

KARL WAGNER RETTIG: UNA VIDA ENTRE DOS GUERRAS

Historia de un marino alemán del sms Dresden

CAROLINA MIRANDA SAN MARTÍN (autora)

SUSANNE HINKE BRETSCHNEIDER Y PATRICIA VALENZUELA WAGNER (cols.)



UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
DE CHILE

MÁS UNIVERSIDAD

KARL WAGNER RETTIG:
UNA VIDA ENTRE DOS GUERRAS

HISTORIA DE UN MARINO ALEMÁN DEL SMS DRESDEN

Karl Wagner Rettig: una vida entre dos guerras

Historia de un marino alemán del SMS Dresden

Carolina Miranda San Martín (autora)

Susanne Hinke Bretschneider (colaboradora)

Patricia Valenzuela Wagner (colaboradora)

Primera edición: septiembre, 2025

Santiago, Chile

Ediciones Universidad Autónoma de Chile

<https://ediciones.uaautonoma.cl>

© Universidad Autónoma de Chile

Avenida Pedro de Valdivia 425

Providencia, Santiago, Chile

Portada: tres marineros, al centro Karl Wagner Rettig

Gentileza: colección familia Valenzuela Wagner

Dirección editorial: Isidora Sescnic

Corrección de textos: Andrea Uribe

Diseño y diagramación: Antonia Sabatini

Todas las imágenes del libro pertenecen a la colección de la familia

Valenzuela Wagner a excepción de las que indican otra fuente.

ISBN digital: 978-956-417-067-1

ISBN impreso: 978-956-417-069-5

RPI: 2025-A-4296



Este material puede ser copiado y redistribuido por cualquier medio o formato, además se puede remezclar, transformar y crear a partir del material siempre y cuando se reconozca adecuadamente la autoría y las contribuciones se difundan bajo la misma licencia del material original.

El libro fue sometido a evaluación externa.

Patrocinadores:



Embajada
de la República Federal de Alemania
Santiago de Chile



MUSEO
MARÍTIMO
NACIONAL



DEUTSCH - CHILENISCHER BUND
LIGA CHILENO - ALEMANA



KARL WAGNER RETTIG:
UNA VIDA ENTRE DOS GUERRAS
HISTORIA DE UN MARINO ALEMÁN DEL SMS DRESDEN

Carolina Miranda San Martín (autora)

Susanne Hinke Bretschneider
y Patricia Valenzuela Wagner (colaboradoras)

Dedicado a mis padres,
Edeltraut Wagner Bawlitza (1930-2024)
y Rodolfo Valenzuela Rojas (1927-2007),
quienes me inculcaron el amor
y la admiración por Alemania.

Patricia Valenzuela Wagner

ÍNDICE

Presentación	11
Introducción	15
Su vida antes de la Primera Guerra Mundial	23
Misión en México	33
Se inicia la Gran Guerra	39
En las costas de Chile	51
Encuentros decisivos entre ambas armadas	59
El combate de Coronel	59
Combate de las Falkland (Malvinas)	76
Escondidos en los canales del sur de Chile	83
Regreso al archipiélago de Juan Fernández	93
La vida en la isla Quiriquina	105
<i>Quiriquina Zeitung</i>	116
Los últimos días en Quiriquina	135
La vida en Chile fuera de la marina	141
Formación de la familia Wagner Bawlitza	152
La anhelada indemnización	158
Nuevos tiempos difíciles	163
Conclusiones	177
Referencias	183
Transcripción de la bitácora de Karl Wagner Rettig	187

PRESENTACIÓN

La investigación que se presenta corresponde a un relato testimonial. Mucho se ha escrito sobre el sms Dresden, pero muy poco sobre su joven tripulación: qué sentían, cómo vivían o su esperanza de retornar a Alemania y bueno, aquí bien se aplica el dicho «uno propone y el destino dispone». El hilo conductor del documento es el diario en el que Karl Wagner Rettig, marinero de la dotación del sms Dresden, escribía una y otra vez, lo que evidencia lo que les mencioné recientemente.

Quisiera manifestar que esta es una iniciativa personal que vengo empujando desde hace muchos años, cuando llegaron a mis manos el diario, el gallardete del buque, la gorra y otras pertenencias de Karl Wagner.

El desarrollo de este libro constó, entonces, de dos grandes etapas. La primera comenzó con la transcripción y traducción del diario, que estaba escrito en Sütterlin,¹ al alemán, donde conté con la valiosa ayuda de Gerd Pagels, a quien conocí por casualidad en el Museo Marítimo Nacional, y la traducción del alemán al español hecha por Susanne Hinke, mi amiga. Y ¡qué curiosa es la vida! Gerd fue el hijo menor de Albert y un gran amigo de Karl.

Pero ¿quién era Karl Wagner Rettig? Primero que todo fue mi Opa (abuelo).

Karl murió en 1950 y yo nací en 1960, no lo conocí y mi madre no habló mucho de él. Lo poco que me contaba era que

era un padre amoroso y preocupado, tanto así que a veces muchos cuidados me molestaban. Me despertaba y me vestía rápido ya que él me esperaba en el salón. Se sentaba con la pierna arriba y poniéndome sobre sus rodillas me balanceaba, me hacía caballito y este juego me gustaba mucho. Sin embargo,

1 Antigua caligrafía alemana.

en la mesa era muy estricto, había que sentarse muy derecha y no podía hablar, si faltaba algo me lo indicaba solo con la mirada y yo debía ir a buscarlo (la sal, por ejemplo) y, cuando venían visitas, los niños comíamos aparte de los adultos. Por esa razón nunca supe quiénes los visitaban, además que nos mandaban a acostar. Tenía un negocio de cosas eléctricas (lámparas, radios, instrumentos musicales). En la parte trasera de su negocio tenía un taller de reparación de motores. Habitualmente llegaba en la noche de su trabajo y yo a esa hora ya estaba acostada. Iba a mi pieza y me decía en alemán «*gute Nacht, schlaf gut* (buenas noches, duermes bien)». Me enseñó a rezar el Padre Nuestro en alemán.

Con mi madre se entendían muy bien. Nunca los vi discutir.

Los sábados y los domingos no salía, pero cuando lo hacíamos y andábamos en auto le gustaba tomarme fotografías.

Era muy regodeón para comer y la temperatura de los alimentos debía ser la que le permitiera comerlos enseguida. Le gustaba mucho la carne de vacuno.

