



REVISTA DE MARINA



VOL. 76

— SANTIAGO (CHILE), ENERO Y FEBRERO DE 1960

— N.º 614

Lord Cochrane

En febrero de 1820 el distinguido marino inglés Lord Tomás Cochrane realizó en Chile una de las hazañas más audaces de su historia como hombre inteligente, intrépido y decidido. Supliendo la falta de material humano y elementos de guerra, usó la audacia y el arrojo, y secundado por esos marinos chilenos a quienes siempre tuvo en alta estima por su valentía y heroísmo, se apoderó de Valdivia, uno de los reductos más fortificados del dominio español en Chile.

Su hazaña, causó admiración y asombro, y el propio Director General don Bernardo O'Higgins quien al recibir el Parte Oficial no se podía convencer de lo que leían sus ojos, ya que él había presupuesto para la toma de Valdivia, un Ejército y una Escuadra, se inclinó reverente ante la temeridad de este hombre.

Fue Lord Cochrane uno de esos tipos excepcionales adornado de grandes virtudes y con un espíritu aventurero que colocó hidalgamente al servicio de la Libertad de los pueblos de América.

Admirado y querido por muchos, envidiado por otros, pasó por la historia de nuestra Patria dejando páginas brillantes, y nuestros mares supieron de sus actos de heroísmo, de su temple de acero, de su voluntad decidida y de su corazón magnánimo y generoso.

El tiempo fue dando a conocer la grandiosidad de alma de este marino que llevaba en sus pupilas reflejado el azul de los mares y de los cielos y en su corazón un tesoro de amor por la Libertad y la Justicia.

El ocultamiento del "Dresden"

Por Robert Riddell - Publicado en inglés en el Black Wood Magazine

Traducido → Por el señor Francisco CAMPOS Menéndez. (ver rectificación en pag. 562, abajo).

El autor nos revela en este artículo una serie de hechos poco conocidos de las aventuras del crucero "Dresden" en los mares de Chile.

Personaje destacado durante las peripecias del ocultamiento del "Dresden" en la zona de los canales magallánicos, fue el señor Alberto Pagels Pahnke.

Nació en Kleinkubitz, isla Rügen (norte de Alemania). En 1892 ingresó a la Marina Mercante de su patria; posteriormente, en 1897, se incorpora a la Marina de Guerra cumpliendo numerosas comisiones a diferentes países de Europa, Japón, China y América.

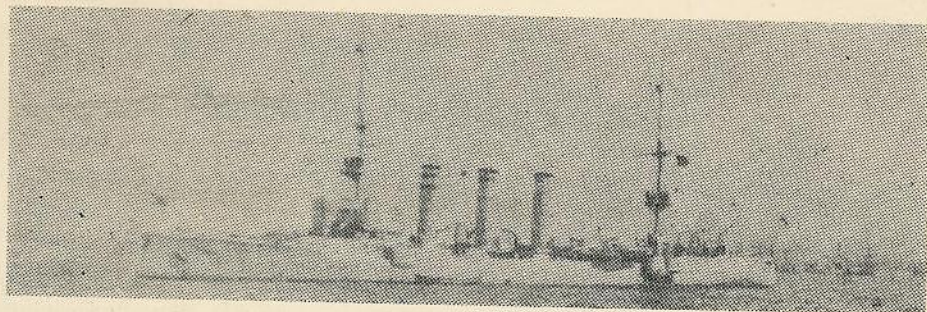
Se radicó en nuestro país el año 1903 desempeñándose como Capitán de la Marina Mercante.

Actualmente reside en Punta Arenas, Calle Balmaceda N° 658.



El Sr. Pagels en su juventud.

Rara vez en estos últimos tiempos ha habido una búsqueda tan prolongada y enojosa para las Fuerzas Armadas británicas o una persecución tan tenaz, larga e infructuosa como la caza a través del archipiélago magallánico del único sobreviviente de la malograda flota del Almirante Von Spee, el "Dresden", que en cumplimiento de órdenes, se retirara sin averías de la línea de batalla en la tarde aquella del 8 de diciembre de 1914. Para quienes no conozcan la región de Magallanes el solo hecho que desde el 8 de diciembre hasta el 14 de marzo, es decir por espacio de más de tres meses, se diera el "Dresden" maña para eludir a los cruceros británicos en un área relativamente restringida, debe parecerle cosa inexplicable y presumiblemente, puede haber dado origen a graves conjeturas respecto a la eficiencia de las fuerzas empleadas. Este concepto poco generoso, no podría nunca compartir quien tenga experiencia con las casi insuperables dificultades impuestas por la naturaleza, en un sitio ideal para el ocultamiento, haciendo que la búsqueda sea sumamente peligrosa y muy aleatorio el éxito o fracaso de la misma. Aún más, ha sido tal vez afortunado, a pesar del gran empeño puesto en la tarea, de que los cruceros no encontraron la presa en su cubil magallánico; acorralado el "Dresden" seguramente habría "mostrado los



Crucero alemán "Dresden", 3.600 tons., 10 cañones de 4".

dientes" para lo que estaba perfectamente preparado y aunque era imposible la escapatoria, su destrucción no hubiera sido realizada, en forma tan económica como lo fuera en Juan Fernández el 14 de marzo de 1915.

La única parte en el extremo austral del continente americano que estaba convenientemente levantada o dibujada en cartas marinas con cierta pretensión de exactitud, era el canal principal del Estrecho de Magallanes, la importante vía marítima interoceánica que une el Pacífico con el Atlántico. Pero esta era una mera línea perdida a través de un inmenso y prácticamente desconocido dédalo que comprende desde el Cabo de Hornos, entre las latitudes 56 y 52° Sur. Existe también una intrincada red de islas hacia el SO del talón del continente, inhabitada madeja de rocas laberínticas diseminadas entre estrechos canales, que se extienden a lo largo de la costa del Pacífico hasta la latitud 40° Sur. Las aguas que rodean estas desoladas y terroríficas regiones tienen fama de ser las más tormentosas e inhóspitas del mundo. En cuanto a los canales propiamente dichos, en su mayor parte no levantados hidrográficamente, dan la sensación de una tierra de ensueño delicadamente encantadora en los raros momentos de tiempo bonancible: plácidas aguas color zafiro que espejan los majestuosos glaciares y picos cubiertos de nieve. Sin embargo, estos roquedales están erizados a cada paso de ocultos peligros; súbitamente la tierra de hadas se desvanece para transfigurarse en un "infierno" de innavegables y amenazadores canales, circundados de rocas donde se desatan con furia las turbu-

