trató de evitar la acción con su cañón de 50 mm., pero saltó de su calzo, cayendo sobre la cubierta.

Con la llegada del “Prinz Eitel Fredrich” y los cruceros “SMS Leipzig” y “SMS Dresden”, el velero se rindió y una vez que se le quitó el carbón que transportaba, fue dejado en libertad.

- El velero “William P. Frye”

El 27 de enero de 1915, encontró al velero de cuatro palos norteamericano “William P. Frye” de 3.374 GRT que transportaba granos, ordenándole arrojar su carga al mar y luego, al día siguiente lo echó a pique, constituyendo el primer buque norteamericano hundido durante la Primera Guerra Mundial.



Vapor alemán "Titania" cuando fue hundido en Juan Fernández por su propia flota debido a su mal estado, antes de zarpar von Spee hacia las Falkland

Entre el 26 de enero y el 20 de febrero de 1915, el corsario hundió once buques, con un total de 28.701 toneladas

Vapor “Sacramento”

Vapor de matrícula norteamericana que viajaba desde San Francisco hacia Chile con combustible y pertrechos navales para la Empresa de Tranvías de Valparaíso y se reunió con el “SMS Dresden” en Juan Fernández.

El gobierno norteamericano trató de hacerlo aparecer como captura, pero la propia versión de los tripulantes lo desmintieron y se decretó su internación en Valparaíso.

Velero "Seeadler"

La historia de este velero de tres palos, de 1.571 toneladas es novelesca. Al mando del conde Félix von Luckner simuló ser un buque noruego y al atravesar el Atlántico hundió cinco buques ingleses, cinco franceses y uno canadiense.

Cruzó el cabo de Hornos y siguió hacia Australia, hundiendo tres vapores norteamericanos, completando las catorce víctimas.

En la isla de Mopelia un maremoto destrozó el buque y uno de sus oficiales, Alfred Kling, se apoderó de una goleta francesa, que llamó "Fortuna" y se dirigió a la isla de Pascua con intenciones de llegar a Alemania.

En Pascua solicitaron autorización para permanecer de ocho a catorce días para reparar la nave, pero al cambiar de fondeadero chocó con una roca y se hundió. Sus tripulantes fueron enviados a Talcahuano, donde fueron internados.

Velero "Seadler", comandado por el conde Félix von Luckner

Vapor "Sierra de Córdoba"

Fue el acompañante del "SMS Dresden" durante sus tres meses de cautiverio en los canales australes y cuando el crucero salió a mar abierto, lo despachó al Callao.

Vapor "Sierra de Córdoba"con el "Dresden" en bahía Chrismas

Goleta "Elfriede"

La goleta pesquera chilena "Elfriede" de Punta Arenas fue el "hada madrina" del crucero "SMS Dresden" mientras se mantuvo oculto en los canales australes.

Su capitán y dueño, el piloto alemán Albert Pagels, se encargó de buscar los escondites al crucero, guiarlo por canales desconocidos, aprovisionarlo, despistar a los cruceros ingleses que lo perseguían y llevarle las instrucciones que enviaba Berlín.

Epílogo

- Cuando la guerra llegaba a su fin, el 2 de septiembre de 1918, 32 vapores y 57 veleros, con un total de 242.750 TRG. Se autoinmolaron en los puertos chilenos ante el temor de ser entregados al enemigo.

- El tiempo les dio la razón, el Tratado de Versalles obligó a Alemania a entregar sus buques a los vencedores como indemnización de guerra.

Tumba de Albert Pagels en el cementerio de Punta Arenas