Cuando salía de vacaciones gustaba de ir a jugar con sus amigos (solo varones) al Club de la Unión en Valdivia. Fumaba mucho.

Habrán pasado cuántos, veinte años tal vez, pero la idea de un libro testimonial que lo homenajeara rondó siempre en mi cabeza.

El nacer en el confín del mundo es una oportunidad maravillosa para tiempos de conflictos. Nada llega tan lejos y eso le pasó a Karl. Al terminar la Primera Guerra Mundial, su Alemania amada, con sus seres queridos, ya no existía, pero Chile le dio una oportunidad y conoció a Margarita Bawlitza Momberg, con quien se casó.

Entre sus curiosidades, mi madre relata que se le «arrancaba» a mi Oma y desaparecía por cuatro o cinco días. Llegaba oliendo a chingue, ya que partía a la cordillera con un grupo de arrieros. En eso nos parecemos tanto. Tal vez de esas correrías heredé el amor por la montaña.

Cuando fallece el Opa, mi Oma sale de su habitación, corre y llora desesperada. Su actitud muestra el amor que se profesaban. Fue un marido cariñoso, la tomaba de la mano, lo que para esos años no era común, y mi Oma vivía solo para él.

A mi abuelo también le gustaba la lectura. Imagino que eso le incentivó a escribir en una pequeña libreta cada día de su travesía en el SMS Dresden. El cuaderno fue comprado en Kiel y la librería aún existe.

Lamentablemente, como fumaba demasiado, enfermó de cáncer al pulmón, patología de la cual falleció.

Para la Navidad se disfrazaba de viejo pascuero y con un bastón golpeaba muy fuerte la puerta de la casa. Mi hermano y yo lo esperábamos en el dormitorio donde la señora que nos cuidaba decía que nos portásemos bien.

No podía pololear. Lo hacía a escondidas. Una vez mi papá me pilló y me llamó con el dedo. En alemán me preguntó quién era el joven con el cual andaba de la mano fuera de casa. Me puse a llorar. Mi madre intercedió por mí y le dijo que me dejara tranquila.

Pablo Bawlitza, padre de Margarita Bawlitza Momberg, mi Oma, llega desde Alemania a Valparaíso junto a su hermano Jorge, quien venía como gerente del Banco Alemán Trasatlántico en Valparaíso, actualmente Banco de Chile. Jorge está sepultado en el Cementerio Disidentes, en Valparaíso.

Pablo Bawlitza se casó en segundas nupcias cuando Margarita tenía solo ocho meses de vida. Su madre había muerto en el parto.

Pablo no quería que su hija se casara con Karl Wagner ya que era difícil de carácter. En casa de familiares maternos, ella se casó de todas formas. Siempre fue una dama de armas tomar.

Ambos tuvieron dos hijos, Fritz y Edeltraut. Esta última, mi madre, se emociona al relatar: «el día que Alemania pierde la Segunda Guerra Mundial, mi padre se sienta en su sillón y llora. Es la única vez que vi que lo hacía».

Karl y Margarita estuvieron juntos hasta el día en que él falleció.

Hasta aquí la primera parte del proceso, la segunda etapa fue construida por la historiadora Carolina Miranda San Martín, quien elabora un relato en el que confluyen armónicamente, la precisión y rigurosidad histórica, con las vivencias y sentires del personaje. Su labor es excepcional.

Este libro es, por tanto, un sueño hecho realidad. Comenzó con Gerd y Susanne, luego con Carolina y ahora se materializa gracias al apoyo de la Universidad Autónoma de Chile.

Sí, con mucho orgullo menciono ¡soy la única nieta de Karl Wagner Rettig, marino del sms Dresden!

Patricia Valenzuela Wagner

INTRODUCCIÓN

Zarpar de Alemania rumbo a México, con veinte años y confianza en la superioridad de su institución y de su país, para llegar a vivir a la isla Quiriquina, situada en el sur de Chile, luego de una travesía por los océanos Atlántico y Pacífico, sin duda estaba fuera de los planes del joven marino alemán Karl Wagner Rettig.

El estallido de la Primera Guerra Mundial cambió sus planes, por lo que debió permanecer más tiempo del estimado a bordo del SMS *Dresden*. Las estrategias y órdenes de sus superiores llevarán a su tripulación al enfrentamiento con la flota inglesa, conviviendo con las dificultades para abastecerse de alimentos y carbón. La odisea terminó luego de ocho meses, cuando su amado crucero tocó fondo en las aguas del archipiélago de Juan Fernández, en la costa de la isla Robinson Crusoe, lugar donde permanece hasta hoy.

La Primera Guerra Mundial cambió el curso de su destino. Su diario, que escribió durante este periodo, nos permite conocer qué significó para él y sus compañeros haber sido protagonistas de este momento histórico y se convirtió en nuestra principal motivación para escribir este libro.

Luego de estos acontecimientos, radicarse en Chile se convirtió, para este experto mecánico electricista, en una opción válida. En estas tierras encontró alternativas laborales y se unió a distintos grupos que le permitieron vivir su identidad alemana. En Valdivia, ciudad fluvial del sur de Chile, formó su familia.

El interés por su patria lo llevó a mantener contacto con su familia y su maestro y a seguir, por distintos medios, los vaivenes de la política alemana. Por otro lado, durante años buscó, infructuosamente, cobrar la indemnización que le correspondía por haber sido parte de la Marina Imperial Alemana.

Creó en las promesas de recuperación que sacarían a Alemania de la profunda crisis que vivió tras la derrota en la Primera Guerra

Mundial, que él padeció lejos de su hogar. El honor herido sería recobrado. Se ilusionó con las ideas nacionalsocialistas. Guiado por aquel entusiasmo, se matriculó para recibir boletines informativos y ser parte de grupos de profesionales en el exterior. Por entonces se produjo el segundo hecho o episodio que cambiará su rumbo. Durante la Segunda Guerra Mundial fue involucrado en el plan de seguridad nacional que Chile elaboró siguiendo las directrices estadounidenses, que lo obligarán a cambiarse a Los Ángeles, dejando a su familia en Valdivia. En otras palabras, fue relegado. Otro cambio, otro lugar donde vivir, otra vez la búsqueda de fuentes laborales y la necesidad de establecer lazos para insertarse en la sociedad.

Dos hechos capitales, dos guerras mundiales que cambiaron el destino de Karl Wagner y lo enfrentaron a la victoria y el fracaso, al reconocimiento y la persecución o ingratitud; episodios y emociones que moldearon su trayectoria y carácter.