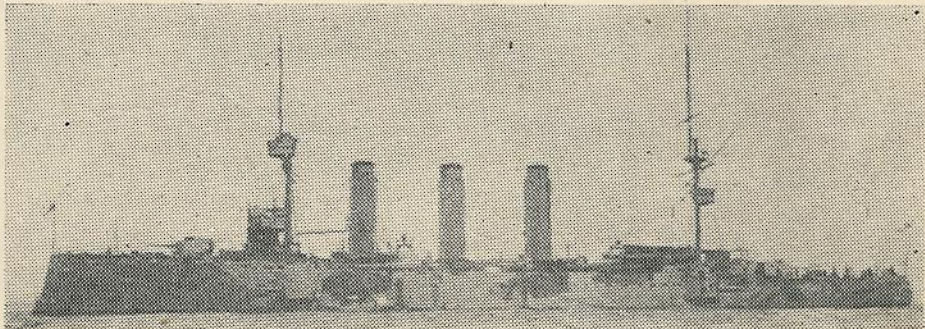
lencias, ululantes chubascos de nieve y fuertes correntadas. El comandante del crucero inglés tenía que buscar su ruta a través de estos tortuosos pasos con cualquier estado del tiempo, confiando que no chocaría con alguna roca sumergida cuya presencia puede o no señalarse por algas marinas vivas. El tenía que arriesgar su buque continuamente en una vigilia interminable y de pesadilla, con el agravante de que sus movimientos podrían ser observados y el descubrimiento del escondite del "Dresden" anunciado por la estela de un torpedo hostil. Hasta el día de hoy las cartas del Almirantazgo de la región demuestran una inquietante profusión de líneas punteadas y zonas en blanco. En 1914 los tres lugares que sirvieron de ocultamiento al "Dresden" figuraban en las cartas locales como tierra firme, de modo que puede colegirse que del mismo modo que el crucero alemán eludía los canales navegables, la búsqueda de los británicos fue llevada a cabo sin la ayuda de información precisa y la que poseían era absolutamente desorientadora.

Al declararse la guerra, Alemania se hallaba en la feliz coyuntura de poder alistar en Magallanes el concurso efectivo de connacionales y simpatizantes. Entre ellos se incluía un número de ex-balleneros y loberos, toda gente de mar, ruda y experimentada, que desde la primera época de la ocupación de Magallanes habían traficado por esas remotas aguas en tiempo de paz y legalidad, o posiblemente también en anticipo al advenimiento "Der Tag". En cada alemán había un reservista imbuido del más ferviente patriotismo y no necesitaba de ninguna medida disciplinaria para que

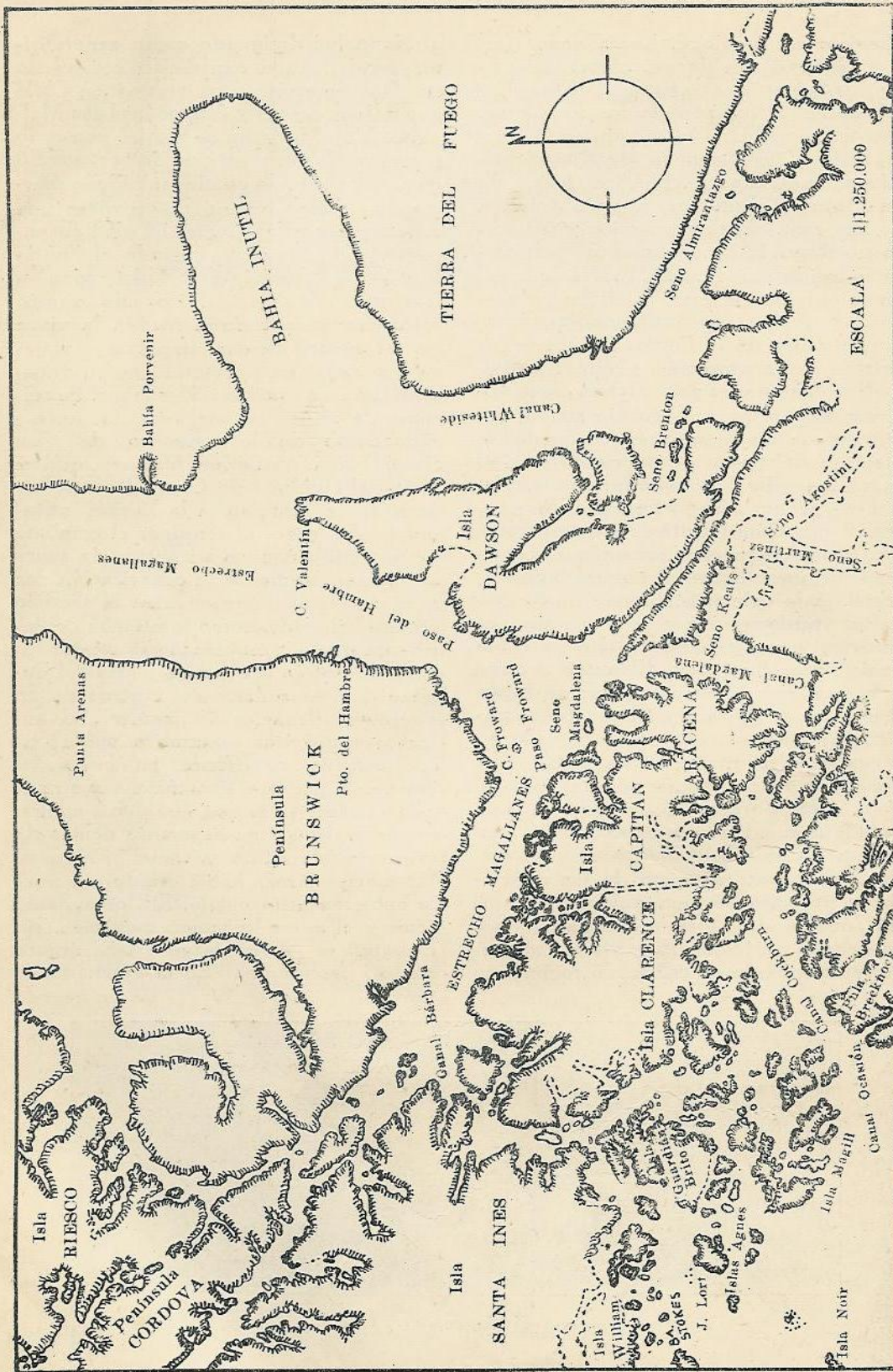
ofre
el e
do p
orie
mas
sona
táni
Su
de a
co m
tren
da
dial,
por
entr
dad
lunt
sent
alej
cam
bía
jas.
esta
mur
fuer
nari
recu
exas
rela
Are
jó a
la e
loca
germ
bién
toct
nía
de l
en a
lo g
ro,

ofreciera sus servicios. Los alemanes en el extranjero son de esa pasta: dan todo por la patria, empero, se sienten desorientados si carecen de un conductor, mas ese conductor lo tenían en la persona del Cónsul alemán, ex Cónsul británico de años antes. El Vice Cónsul de Su Majestad Británica, antiguo Capitán de alta mar, hombre enérgico y dinámico no disponía de personal tan bien entrenado ni disciplinado. Mientras que toda la colonia alemana brindaba su cordial, espontánea y completa cooperación por la causa de la Patria, los británicos entregados la mayoría de ellos a actividades ganaderas se presentaban como voluntarios para prestar servicio activo, ausentándose de Magallanes o quedaban alejados del teatro de operaciones en el campo, donde eran irremplazables. Había que producir lana y frigorizar las ovejas. El Vice Cónsul Británico se ingenió en establecer un sistema muy eficaz de comunicaciones, pero los buques ingleses, fuera de la colaboración de este funcionario, quedaron librados a sus propios recursos durante todo el tiempo de la exasperante búsqueda. El autor de este relato se encontraba a la sazón en Punta Arenas el primer año de la guerra y viajó a Ultima Esperanza, zona situada en la extremidad noroccidental y en cuya localidad puede asegurar que el método germánico de comunicaciones era también eficiente. Un vecino próximo, el aristocrático Barón Von Maltzahn, lo mantenía diariamente al tanto de las noticias de la guerra, que aunque desalentadoras en aquellos días inciertos resultaban por lo general verídicas. Este astuto caballero, ex-oficial de un calificado regimiento