Nos propusimos reconstruir la vida de este joven tripulante germano utilizando sus documentos, en especial el diario de viaje que escribió a bordo del sms *Dresden*. También recurrimos a libros, artículos y otras fuentes para acercarnos a su época. De esta manera, nuestro objetivo fue escribir la historia del mencionado marino alemán entendiendo que, a través de él, nos acercamos de primera fuente a los conocidos sucesos en que el crucero sms *Dresden* participó en las costas chilenas, pero también apreciamos, a lo largo de su vida, otros aspectos interesantes desde el punto de vista de los comportamientos de las personas migrantes, de la historia regional de Concepción y Valdivia, y de la historia política nacional e internacional.

Descubrir los documentos y las fotografías que una persona coleccionó y atesoró en una caja de madera, donde guardó un mundo de sueños y vivencias, nos permite adentrarnos en una época repleta de hechos significativos para su historia personal que también tienen relevancia a nivel local y mundial, dado el contexto en que se produjeron. La manera que la persona seleccionó y guardó vestigios de sus experiencias, de sus alegrías y tristezas, y cómo estas fueron protegidas por sus familiares, orientó esta investigación.

En el archivo personal de Karl Wagner Rettig nos encontramos con fotografías, cartas, álbumes de imágenes editadas por fotógrafos alemanes, folletos, su gorra y cintillo, además del gallardete del bu-



Bitácora de Karl Wagner.

que. Mas, uno de los elementos más importantes allí atesorado, fue el diario de vida o la bitácora de viaje que redactó cuando estuvo a bordo del crucero SMS *Dresden*, entre el 29 de julio de 1914 y el 27 de marzo de 1915, día que desembarcó en la isla Quiriquina.

Atesorar, pero también revisar y transcribir esos documentos personales, fue la tarea emprendida por su nieta, Patricia Valenzuela Wagner, quien inició hace años la traducción de la bitácora de su abuelo. Para esto contó con la experiencia de Gerd Pagels Berndt, quien en 2016 tradujo el texto, en su integridad, desde el alemán antiguo al moderno. En estricto rigor, en la época de Karl Wagner se usaba una caligrafía distinta, llamada *Sütterlin* en homenaje al



Inscripción en caja de madera que perteneció a Karl Wagner. La abreviatura corresponde a «cabo maquinista».

artista gráfico que la creó: Ludwig Sütterlin. Esta forma de escribir cambió en 1941, cuando fue reemplazada por letras latinas. Luego, en 2020, Susanne Hinke Bretschneider efectuó la traducción y transcripción al español, la cual ha sido la principal fuente de nuestro trabajo y un testimonio invaluable del periodo.

A esta empresa se sumaron personas que aportaron con sus libros, vivencias y consejos para entender al pariente que muchos no alcanzaron a conocer y de cuyos sentimientos y emociones poco se sabe, pues su personalidad no le facilitaba hablar de lo sucedido, quizás por la formación que los hombres recibían antaño, que los incitaba a ocultar sus emociones y parecer fuertes, o, a lo mejor, por una real intención de no contar para olvidar, para no traspasar a las nuevas generaciones los horrores de la guerra y las desilusiones de los tiempos de paz.

Ordenar, clasificar, leer, analizar y contextualizar dichos documentos fue nuestra tarea, entendiendo que teníamos el desafío de ponderar y darle sentido a un relato que construye la vida de un hombre —un joven marino—, pero también un inmigrante, quien, con sus acciones y sentimientos, se forjó un destino que modificado o trastocado por relevantes hechos mundiales. Nos referimos a la Primera y Segunda Guerra Mundial, contextos que cambiaron para siempre la dirección de su vida.

En esta misión, la traducción que realizó Susanne Hinke fue fundamental para apreciar el real sentido de las fuentes, sobre todo de la bitácora, pero también de la correspondencia y otros documentos. También colaboró con sus consejos, revisiones y aportes bibliográficos, la historiadora Eugenia Garrido. Recibimos, a su vez, el apoyo de Sabine Sauer Voss, presidenta del Club Alemán de Excursionismo Valparaíso (DAY), y de Christian Bonert Anwandter, presidente del Club Alemán de Valparaíso.

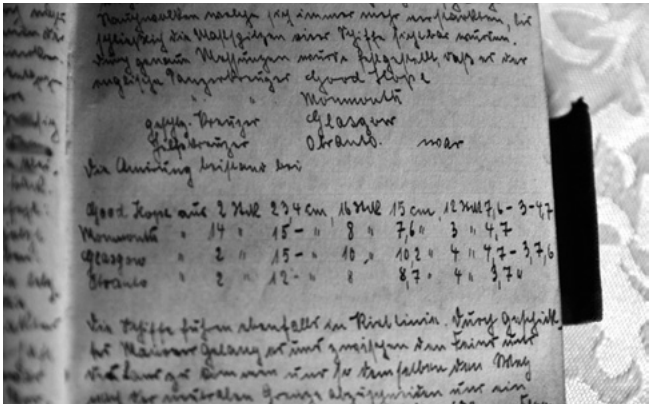
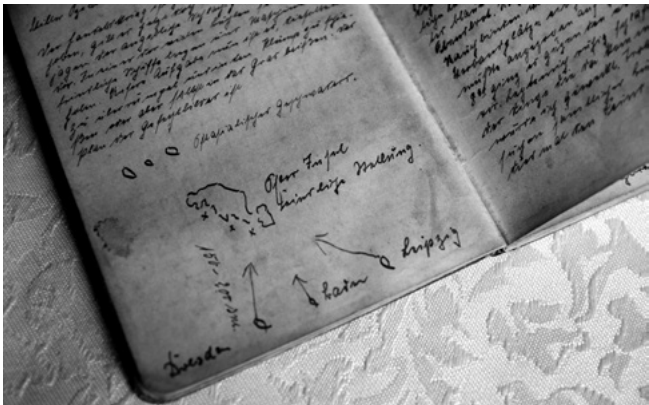
Estos documentos personales, que han sido la base de nuestro trabajo, son fieles testimonios de hechos ocurridos hace mucho tiempo. Al leerlos, somos invitados a intentar entender al hombre en su tiempo histórico, con sus ideales, sueños y escala de valores. No es nuestra tarea enjuiciarlos con los conocimientos actuales, sino que comprender el devenir histórico.

El texto se estructuró cronológicamente. En una primera parte, se trató de recrear los aspectos biográficos del joven, antes de su ingreso a la Marina Imperial. Esta sección fue la más difícil, debido a los escasos documentos y antecedentes que se manejan al respecto.

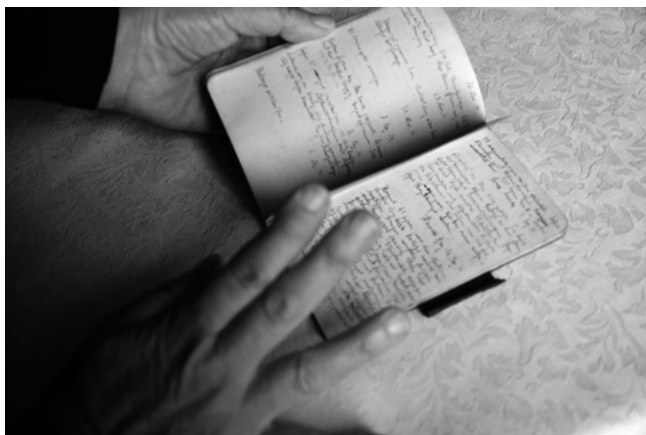
Luego y con muchos más recursos, encontramos a Karl Wagner embarcado en el crucero SMS *Dresden* en una misión a México. Fue durante este periplo que él comenzó a escribir su diario, por lo tanto, será la principal fuente. Hemos contrastado sus relatos y descripciones con libros y prensa de la época. Su bitácora nos llevará por la costa atlántica de Sudamérica, por los canales patagónicos, por el archipiélago de Juan Fernández y por las ciudades de Valparaíso, Punta Arenas y Talcahuano, incluyendo el violento episodio de las islas Falkland o Malvinas.

La estadía de los marinos alemanes en la isla Quiriquina fue larga. Para este periodo no tenemos los escritos de Wagner, pero sí los ejemplares del periódico *Quiriquina Zeitung* que él guardó, junto con una que otra fotografía. A este material sumamos las imágenes de Adolfo Casten, fotógrafo profesional que registró con su cámara la internación en la isla.

El tiempo por el que Karl Wagner decidió quedarse en Chile fue reconstruido con varios tipos de documentos, desde libros de historia y otros referidos a la presencia alemana en Chile, hasta escritos notariales, actas del Registro Civil, cartas, etc.



Bitácora de Karl Wagner, con el sello de la Librería de Hugo Hamann, Kiel, y páginas interiores de la bitácora.



Bitácora de Karl Wagner.

Para la revisión del último periodo de su vida, cuando vivió en la ciudad de Los Ángeles (Región del Biobío), fue fundamental el estudio realizado por el historiador Mauricio Paredes para entender el contexto de los relegamientos y la posición de Chile en la Segunda Guerra Mundial. La prensa nos entregó antecedentes de lo que carecíamos.

Con todo lo anterior, creemos que hemos podido vislumbrar y crear un panorama completo de la vida de Karl Wagner entre las guerras mundiales y cómo estos enfrentamientos fueron decisivos para el curso de su existencia.

Por otra parte, si revisamos las diversas publicaciones y notas de prensa que en los últimos años han aparecido sobre el crucero SMS *Dresden*, nos percataremos de que su presencia en Chile constituye un tema de notable vigencia, no solo para las familias de los involucrados, sino porque es una materia que fascina a un grupo muy variado de personas. Durante el siglo xx hubo buzos, marinos, civiles, periodistas, documentalistas y familiares que se han ocupado de escudriñar sus secretos, algunos pensando en un tesoro, otros en realzar sus hazañas y unos cuantos en encontrar sus orígenes personales.

Bajo esta mirada, en 1985 el SMS *Dresden* se declaró Monumento Histórico y, por ende, se les otorgó protección legal a los restos del crucero que se hayan en la bahía Cumberland. Recientemente se



Caja de madera que perteneció a Karl Wagner.

rescató la campana de la nave, tarea liderada por el Museo Marítimo Nacional y la Embajada Alemana en Chile. Estas iniciativas de revalorización de la historia y el patrimonio pretenden mantener en la memoria colectiva los hechos ocurridos en 1915 en Juan Fernández, tanto como entender su contexto mundial.

SU VIDA ANTES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Karl nació en 1893, en una Alemania recientemente creada como un Estado nacional y federal (1871), donde los príncipes y jefes se unieron bajo el poderío prusiano encabezado por Guillermo, rey de Prusia, quien tomó el nombre de emperador Guillermo I. Los destinos de cientos de personas fueron guiados por las decisivas determinaciones del canciller Otto von Bismarck, considerado el artífice de la unificación alemana.

Originario de la ciudad de Neusalz, en Silesia, Karl fue hijo de Berta y Hermann. Su madre tuvo un primer matrimonio con el señor Schink, del cual nació Bertha. Por lo tanto, Karl Hermann Ferdinand era fruto de sus segundas nupcias.