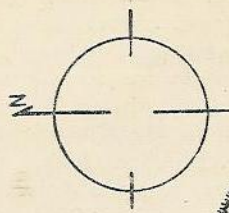
prusiano fue designado como generalísimo local de una expedición compuesta de 500 reservistas reclutados en Chile que debían atacar y ocupar las Islas Malvinas. Von Maltzahn se mostró contrario a este proyecto, y en cambio recomendó que su aventurado contingente desembarcara en Sud Africa para provocar una rebelión entre los Boers. El plan se encontraba bajo estudio cuando el "nom licet" del Almirante Sturdee vino a frustrar su realización. No sólo ocurrió esto, sino que también recibió la visita de un agente alemán, importante viajero comercial en ferretería que se vanagloriaba de su nombre Zur Helle. Se trataba de un oficial del servicio secreto procedente de la escuadra de Von Spee, quien quedó en Valparaíso después del combate de Coronel, debiendo preparar el camino a la fuerza naval nombrada, pero, al terminar el combate de las Malvinas se encontró sin saber qué hacer. Mediante su organización, los alemanes conseguían engañar al servicio secreto británico, como lo atestigua el incidente que a continuación se relata: En cumplimiento a órdenes recibidas del Capitán de Navío Luce del crucero de Su Majestad Británica "Glasgow", el autor aventuró dos temerarias salidas en un pequeño remolcador en busca del "Dresden"; fueron expediciones de película cómica; la región que debía cubrirse era la de Ultima Esperanza dentro de la angostura Kirke y Canal White; el "Dresden" jamás había estado allí pues lo hubieran arrinconado. El Comandante Luce y el autor lo sabían muy bien, sin embargo el Almirantazgo estaba seguro que sí, precisando: "En la ensenada de



Crucero inglés "Kent", 9.800 tons., 14 cañones de 6".



ESCALA 1:125,000



TIERRA DEL FUEGO

BAHIA INUITI

Bahía Porvenir

Estrecho Magallanes

Canal Whitehead

ISLA DAWSON

Paso del Hambre

Península BRUNSWICK

Pto. del Hambre

Punta Arenas

ESTRECHO MAGALLANES

C. Foranad

C. Foranad

Seno Magdalena

ISLA CAPITAN

ISLA CLARENCE

Canal Magdalena

Seno Keats

Seno Breton

Seno Agostini

Seno Martinez

Canal Cochran

Canal Ocasión

Canal Ocasión

Canal Ocasión

Canal Ocasión

Canal Ocasión

Canal Ocasión

Canal Ocasión

Canal Ocasión

Canal Ocasión

ISLA RIESCO

Península CORDOVA

ISLA SANTA INES

ISLA WILLIAM

ISLA J. LOE

ISLA AGNES

ISLA STOKES

ISLA NOIR

Puerto Consuelo donde en alta marea hay dos brazas de agua". Insistieron en que el Comandante Luce revisara a fondo ese pintoresco distrito en detrimento de su humor y con avería de las hélices del "Bristol" y -o del timón del mismo. Al regreso de la expedición el autor durante media hora de plática tuvo que soportar las risitas burlonas del obeso Barón, quien resultó constituir la fuente principal de información suministrada al propio Almirantazgo.

Alberto Pagels de la colectividad alemana y avezado pescador, fue el protagonista que más hizo para mantener a raya a los perseguidores del "Dresden". Posteriormente el autor, en su carácter de antiguo combatiente del bando opuesto, (contaba con solo una semana de experiencia naval en la zona), tuvo ocasión de comentar con él el episodio del "Dresden". Pagels actuó como guía a través de todo el Territorio de la expedición científica de Skottsberg, quien tenía un gran concepto de él. Veinte años desde aquellos sucesos actúan como un bálsamo que permitía discutir estas cuestiones entre los dos en un ambiente sereno y tono amistoso. La narración de Pagels está exenta de lirismo, toda vez que el autor no habla alemán y el conocimiento de aquél del idioma inglés o del castellano es un tanto imperfecto. La inspiración de un Byron justificaría poéticamente la magnificencia de los fjords, montañas nevadas y ventisqueros que constituyen el escenario de la odisea de Pagels. A veces podrán confundirse los nombres de los cruceros, lo que es inevitable debido a la renuencia de Pagels de confesar un conocimiento demasiado íntimo de los hechos. No obstante, el autor estima que la narración es auténtica con excepción de algunas fechas tomadas de memoria, siendo su veracidad comprobada en todos sus detalles. Pagels se hallaba en la flor de la edad en la época del combate de las Malvinas. Era un marino barbirrojo de hercúlea contextura, intrépido, y profesaba una inalterable fidelidad a su Patria, que por supuesto siempre conserva pese a los veinte años más que lleva sobre sus hombros. Fue reservista en un contingente alemán que tomó parte activa contra la

insurrección Boxer de la China de 1900. Mas era un hombre enfermo; casi se le voló la mano izquierda a consecuencia de la explosión de un fusil de fabricación americana cuando estaba limpiándolo a la sazón, en Punta Arenas, dolencia que le seguiría molestando después de varios años en el húmedo clima magallánico. Esta arma provenía de la guerra Boxer, arrancada a un chino en la liberación de los Fuertes de "Taku".

A principios de diciembre de 1914, el transatlántico "Amasis" de la línea Kosmos se separó de la escuadra de Von Spee, escondiéndose en Bahía Hewett, una pequeña caleta desconocida entre millones de isletas a unas 100 millas al SE del Cabo Pilar, el último y temible portal del Estrecho a su salida del Pacífico. Su cometido consistía en servir de buque apoyo de comunicaciones y abastecimientos, manteniendo contacto radiotelegráfico con la escuadra de Von Spee. En el ínterin, el mercante norteamericano "Minnesotan" venía en viaje de los Estados Unidos con un cargamento de 7.000 toneladas de carbón, consignado ostensiblemente a una firma comercial alemana de Punta Arenas, aunque en realidad estaba destinado a la escuadra de Von Spee. Se le ordenaría encontrarse con el "Amasis" y transbordar a sus bodegas la valiosa carga que iría a parar a las carboneras de los buques de guerra alemanes. Desafortunadamente ocurrió una falla, porque al arribar el "Minnesotan" a Punta Arenas, según afirma Pagels, agentes británicos entrometidos aprovechando las simpatías pro-inglesas del Capitán del "Minnesotan" lo indujeron a transbordar el cargamento al "Turpin", que era un barco "internado" de la línea Roland y allí el carbón habría de permanecer inmovilizado. Esto resultó un serio contratiempo ya que pese a que el "Amasis" seguía anclado en la Bahía Hewett como barco de comunicación no contaba casi con carbón y por consiguiente no podía moverse.

En la tarde del 6 de diciembre, unas 40 horas antes de que la vanguardia de Von Spee fuera avistada desde Port Stanley, el Cónsul Alemán recibió de Montevideo aviso urgente en el sentido

de que dos grandes cruceros de batalla "Invencible" e "Inflexible" con otros buques menores convergían hacia Puerto "Stanley". Parece ser que se hubiere filtrado alguna noticia del zarpe secreto del Almirante Sturdee. El Cónsul citado ignoraba el paradero del "Von Spee", pero suponía que se dirigía a ese puerto, es decir, que iba derecho a meterse en la "boca del lobo" que merodeaba alrededor. Sabía que el objetivo eran las islas Malvinas y ello le causó bastante desazón. Una verdadera consternación se apoderó de inmediato de los círculos alemanes; sus organizaciones se agitaron en febril e inútil actividad. Era indispensable prevenir a Von Spee a fin de que no cometiera el desatino de ir a Puerto "Stanley" donde su suerte estaba sellada. Los alemanes aún creían que por las correrías en corso de sus buques y la acción de sus submarinos despejarían de los mares a la navegación británica y así tendrían a los aliados a su merced. Al caer la escuadra de Von Spee dentro del radio de acción de la artillería muy superior de las unidades británicas, la guerra marítima se perdería o por lo menos esta circunstancia contribuiría a la derrota final. Había pues, a toda costa, que evitar el aniquilamiento de la escuadra alejándola de ese sector. El Cónsul Alemán acudió a la casa de Pagels y lo encontró enfermo en cama. Sin embargo, dado los desesperados acontecimientos en juego, le dio órdenes de hacerse a la mar en su débil embarcación. Tenía que zarpar en seguida portador del fatídico telegrama a Von Spee que le sería transmitido desde el "Amasis". Pagels no fue remiso, efectuó apresurados preparativos y acompañado de su camarada del levantamiento Boxer, Hans Schindich, salió en su cáscara de nuez arrosando un furioso temporal del S. O. El barquito pesquero de Pagels, la "Elfreda", de media cubierta y aparejado para una vela chica, media 26 pies de eslora, tenía un motorcito de un cilindro y pocos caballos de fuerza. Nunca ha dependido tanto, de un factor tan minúsculo, de un vehículo tan absurdamente insignificante, mensajero del indulto a cinco barcos de guerra condenados a la destrucción con sus 3.000 tripulantes a bordo. Esto era semejante a aquél que pre-

tendiera llevar las joyas de la Corona dentro de un cambucho de papel en un día de ventarrón!

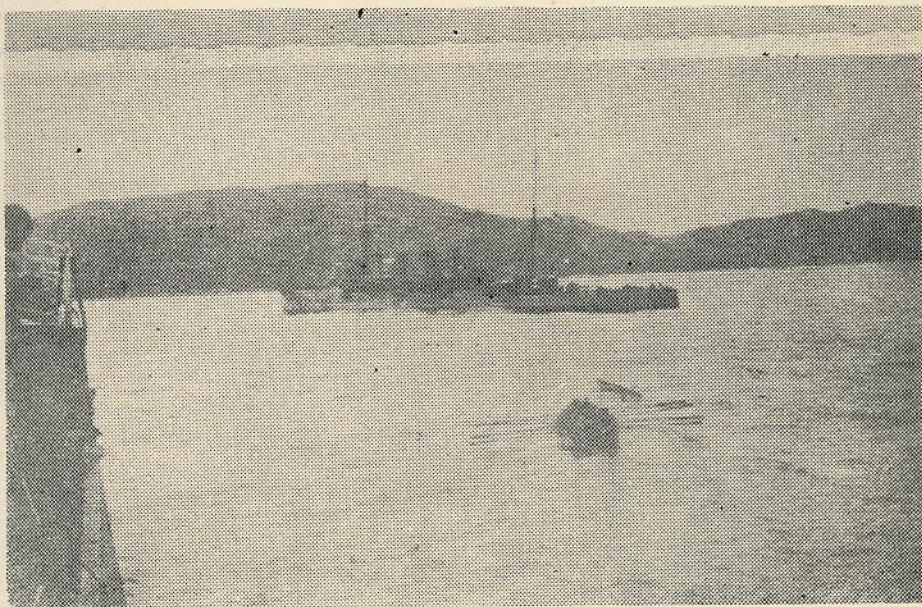
Pareciera que el veleidoso Marte que favoreció la causa alemana hasta el desastre de Coronel, lo hubiese abandonado de repente. La "Elfreda" hincó su proa audaz en el temporal que abatía, mientras su máquina resoplaba con denodado esfuerzo. La dramática carrera contra el tiempo era ya un caso perdido. Avanzaba a paso de tortuga y con frecuencia casi se engolfaba; en dos ocasiones se estuvo inundando lo que obligó a sus cansados tripulantes arrimar a la costa para achicarla. Viró al Sur rumbo a Seno Pedro en Bahía Bell, derrotero marcado en el plano con puntos y afanosamente enfiló en demanda del Canal Cockburn. La última mañana próximos a la bullente península de Brecknock, la tripulación descubrió la silueta de un crucero que corría a gran velocidad por el canal hacia su encuentro. ¿Sería británico? Por un instante abrigaron dudas, pero no, era un crucero amigo, gracias a Dios, se trataba del "Dresden"!

Saludaron con entusiasmo e izaron cuanta señal tenían a bordo, debían hablar con el "Dresden"; pero este pasó raudamente de largo no demostrando ningún interés, ni el más mínimo siquiera por ese barquichuelo. Aunque Pagels lo ignoraba ya se había librado el combate naval de las Malvinas y este encubierto fugitivo era el único sobreviviente de toda una escuadra echada a pique. La "Elfreda" siguió viaje y al cabo de 74 horas de navegación por Punta Arenas, Pagels tambaleante por falta de sueño, dolorida su mano lastimada y semi-desfallecido de cansancio, llegó al costado del "Amasis". Esto ocurrió el 9 de diciembre, 40 horas demasiado tarde. Un grupo tenso de emoción rodeó el aparato "Telefunken" en la cabina del "Amasis". El radio-operador mandaba insistentes mensajes al espacio: "Von Spee, Von Spee, Von Spee, Amasis llamando", Von Spee había desaparecido. Pagels mudo y conmovido comprendió entonces que se había librado una batalla y que ningún mensaje podía ya alcanzar

en e
Spee
hac
ayu

A
ba a
guic
do
mer
ran

A
el
día
ro
que
ras
Est
den
des
nav
gle
ra
bus
bar
Mi
sur
rret
Pun
cier
de
cua



Crucero inglés "Glasgow", 4.800 tons, 2 cañones de 6" y 10 de 4".

en este mundo al bizarro Almirante Von Spee. No quedaba ahora otra cosa que hacer que prestarle al "Dresden" toda la ayuda posible.

Al día siguiente la "Elfreda" retornaba a Punta Arenas en dos singladuras seguida por el "Amasis" que, desamparado y huérfano, y con el carbón estrictamente necesario, fue allí internado durante la duración de la guerra.