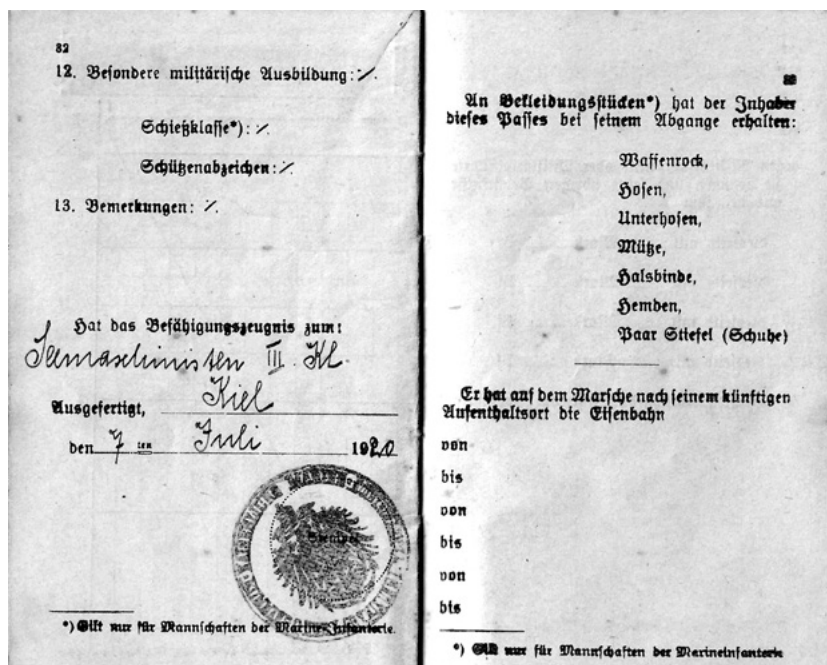
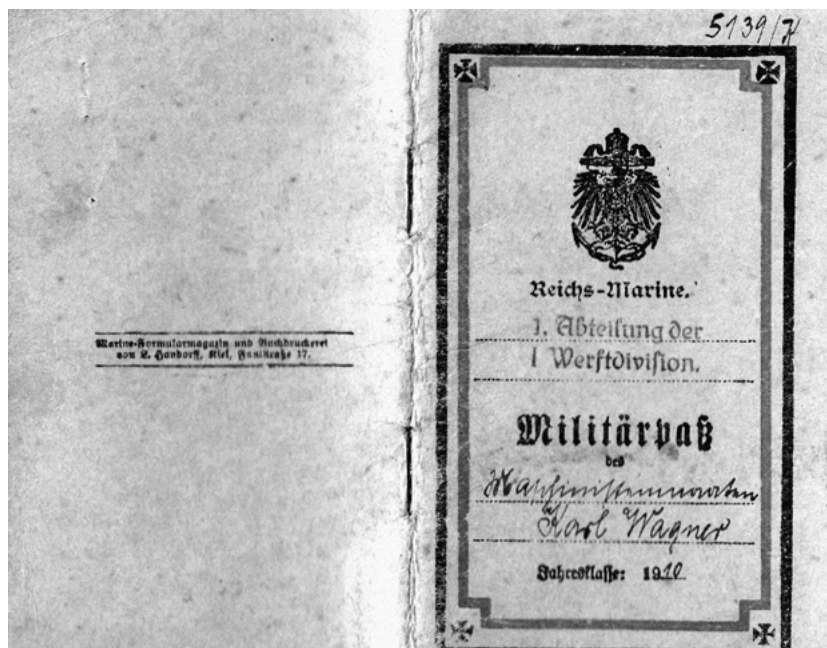
Silesia era un antiguo ducado cristiano del sudeste del Sacro Imperio Romano Germánico. La ciudad de Neusalz estaba emplazada en la ribera occidental del río Oder, vía de comunicación con el resto del territorio y su salida hacia el mar Báltico.

Desde tiempos antiguos, el río Oder permitió el abastecimiento de materias primas, como la sal en sus inicios, pero también el transporte de productos manufacturados, que cada año se hicieron más frecuentes y que provenían de los talleres y las industrias locales.

El poblado de Neusalz, fundado en 1563 por el rey Fernando I del Sacro Imperio Romano Germánico, tenía como objetivo la producción de sal para, de esa manera, no depender del producto polaco. El asentamiento creado a orillas del río Oder, recibió el nombre de Zum Neuen Saltze, que luego pasó a Neusalz an der Oder.

La sal refinada en el poblado de Neusalz provenía de La Rochelle y de la costa ibérica. Por vía marítima era transportada hasta el puerto de Hamburgo y, desde allí, llevada al interior del continente a través del río Oder. Para su comercialización en 1592 se habilitó el puerto.

Desde el punto de vista político, en 1742, por el Tratado de Breslau (o Breslavia), el ducado de Silesia pasó a ser parte del reino de



Pasaporte Marina Imperial de Karl Wagner.

Prusia y, al año siguiente, el 9 de octubre de 1743, el rey Federico II le dio el rango de ciudad a Neusalz, que en ese entonces tenía noventa y siete casas.

Durante el siglo XIX y como parte del proceso de industrialización que experimentó el reino de Prusia, en Neusalz se construyeron fábricas de lino que, en 1893, daban trabajo a dos mil operarios (*Enciclopedia Británica*, 1911, vol. 19). Además, la ciudad contaba con cervecerías, astilleros, empresas eléctricas, molinos y variados talleres menores. La conexión con el resto del territorio prusiano se realizaba a través del ferrocarril estatal, el cual conectó a la ciudad por primera vez en 1871. A esto debemos sumar la modernización del puerto, realizada en 1897.

En 1890 Neusalz poseía 9.075 habitantes y quince años después, en 1905, vivían en ella 13.002 personas, de los cuales 2.926 eran católicos, siendo la mayoría protestantes. Dada estas proporciones, la ciudad contaba con tres iglesias evangélicas y una católica. Existía también un orfanato (*Enciclopedia Británica*, 1911, vol. 19).

Neusalz, al pertenecer al reino de Prusia, integraba el distrito de Freystadt. Actualmente es parte de Polonia y se denomina Nowa Sol.

Durante su infancia y adolescencia, Karl acudió a escuelas locales, las cuales, guiadas por los preceptos del historiador y político Heinrich von Treitschke (1834-1896), enseñaban desde un punto de vista patriótico, de exaltación del imperio y del sentido nacional. En cierta manera, la época en que nació y se desarrolló Karl Wagner Rettig fue un periodo de fortalecimiento del espíritu de lealtad a la patria y al proyecto de Guillermo II. De ahí, quizás, su anhelo de unirse a la Marina Imperial.

Cabe mencionar que tras la muerte de Guillermo I, en 1888, asumió su hijo Federico, quien solo gobernó por escasos cien días. Aquejado de una dolencia, murió, dejando el trono a su hijo Guillermo II, quien, a los veintinueve años, debió asumir la responsabilidad imperial de su familia.

Desde mediados del siglo XIX, el crecimiento industrial alemán fue constante, acompañado de políticas liberales en lo económico y proteccionistas en otros aspectos. A esto se sumaron las primeras medidas de seguridad social, como las leyes que establecieron los

seguros de enfermedad (1883), de accidentes (1884), y de invalidez y vejez (1889) (Tenbrock, 1968, p. 223).

La sociedad alemana que conoció Karl estaba cambiando vertiginosamente debido a la industrialización. Esta involucró cada año a miles de mujeres que ingresaron al mercado del trabajo. En paralelo ocurrió la inclusión de la mitad de la población en las universidades, primero en 1891, como oyentes, hasta lograr una real igualdad de derechos en 1919.

La base del desarrollo alemán fue el carbón, pero también el hierro, que si bien no era abundante, a finales del siglo XIX logró superar la producción inglesa. También alcanzó altos niveles en la industria química. La invención de abonos artificiales potenció la agricultura, aumentando, entre 1880 y 1913, la obtención de avena, centeno, trigo y cebada (Tenbrock, 1968, pp. 230-231).