A su llegada Pagels se enteró de que el "Dresden" había entrado a puerto el día 11 perseguido de cerca por el crucero de Su Majestad Británica "Kent" que apareció en Punta Arenas pocas horas después que se le escapara su presa. Esta fue la segunda escapada del "Dresden" el cual se refugió en Bahía Hewett después de su larga huida de la batalla naval. Quedó sin carbón en el canal Beagle, por lo que mandó gente a tierra para aprovisionarse con presteza. El combustible, leña húmeda y fofa, la quemaban porque no había otra cosa mejor. Mientras estaba ocupado en esta tarea surgió un escampavía chileno que lo correteó, viéndose obligado a dirigirse a Punta Arenas, donde pudo obtener suficiente carbón. Al poco tiempo después de estos acontecimientos fue justamente cuando Pagels se topó con el "Dresden"

no logrando se detuviera. En Punta Arenas se reaprovisionó con briquetas de carbón del buque internado alemán "Turpin" durante su permanencia en puerto de 22 horas. Las briquetas no formaban parte del cargamento del poco considerado "Minnesotan", sino que pertenecían al combustible del buque alemán. Desde este momento hasta que se largara al Pacífico para atacar barcos aliados,—ensayo desventurado por cierto de la hora undécima—, puesto que encontró su aniquilamiento en Juan Fernández. El "Dresden" se convirtió así en un proscrito, emboscándose en esa especie de "paraíso fuera de la ley", inaccesible a todos menos a los que poseían las llaves del secreto. Pagels descansó un solo día y hubo de salir de nuevo, despachado al "Dresden" en Bahía Hewett. Realizó tres viajes sucesivos y al parecer nadie hizo esfuerzo alguno para seguirlo a hurtadillas hasta la madriguera del "Dresden". Por lo menos no se había organizado ninguna expedición británica de carácter particular con tal objeto. En el último de estos tres viajes el Comandante, hombre al parecer de pocos amigos, le dijo a Pagels que había detenido al "Galileo", pequeño cutter tripulado por un francés y un ruso que avistando su buque, intentaron seguir de largo. El

Capitán Lüdecke aceptó las excusas de que eran neutrales de buena voluntad, interesados sólo en buscar campo apto para poner ovejas. Les suministró pan bazo y provisiones surtidas deshaciéndose de ellos y permitiéndoles que continuaran su camino.

Pagels se inquietó de veras cuando supo esta noticia; conocía a los tripulantes del cutter y tenía sospechas de que se trataba de una expedición comisionada al azar para ubicar el barco escondido y cobrar una buena recompensa de las reconocidas autoridades británicas. Le hizo presente al Comandante que era raro encontrar en Magallanes personas neutrales; los propios alemanes aún podrían sobornados, traicionarlo y recomendó un pronto cambio de fondeadero yendo a otro sitio igualmente oculto. Aconsejó la Bahía Christmas situada en el canal González, una pequeña caleta que figuraba en las cartas náuticas como tierra firme e inexplorada, pero que en realidad comunicaba al Canal Bárbara con la Bahía Stokes. El Comandante del crucero zarpó al instante; después de este incidente: se puso más precavido, prueba es que al recibir más tarde una visita de un connacional lobero acompañado de numerosos indígenas, (una especie de

serallo flotante), los hizo subir a bordo imponiéndoles su hospitalidad. Allí retuvo a los "distinguidos" huéspedes hasta abandonar la Bahía Christmas en procura de un nuevo escondrijo: una bahía sin nombre de la extremidad de la costa Breaker, isla Santa Inés. Pagels por su parte volvió rápido a Punta Arenas llegando antes de la "Galilea". Observó desde el muelle que el remolcador regional "Eduardo" se preparaba para un largo crucero y se enteró que lo fletaba un grupo de tres exploradores que cargaban gran cantidad de palas, picotas y otros implementos de minería. Luego de examinar a estos hombres verificó por sus trazas que pertenecían a la Marina británica. De modo que los pretendidos buscadores de oro no eran más que una partida de oficiales de la Marina de Guerra que zarpaban en una expedición que tenía por objeto confirmar las noticias traídas por el "Galilea" respecto del hallazgo del "Dresden". Pagels y su compañero se hicieron a la mar con la "Elfreda" esquivándose durante 14 días consecutivos en aguas del canal Bárbara. Pudo observar los movimientos de este enemigo que según supo más tarde llegaron hasta la misma región austral del Cabo de Hornos. Cierta día y desde una abra abrigada, fuera de la vis-



La goleta "Elfreda".

ta del
vegane
ción a
condit
norte.
modo
se libr
les ing
no es
por la
cupad
creyó
poder
le per
En cie
sancio
timón,
den"
una re
distan
govern
lo cre
den".
nazas
llegó a
gación
contra
razón
que él
cados
comó
en lo
simista
tas se
ra. D
do dor
llarse,
primer
manda
niente
debía
garse
modor
rita" t
fusilad
les. En
la ciud
fusil a

En
nes se
la suer
corto
convin
ra de
Córdo

ta del "Eduardo", vio al remolcador navegando por el Canal Bárbara en dirección al Sur, en circunstancias que el escondite del "Dresden" estaba justo al norte de la posición del "Eduardo", de modo que providencialmente para aquél se libró de ser descubierto por los oficiales ingleses que pasaron de largo. Esto no debe sorprender, ya que la entrada no es conspicua y está bien disimulada por la naturaleza. Pagels, siempre preocupado por el destino del "Dresden" creyó entonces que era asistido por algún poder sobrenatural de premonición que le permitía anticipar sus movimientos. En cierta ocasión, derrotado por el cansancio se quedó dormido en la barra del timón, llegando a soñar que el "Dresden" había cambiado de sitio detrás de una roca y a un centenar de yardas de distancia. En medio de la obscuridad gobernó derecho al lugar intuido y quién lo creería: allí mismo estaba el "Dresden". Por esos días, Pagels recibió amenazas de parte de cierto personaje que llegó a ofrecerle 2.500 libras, con la obligación de que permaneciera neutral, caso contrario sufriría las consecuencias. Con razón o sin ella tuvo la certidumbre de que él y la embarcación estaban "marcados" y que si lo pillaban lo colgarían como espía de guerra. Quizá estuviera en lo cierto al hacer estas reflexiones pesimistas, pues los sentimientos partidistas se exacerban cuando se está en guerra. Durante una de las recorridas a fondo donde el "Dresden" nunca podría hallarse, el autor fue acompañado por el primer oficial del "Glasgow". El Comandante impartió órdenes que si el Teniente corría el riesgo de ser capturado debía saltar sobre la borda al mar y ahogarse antes de exponer al "heroico" Comodoro del remolcador y a su "benemérita" tripulación a ser apresados y luego fusilados o ahorcados como espías civiles. En adelante Pagels no se movió de la ciudad ni se iba a dormir sin tener su fusil a mano.

En estos días la causa de los alemanes se vio favorecida por un vuelco de la suerte. El "Dresden" estaba de nuevo corto de combustible y provisiones. Se convino que el buque mercante que fuera de la Compañía Bremen, el "Sierra Córdoba" de 14.500 toneladas, auxiliar

del "Kronprinz Wilhelm" y separado de éste después de desembarcar un contingente completo de prisioneros aliados, provenientes de vapores hundidos por el buque de guerra, debía encontrarse con el "Dresden" y transbordarle 1.500 toneladas de carbón y provisiones misceláneas sacadas a las víctimas de las depredaciones del corsario. El Capitán del "Sierra Córdoba" no había estado nunca en aguas del Estrecho. No había duda que él sabía que el Estrecho estaba patrullado constantemente por cruceros británicos y que tenía que confiar en una navegación temeraria para escapar su vigilancia. Dos o tal vez tres cruceros estaban estacionados en "Bahía Posesión", cerca de la costa Norte del Estrecho, desde cuya situación podrían dominar la ruta navegable que en este punto se aproxima a la costa de Tierra del Fuego. Entre esta costa existe un extenso banco, el "Orange", que se considera tan inapto para la navegación que ni siquiera están marcados en las cartas los sondajes. Lo bordea una cantidad de pequeños bancos cuya profundidad es de 3 a 15 brazas. Esta ruta, por consiguiente, sólo es recomendable a aquellos armadores que quieran explotar a las compañías aseguradoras! Era absurdo concebir que barco alguno navegara voluntariamente sobre el banco "Orange", mientras que cualquier buque navegando por la ruta normal, no dejaría de ser avistado por los vigilantes cruceros. El Capitán del "Sierra Córdoba", como si navegara en alta mar, entró por el Atlántico, atravesó la Primera Angostura con marea llena, pasando sobre el banco "Orange", rozando Punta Anegada. Se ciñó a la costa de Tierra del Fuego haciendo caso omiso de boyas u otros refinamientos náuticos modernos. La visibilidad era escasa y los cruceros no pudieron divisarlo, pues navegaba varias millas más al Sur. El Capitán condujo en fin, su navío a Punta Arenas en la feliz ignorancia de haber realizado el milagro. Esta fue la primera vez en que un barco de cualquier tonelaje haya pasado encima del banco "Orange" y posiblemente será la última.

El "Sierra Córdoba" fue informado de su punto de reunión con el "Dresden" y salió a todo vapor en su demanda. Sin

embargo, la escapatoria no resultaría tan fácil, ya que el buque de Su Majestad Británica "Kent", avisado telegráficamente del pasaje del vapor, arribó a Punta Arenas dos horas después, ostensiblemente a cumplir con las autoridades locales. Al avistarse el inoportuno buque de guerra, el Cónsul Alemán despachó un piloto de la localidad, Capitán Rothemburg en un remolcador para darle alcance y ordenarle que buscaran el más próximo fondeadero, a fin de ampararse en aguas territoriales y evitar la captura.

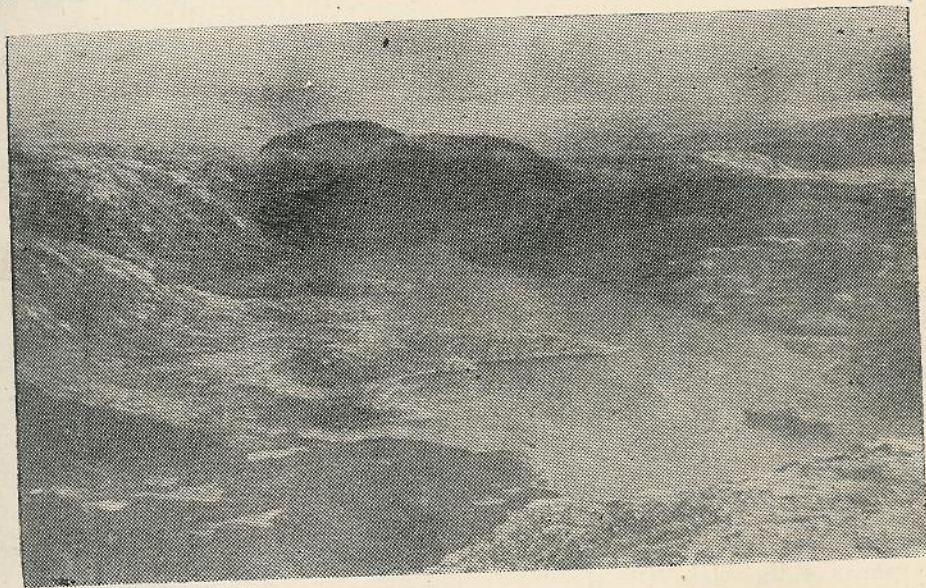
Como de costumbre, si bien el trabajo de los funcionarios fue eficaz no así el material empleado. El remolcador resultó demasiado lento para dar alcance al "Sierra Córdoba", siendo poco rato después aventajado con facilidad por el "Kent". A pocas horas de Punta Arenas, justo detrás del Cabo Froward se encuentra Bahía Snug y allí el "Sierra Córdoba" se apercibió de que le pisaban los talones. En seguida se deshizo de los códigos y libro de bitácora, y entró en Bahía Snug escoltado de cerca por el solícito "Kent", que mandó a bordo una comisión de oficiales conminando al "Sierra Córdoba" levar anclas y seguirlo. El Capitán Schaeffer se rascaba la cabeza dudando si debía cumplir el mandato o enviar al Capitán del "Kent" a "buena parte", cuando el cazatorpederos chileno "Lynch" apareció en escena. Su Comandante le ordenó al "Kent" alejarse. Mala suerte, pues no tuvo más remedio que abandonar la presa y retirarse del lugar. El oficioso cazatorpederos no se movió hasta que los humos del "Kent" desaparecieron en lontananza. El Capitán Rothemburg subió a bordo del "Sierra Córdoba" y pilotó el carguero liberado al seno Martínez, aislamiento magnífico bajo los imponentes ventisqueros del Monte Sarmiento. El Seno Martínez dista 100 millas de Bahía Christmas donde se refugiaba el "Dresden". Era un sitio ideal para los propósitos que albergaba el "Sierra Córdoba"; entrada angosta y larga, encerrada casi por alto y escarpada costa a pique y sin salida. Al debutar el "Sierra Córdoba", el Capitán Rothemburg reemplazó como piloto a Pagels porque el motor de la "Elfreda" fallaba debido a una rotura del cilindro producida en el

último viaje al "Dresden". La reparación era engorrosa; la soldadura de los talleres en tierra no aguantaba, motivo por el cual la pieza dañada fue llevada a bordo del "Tucumán", otro barco alemán "internado". Se le puso en la fisura del cilindro una mezcla de goma y otras substancias, misteriosa aleación que sirvió lo más bien. Arreglada la "Elfreda" fue despachada inmediatamente al "Sierra Córdoba", en Seno Martínez, llevándose un nuevo juego de códigos para substituir los de Snug Bay. Esta clave fue colocada dentro de un barrilito impermeabilizado con cera atado a un boyarín para que pudiera ser achado al agua en caso de que la "Elfreda" tropezara con dificultades. Tomó rumbo al Seno Angostura y cuando entraba al Canal Magdalena, hacia las dos de la madrugada, en que comenzaban a aclarar las brumas rastreras, divisó humos que surgían de seis chimeneas: los del "Kent" y del "Carnavon", cercanos a la costa de Bahía Sholl. Pagels temía haber sido descubierto por los cruceros lo que resultaba una gran contrariedad, pues se encontraban muy próximos al escondite del "Sierra Córdoba". Todo el mundo conocía su activa colaboración con los alemanes y si intentara huir con seguridad lo atraparían. Aun si lograba escapar de golpe, los cruceros concentrarían su atención en esa localidad que contenía la presa que ansiosamente buscaban. Cerró el timón a estribor, arrojó los códigos en un sitio reconocible y avanzó calculando de pasar a menos de 200 yardas de los buques de guerra al ancla. Mientras navegaba hizo disparos a cuantas aves acuáticas reales o imaginarias volaban por ahí, para dar la impresión de cierta indiferencia y desaprensión respecto a tan comprometedor encuentro.