El auge económico alemán de fines del siglo XIX y principios del siglo XX se aprecia en los indicadores de comercio exterior e interior, en el aumento de la población y de la urbanización, en sus avances científicos y en la medicina. En este último ámbito, el físico Wilhelm Conrad V. Röntgen descubrió los rayos X. También son relevantes los inventos de W. von Siemens, quien en 1867 creó el dínamo, y el de los técnicos Daimler y Benz, quienes construyeron el motor de explosión ligero en 1885. Ambos avances abrieron múltiples caminos (Tenbrock, 1968, p. 231).

En 1887, como una medida proteccionista, Inglaterra solicitó que los productos alemanes llevaran la inscripción *Made in Germany*, lo cual, con el paso de los años, se convirtió en un sello de calidad que hizo aumentar las ventas y la producción.

De seguro, todos estos avances en la mecánica e ingeniería despertaron en el joven Karl la idea de dedicarse a estudiar algo técnico. Para hacerlo se debió desplazar unos pocos kilómetros al sur de Neusalz, hasta Glogau, donde estudió en la fábrica de maquinarias de esa localidad. Este significativo dato nos lo proporciona su pariente Oswald Ossig (casado con una prima de Karl), quien en una carta fechada en 1954, le indica a Margarethe (a la fecha, viuda de Karl), que conoció «especialmente bien» a Wagner: «a su esposo lo conocía especialmente bien, pues yo era ingeniero cuando él estaba terminando su estudio en la fábrica de maquinarias, eso fue en

Glogau antes de 1910» (Ossig, O., comunicación personal, 25 de julio de 1954).

Hoy, la ciudad de Glogau se denomina Glogów y pertenece a Polonia desde la Conferencia de Yalta de 1945. Ubicada a orillas del río Oder, está a 34 k de distancia de Neusalz.

Como podemos apreciar, los primeros años de vida de Karl fueron años de cambios y avances para su país, que crearon un sentimiento de unidad y de pertenencia a un plan común; proyecto imperial basado en una determinada visión política de aumentar el poderío terrestre y marítimo, acrecentando el armamento y la flota, para lo cual, en 1898 se inició la construcción de unidades navales. Producto de este decidido esfuerzo, en 1914 y con relación al poderío marítimo, Alemania se ubicaba en el segundo puesto a nivel mundial.

La intrincada política exterior del imperio, sustentada, en un primer periodo, en alianzas y exclusiones, y luego dejando que las circunstancias determinaran las oportunas amistades, tuvo como resultado numerosos episodios de ventajas y retrocesos. Finalmente, en la época de Guillermo II se veía a Alemania como un poderío peligroso para la paz europea y se formaron uniones en su contra. A esto debemos sumar los intereses de las naciones en ultramar y el consabido afán de dominio de los pasos estratégicos y mares. Todo lo anterior hacía que la política exterior fuese un asunto delicado.

Terminada su formación en mecánica, Karl decidió ingresar a la Marina Imperial. Para entender esta decisión debemos considerar que, según el historiador alemán Robert-Hermann Tenbrock (1968), las victorias bélicas habían creado un clima de aceptación de la carrera militar, por lo que el servicio se veía como un ascenso profesional y de prestigio (p. 239).

La formación y consolidación de la Marina Imperial a manos del almirante Alfred von Tirpitz (1849-1930) respondió a las aspiraciones de Guillermo II de lograr el dominio global con una flota poderosa, arrebatándole a Gran Bretaña su cetro. Para Tenbrock, el pueblo alemán vio en la Marina el símbolo de la importancia mundial de Alemania y de la igualdad del Imperio con Inglaterra, pero según sus palabras, en la práctica la flota fue incapaz de hacer frente al poderío británico y solo empeoró las relaciones con dicho país.



Marinos del crucero SMS *Dresden*.

Cuando Karl se inscribió en la Marina Imperial dejó su casa de Neusalz, en el sudeste del Imperio, y se trasladó al norte, a Kiel, donde se encontraba la base de operaciones de la entidad y el principal centro de astilleros. El 15 de noviembre de 1910, con solo diecisiete años, ingresó como voluntario a la Marina Imperial. Entre los datos que se encuentran en su pasaporte de la institución, emitido en 1910 con el número de enrolamiento 5139/K, se especifica que su anterior ocupación era cerrajero y que profesaba la religión evangélica.

Entre el 11 de abril y el 30 de septiembre de 1912 recibió instrucción en la Escuela de la División y se graduó como Marino 1º Maquinista. El 13 de octubre de 1913 fue promovido y pasó a integrar la Primera Sección de la Primera División de Astilleros.

El 1 de julio de 1912 alcanzó el grado de Maquinista Superior y a partir del 15 de noviembre de 1912, es decir a los dos años de haber ingresado a la Marina Imperial, obtuvo el grado de Suboficial Marino 1º Maquinista.

Este valioso documento también nos indica que su trabajo durante un periodo de guerra, es decir entre los años 1914 y 1915, «son considerados como doble mérito de servicio» (p. 30). Además, sus páginas nombran los buques de cuya tripulación Wagner fue parte (tabla 1).



Grupo de marinos del sms *Dresden*. Sentado en la primera fila, a la izquierda, vemos a Karl.

En el pasaporte solo se sumó el tiempo de servicio en el sms *Dresden* y en la isla Quiriquina, dando un total de cinco años y 292 días. El periodo anterior no fue considerado, quizás por corresponder a una etapa de instrucción o en la cual permaneció en aguas nacionales.

Por último, en el pasaporte se especifica que recibió la certificación de Maquinista de Mar de 3° Clase, la cual le fue otorgada en Kiel el 7 de julio de 1920.

Según la hoja de vida del crucero sms *Dresden*, este salió de los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo en 1907, entró oficialmente en servicio el 14 de noviembre de 1908, contaba con armamentos y con la capacidad de desplazar más de tres mil toneladas a una velocidad de 25 nudos. En su bitácora se anotaron los viajes que realizó por el Atlántico Norte y por el Mediterráneo visitando Malta, Mersin, Haifa y Port Saíd, para regresar a Kiel (May, 2016, p. 49) (tabla 2).

Para Karl, debió constituir una gran experiencia de formación navegar primero en el sms *Mainz* y luego en el sms *Dresden*, ambos cruceros en óptimas condiciones. Además, en este último buque se unió a un grupo de novatos y hombres con mayor preparación, que durante muchos días compartieron rutinas y vivencias únicas que los convirtieron en compañeros de ruta.

Tabla 1. Servicios prestados por Karl Wagner Rettig

Buque	Área	Periodo	Tiempo
<i>sms Mainz</i>	Aguas nacionales	16/01/1911 a 30/03/1912	1 año y 75 días
<i>sms Mainz</i>	Ídem	01/10/1912 a 29/01/1913	113 días
<i>sms Königsberg</i>	Ídem	22/01/1913 a ----	----
<i>sms Mainz</i>	Ídem	---- a 20/12/1913	333 días
<i>sms Dresden</i>	s/d*	21/12/1913 a 14/03/1915	1 año y 84 días
Retenido en Quiriquina		01/01/1916 a 16/10/1919	3 años y 289 días

* No se indica, pero corresponde al periodo en que fueron a México y luego permanecieron en Sudamérica.

Fuente: elaboración propia según Pasaporte Marina Imperial.

Tabla 2. Características del crucero *sms Dresden*

Año de construcción	1907
Entra oficialmente en servicios	1908
Eslora	118,3 m
Manga	13,5 m
Puntal-calado	5,54 m
Velocidad máxima	25 nudos
Desplazaba	3.664 toneladas
Artillería	Diez cañones de 105 mm
Artillería	Ocho cañones de 55 mm
Artillería	Cuatro ametralladoras
Artillería	Dos tubos lanzatorpedos

Fuente: May (2016).

A bordo del sms *Dresden* Karl se encontró con un sistema que funcionaba como reloj. Cada uno de los integrantes, ya sea la oficialidad, los técnicos y los hombres de mar o marinería, tenían pleno conocimiento de las labores y acciones que debían desarrollar. En la nómina de la tripulación de 1916 se señala que él integraba el grupo de los Aplicantes y Suboficiales con el grado de Sargento 2º Maquinista. Ese año se contabilizaron 376 tripulantes en el crucero.

El respeto a la autoridad y la organización diaria del crucero los apreciamos en los relatos de Karl, quien narra las tareas en que debían trabajar y que constituían labores constantes. Lo más sensible, sin duda, y que será fundamental en el curso que tomarán los hechos, era el aprovisionamiento de carbón, fuerza motriz de la nave y, por lo tanto, su energía vital. Todos debían ayudar en esa faena.

En el puerto de Kiel, situado en el norte de Alemania, realizaron los preparativos para el zarpe y seguramente despacharon los últimos saludos a sus familias y hogares. La ciudad de Dresden, madrina del buque, les envió telegramas con palabras de augurio para la labor a emprender. Se inicia, entonces, la primera parte de la travesía.

MISIÓN EN MÉXICO

El 29 de diciembre de 1913, salió de aguas alemanas con destino a México, en específico a Veracruz, el sms *Dresden*, para ayudar a sus connacionales radicados en el país azteca. Era el primer viaje de Karl Wagner —quien, a la fecha contaba veinte años— fuera del ámbito europeo. El entusiasmo de emprender una travesía de esas características, para conocer nuevos territorios y culturas, a lo que se suma que, según lo planificado, la misión solo sería de seis meses, fueron una motivación para el joven.

El comandante a cargo, el Capitán de Fragata Erick Köhler, recibió telegramas con saludos y buenos augurios para el viaje. El crucero, con sus símbolos imperiales a la vista, se mostraba confiado y seguro de sus destrezas y tecnología, pues era una construcción nueva. Solo en 1907 había salido de los astilleros, siguiendo el plan de modernización de la flota alemana diseñado por el almirante Alfred von Tirpitz, quien aspiraba a posicionar al Imperio entre los primeros lugares a nivel mundial.

En esta parte inaugural de la historia, en que deben cumplir la misión encomendada en México, pasan por las islas Madeira (2 de enero), permanecen tres días en la isla Santo Tomás en Las Antillas, donde había un centro de aprovisionamiento de carbón para la Armada Imperial alemana, luego se detienen en Puerto Rico, República Dominicana y Haití, para recalar el 21 de enero de 1914 en Veracruz.

En el puerto mexicano había naves rusas, españolas, inglesas, francesas y estadounidenses, todas atentas al curso de los acontecimientos para ayudar a sus connacionales y proteger los intereses de sus respectivas naciones. La guerra civil entre los bandos que apoyaban a José Doroteo Arango, conocido como Pancho Villa, por una parte, y los seguidores del presidente, el general Victoriano Huerta, por otra, alertó a los países europeos y a sus vecinos, quienes seguían de cerca los hechos.



Rebelde General Villa y uno de sus lugartenientes.

El sms *Dresden* fue recibido con el sonido de las sirenas de los barcos y su tripulación fue invitada a cenar a bordo del navío alemán sms *Bremen*. En la costa mexicana estaba, desde 1913, el sms *Nürnberg*, a cargo de velar por los alemanes.

Los cruentos sucesos de la guerra civil mexicana ocasionaron que el sms *Dresden* prestara ayuda a cientos de refugiados extranjeros, no solo alemanes, quienes subieron al crucero en Veracruz y permanecieron a bordo algunos días. Hasta el 13 de mayo de 1914 hubo enfrentamientos. Por último, tras el triunfo de los revolucionarios, los refugiados pudieron retornar a tierra firme, siendo desembarcados en Tampico.

Tras siete meses, el 14 de julio le informaron al comandante Erick Köhler que había terminado su misión en suelo azteca. Una última labor para el sms *Dresden* fue llevar al derrocado presidente Victoriano Huerta hasta Jamaica, a cuya capital —Kingston— llegaron el 23 de julio de 1914.

De este periodo no tenemos registros escritos de Karl, pero sí, en su caja de recuerdos, encontramos numerosas fotografías de su periplo mexicano. Hemos seleccionado las más representativas.



«Mujeres Rebeldes armadas durante la entrada de los Rebeldes a Tampico, 13 mayo 1914».



«Rebeldes en la trinchera ante Tampico, México».



En la fotografía apreciamos a un marino, un civil y algunos guerrilleros mexicanos.