Fondeó entre los buques y la costa echando las redes y nadie lo importunó. No pescaron nada, más que sueño!, y a las 7 horas de la misma mañana los cruceros levaron anclas, dirigiéndose lentamente hacia el Sur. Esta maniobra los acercó más al "Sierra Córdoba" y Pagels siempre temeroso surgió a la siga de sus movimientos. Uno de los buques puso la proa a Cabo Turn y luego ambos viraron hacia el Norte. Nuevamente el éxito estuvo al alcance de su mano. Pa-

gels desapareció antes de que volvieran atrás, pues consideró una imprudencia llegar al costado del "Sierra Córdoba". Ojos avizores podían muy bien escrutarlo desde la costa y si se internaba en el Seno Martínez delataría su presencia. Resolvió ir al Estrecho de Magallanes vía Canal Bárbara e informar al "Dresden". Recuperó primero los códigos y cuando ya entraba al Estrecho, al anochecer, divisó al "Glasgow" que venía de Punta Arenas en su persecución. Nuevamente fue avistado, pero esta vez trató de eludir al inglés a medida que se le acercaba el "Glasgow" logró meterse en unos intrincados canalizos donde no podían penetrar buques de mayor tonela-

je. A pesar de todo, la situación continuaba crítica para él, hasta que por fin la obscuridad protectora le permitió despistar a su perseguidor. La "Elfreda" silenciaba el ruido, "chucu", "chucu", del escape, mediante un artefacto que consistía en un tarro de querosén agujereado y recubierto de lona—(sírvanse tomar nota los fabricantes de aviones)!. A las 9,30 llegó al costado del "Dresden"; el Comandante Lüdecke resolvió que algo debía hacerse para justificar su existencia. El no estaba satisfecho solamente con tener en jaque una escuadra entera que andaba buscándolo, por lo que decidió hacer trabajar a su gente, para



Uno de los escondites del "Dresden": Seno Martínez.

mantenerla en un alto grado de eficiencia, aunque la moral fuera excelente.

Para romper el cerco debía tener carbón y víveres que estaban en las bodegas del "Sierra Córdoba", sólo a 100 millas de distancia; pero era prácticamente lo mismo que si se encontraran en el otro extremo del globo. Este buque estaba sometido a un bloqueo tan perfecto por parte de las naves británicas estacionadas en Bahía Sholl que ni siquiera una gaviota que volase desde Seno Martínez pasaría inadvertida. Optó por tomar una decisión desesperada; el carguero a toda costa debía romper el

bloqueo aprovechando el mal tiempo reinante y cuando fuera peor la visibilidad, para dirigirse a Bahía Christmas. Pudiera ser que la suerte le sonriese, de todas maneras la misma audacia del plan habría de contribuir a su buen éxito. Cualquier cosa era preferible a esa forzada inactividad.

Pagels recibió órdenes de acudir al "Sierra Córdoba" con instrucciones escritas para el piloto, Capitán Rothemburg, en el sentido de conducir el buque al lado del "Dresden" como mejor pudiera. En la noche breve del verano de estas latitudes, la "Elfreda" se deslizó

frente a los tres cruceros británicos anclados en Bahía Sholl, pegado siempre a la orilla oriental del canal, lo que le permitió eludir los cruceros, a unas tres millas de distancia. Al atracar al "Sierra Córdoba" le hizo entrega al Capitán Rothemburg de las instrucciones de forzar el bloqueo y reunirse con el "Dresden". Dicho Capitán, hombre de carácter indeciso se descorazonó declarando que el plan no tenía pies ni cabeza y que seguramente serían apresados. Le horrorizaba la idea de verse colgado de los penoles de las vergas británicas; ya tenía bastante de tanta insensatez e insistió que lo llevaran inmediatamente a Punta Arenas.

Se originó una áspera discusión; el aprensivo piloto no cambió de parecer y al fin Pagels no tuvo más remedio que ceder y llevarlo a puerto seguro. La "Elfreda" zarpó conduciendo como pasajero al Capitán Rothemburg quien experimentó sobresaltos cuando pasaron en la vecindad de los cruceros, sin que nada ocurriera; Pagels regresó inmediatamente al "Dresden" informando respecto a la renuncia del piloto y se ofreció valientemente a cumplir él mismo la tarea. Sus servicios fueron aceptados con agrado por el Comandante Lüdecke, quien le ratificó su mayor confianza. En esta oportunidad Pagels tuvo un cambio de ideas con el Comandante Lüdecke. Habiendo forzado varias veces el bloqueo de los cruceros sin ser visto y sabiendo además que ellos estaban apostados en Bahía Sholl, a pocas millas del "Dresden" le rogó al Comandante salir, asegurando poder acercar el buque de guerra alemán a unos cuantos centenares de yardas del desprevenido enemigo sin ser advertidos. Sugirió que acto seguido, con tres torpedos bien dirigidos podría suprimir tan indeseables vecinos. El Comandante Lüdecke rehusó en forma terminante; no quería saber nada de lo que constituiría una violación de la neutralidad de un país como Chile, ya que tal acción haría más mal que bien. El golpe de suerte para Pagels fue el burlar el bloqueo con el "Sierra Córdoba". El tiempo era atroz, tanto como suele serlo en esas latitudes, circunstancia propicia para la prueba que casi le costara la vida. Las pésimas condiciones climáticas hicie-

ron posible el éxito alcanzado; en condiciones diferentes no tenían ninguna probabilidad de evadir la vigilancia de los cruceros. El 2 de enero la "Elfreda" emprendió viaje en medio de una tempestad que no amainaba, sino que arreciaba en violencia, siguiendo en la ruta al Sur del Canal Cockburn expuesta a las furias de la ventolera. En ciertos momentos incluso llegó a inundarse, obligándola a anclar al resguardo de la costa, mientras que Pagels y su fiel compañero achicaban el agua de la embarcación. Casi se murieron de frío y de fatiga; en lo más negro de la noche tormentosa cruzaron de nuevo frente a los cruceros sin mucho riesgo de ser avistados. La tempestad los detuvo y tuvieron que fondear por algunas horas en las cercanías.

El día 3, completamente agotada la tripulación, la "Elfreda" dificultosamente se puso al costado del "Sierra Córdoba". Su atildado Capitán Schaeffer se indignó muchísimo cuando en cumplimiento de órdenes se vio obligado a hacer entrega del comando de su magnífico buque a este hombre que subía a bordo con catadura de pirata. Sin embargo, no tuvo más remedio que obedecer las mismas y ello del mejor grado posible, sumiéndose en un profundo abatimiento. Pagels ordenó alistar las máquinas para las 8 p. m. del siguiente día 4 de enero. La "Elfreda" fue izada sobre cubierta poco antes del zarpe. Previamente había echado las redes, tuvo la fortuna de pescar más de una tonelada de róbalo que fue apreciado en el menú de la tripulación. A las 8 p. m. el "Sierra Córdoba" levó anclas, levantando el máximo de presión en las calderas y colocando una rejilla en la chimenea para no ser traicionado por las chispas. Durante las primeras 10 millas en plena navegación por el Canal Martínez, las montañas ocultaban su presencia de los buques británicos. El momento álgido llegaría cuando debía enfrentar el Seno Keats que domina la Bahía Sholl. Ciertos factores favorables vinieron en ayuda del esquivo vapor alemán. Arreciaba la violencia del temporal y la noche estaba oscura como boca de lobo y a excepción de ciertos intervalos, era difícil discernir los objetos a una distancia más allá de 100 yar-

das. Luego de avanzar con cautela hasta el término del Seno Martínez el "Sierra Córdoba" viró en redondo para el Canal Keats. Se recostó sobre la escarpada costa del Goodwin que le proporcionaba un espléndido telón de fondo y tomó velozmente el rumbo conveniente. La cerrazón y cortante nevisca contribuía a mantener la oscuridad reinante. Ya estaban cerca de los cruceros, pero con un tiempo así era inútil el mejor vigía. Pasados éstos de largo, quedaba aún para el "Sierra Córdoba" el problema de navegar casi a ciegas, por ese canal terriblemente oscuro, erizado de rocas y de islotes que lo conducían al Cockburn para desembarcar en el paso Adelaida. Pagels recordaba los frenéticos presagios de Schaeffer durante este "paseo" tan

poco ajustado a los cánones náuticos. No obstante, comprendía que había que correrse el riesgo. Todo sea por la Patria. La entrada a Bahía Christmas, Canal González pudo haber sido un desastre para ellos, pese a la buena suerte inicial, aun considerando que la alcanzaba con las primeras luces del día. El pasaje serpentea en forma de una "S" cerrada con un máximo de 100 yardas de anchura, flanqueado por altos y profundos acantilados, lo que significa una osada maniobra, incluso para una embarcación del porte de una canoa. La fortuna estaba de parte de ellos; el "Sierra Córdoba" sorteó el paso con una fortísima correntada vaciante en contra, que con la ayuda de sus poderosas máquinas y doble hélice, pudo gobernar con eficacia, superando este último escollo. El "Sierra Córdoba" ancló a unas 400 yardas detrás del "Dresden", en medio de las delirantes manifestaciones y brindis de ambas tripulaciones. En realidad la hazaña cumplida será mejor apreciada por marinós que conozcan esas aguas. Pagels estaba demasiado rendido y agitado por la reacción nerviosa para tratar de acercarse al crucero, de modo que tan pronto largó anclas se fue a acostar en la cabina. Su descanso se prolongó por un día entero, cuando fue despertado por una brusca sacudida. Se precipitó en mangas de camisa al puente de mando, apercibiéndose entonces de que el Capitán Scheaffer había levado anclas para ir al costado del "Dresden". Suponiendo ya pasado todo peligro, evidentemente no se percató del significado de una mancha de algas marinas vivas junto al costado de babor. El buque de improvisó derivó hacia unas rocas sumergidas que lo hicieron escorar ominosamente. Corría una fuerte correntada y se tuvo la impresión de que el "Sierra Córdoba" había quedado prisionero definitivamente del hermoso paisaje circundante. El insustituible Pagels, a medio vestir, como dijimos, volvía a tomar el mando provisional del buque. Manióbró con espías atravesadas y anclotes fondeados afuera; haciendo accionar alternativamente ambas hélices, dio marcha atrás a toda fuerza y después de bastante esfuerzo y sacudimientos logró reflotar su barco. Una buena escapada y pri-



El Sr. Pagels en su casa

mera vez que el Capitán Scheaffer demostrara simpatía hacia su ocasional reemplazante.

Hay poco más que contar. Pagels realizó nuevos viajes de aprovisionamiento al "Dresden", hasta fines de febrero, fecha en que junto con su buque auxiliar cambiaron de fondeadero por una bahía desconocida situada en la Costa Breaker en la Isla Santa Inés en vísperas de incursionar al Pacífico. Estas expediciones de Pagels se hacían con los remolcadores a vapor "Kosmos" y "Explorador" puesto que las continuas escapadas nocturnas de la "Elfreda" habían sido denunciadas al patrullaje marítimo policial. En cierta oportunidad, empero, pasó a toda velocidad ante una escuadra sin ser molestado, también se vió favorecido por la política de no agresión de la colonia británica y ya nadie lo persiguió. Vio al "Dresden" por última vez en su fondeadero de la costa Breaker cuando siendo portador de órdenes para su Comandante de dirigirse al Cabo de Hornos donde se reuniría con un buque carbonero, vino con la "Elfreda". El Comandante Lüdecke le informó en esta ocasión que sus servicios ya no serían requeridos más, por cuanto él saldría al mar abierto. Pagels, desalentado trató de convencer al Comandante de continuar eludiendo los cruceros británicos. Se aproximaba el invierno con sus noches más largas y podría escabullirse por tiempo indefinido; así lo aseguraba y con la perspectiva además de poder atrapar algún enemigo. Pero no habían razonamientos posibles, ya estaban hartos de este juego; como alternativa Pagels propuso rellenar carboneras y hacer

que el "Alda", barco que traía el carbón, escoltara al "Dresden", doblando el Cabo de Hornos hasta bien adentrados en el Océano Atlántico; más tarde en pleno Atlántico Norte, romperían el bloqueo por el norte de Escocia y llegarían a Alemania. "Si Ud. se aventura por el Pacífico le espera un adiós definitivo, Herr Kapitán"! El echaría a pique la fiel "Elfreda" y lo acompañaría de regreso a Alemania. No, no sería así, sino que Pagels y la "Elfreda" continuarían sus viajes en los canales para engañar a los ingleses, haciéndoles creer que el "Dresden" todavía se hallaba allí. Esta fue su tarea hasta la segunda quincena de marzo, cuando se le informó de la mala noticia del fin acontecido al "Dresden".

El Capitán Lüdecke creyó de su deber hacer sus correrías en el Pacífico y hundir naves aliadas. Empleado el "Dresden" en este cometido la suerte se le mostró adversa. Los resultados en realidad fueron escasos y mientras se hallaba fondeado en bahía Cumberland de la isla Juan Fernández, el 14 de marzo de 1915, al ser sorprendido por los cruceros ingleses "Glasgow" y "Kent", abrió las válvulas y voló su santabárbara.

A Pagels se le confirió la Cruz de Hierro de Primera y Segunda Clase, y bien merecía estas honrosas distinciones. Además todos los buques alemanes que visitan a Punta Arenas nunca dejan de enviar a tierra algún oficial para complimentarlo. Es una lástima que en la hora de la prueba, no haya existido la contrapartida de un Pagels de nuestro lado, pues ello, sin duda, nos hubiese ahorrado muchísimos sinsabores.

* * *

El mayor telescopio jamás construido es el reflector Hale instalado en el Monte Palomar, en California. Su espejo principal mide 5.20 metros de ancho y pesa 14,5 toneladas. A través de este enorme instrumento la luna aparece como si se hallara a sólo 12 kilómetros de distancia.

* * *

RECTIFICACION

En "Revista de Marina" N^o 1, enero-febrero del presente año, página 25, se insertó el artículo "El ocultamiento del "Dresden" haciéndose figurar por error, como autor del original, al Sr. Francisco Campos Menéndez, quien en verdad lo tradujo de un artículo del Sr. Robert Riddell publicado hace años, en inglés, en el "Black Wood Magazine" bajo el seudónimo de "CALAFATE".