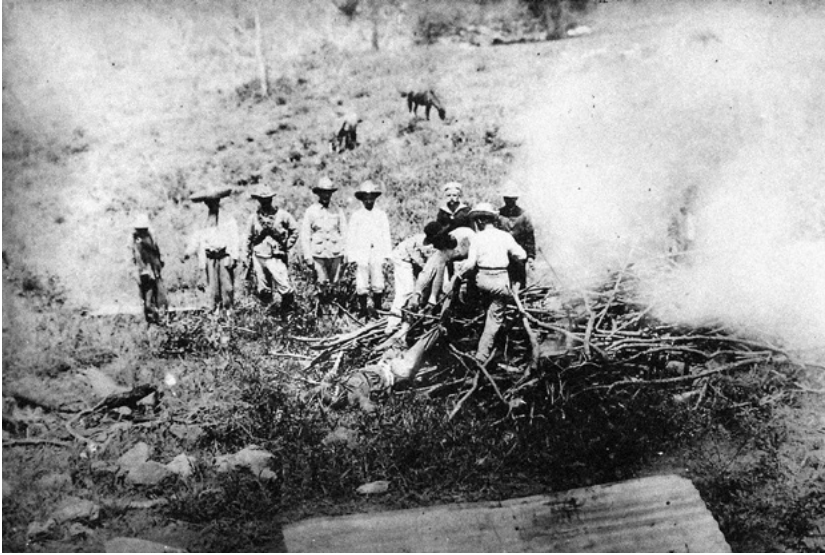
Tropas guerrilleras, México.



Vista del malecón, México.



Flota americana en Veracruz, mayo de 1914.



Escena de los daños ocasionados por la guerra civil mexicana.



Rebeldes colgados por las tropas del gobierno en Tampico, México.

SE INICIA LA GRAN GUERRA

Una vez que dejaron al expresidente Huerta en Jamaica, emprendieron rumbo a Europa. En el trayecto fueron recibiendo, día tras día, las inquietantes noticias que graficaban cómo se iba agudizando el conflicto entre los imperios y las potencias europeas, producto del atentado en Sarajevo contra el archiduque Francisco Fernando de Austria y su esposa. Como reacción a este suceso, ocurrido el 28 de junio de 1914, el emperador de Austria y rey de Hungría, Francisco José, le declaró, el 28 de julio, la guerra a Serbia, apoyado por Alemania y Turquía. En lo sucesivo se fueron sumando otras potencias y el conflicto se tornó mundial.

Es en este momento de álgida tensión, que el joven marino Karl Wagner decidió iniciar su diario de vida o bitácora, quizás, consciente de que lo que vendría sería único. Pocas veces en la vida se tiene la noción de transitar por un hecho histórico; es más, es probable que no todas las personas logran ese nivel de comprensión de la realidad. Creemos que Karl sí avizoró un periodo distinto, por eso empezó el registro de lo que estaba sucediendo.

Al leer su bitácora, nos preguntamos: ¿a qué hora escribía?, ¿después del almuerzo o luego de la cena?, ¿en qué lugar del buque?, ¿en su litera, en una mesa comunitaria, en un escritorio individual, en la cubierta? Las respuestas las encontramos en nuestra imaginación, aunque por sus relatos creemos que lo hacía en la tarde, luego de las faenas. Escribió durante casi un año, pensando, quizás, en leerle los escritos a su familia una vez que retornara a su país.

El historiador francés Marc Ferro, en su obra *La Gran Guerra 1914-1918*, sostiene que los jóvenes creían que la guerra sería cosa de días, que pronto estarían en su hogar y que el conflicto se resolvería con rapidez, dada la superioridad de su nación. Además, era una posibilidad de cambio, «por eso estos jóvenes parten a la guerra como a la aventura, felices por cambiar de vida, por viajar, al mismo

tiempo que cumplen todos con su deber y seguro cada uno de ellos de volver pronto, coronado con los laureles de la victoria» (2014, p. 36). Ferro menciona que la guerra fue acogida con entusiasmo por la mayoría de los hombres en edad de batirse.

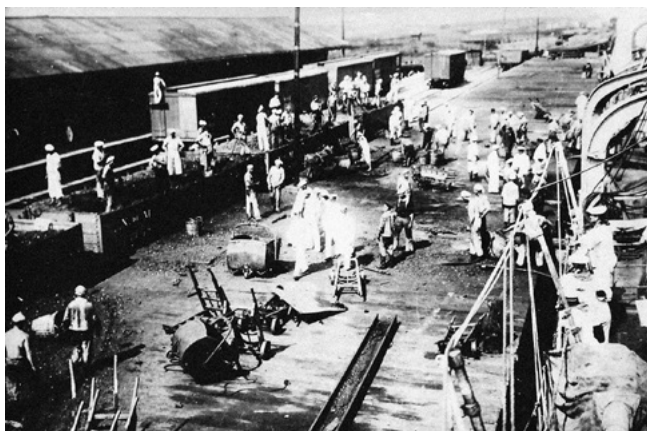
Karl inició su bitácora el 29 de julio de 1914, cuando el conflicto se mostró inevitable. Esa jornada escribió escasas líneas en las que resumió los preparativos, la tensión y los primeros movimientos:

29 de julio 1914. Océano Atlántico. 2 pm. Hora adelantada en 15 minutos. Viaje extremadamente agotador. Toda la munición a bordo fue alistada, también los torpedos. Telegramas: telegramas suspendidos con Rusia. La infantería alemana en movimiento. Rusia busca retirar su flota del mar Mediterráneo (al mar Negro). La flota inglesa en alta mar con destino incierto. Puente austriaco volado en Belgrado. El embajador francés viajó de Berlín a París.

En esa situación provisionaron carbón en la mencionada isla Santo Tomás, ubicada al oriente de Puerto Rico, en el mar Caribe (actualmente islas Vírgenes de Estados Unidos). Ahí Karl realizó una descripción de las labores de aprovisionamiento y de cómo las mujeres locales participaban de las faenas:

31 de julio 1914. Saint Thomas. Muy temprano comenzó el carboneo. Cuatro veces participé yo mismo y, debía repartir los vales de carbón. Poco antes de las 6 am llegaron de todas partes los trabajadores de vagón, en parte sentados [,] en parte a pie. Se podría ver personas muy diversas: grandes y chicos, jóvenes y graciosos, solo con la diferencia que los graciosos eran mayoría. Yo me instalé con un cajón lleno de peniques de cobre y le entregaba a cada mujer que pasaba a mi lado un «penny» (penique). El carbón fue llevado a bordo cuatro veces en canastos. Qué astutas y hábiles actúan las mujeres para sacarme un par de peniques, cualquier descripción es poca. Nuestros hombres se divertían con eso. Cerca de las 2 pm teníamos sobre 1.000 toneladas de carbón.

Pero vuelve a la realidad cuando señala, en ese mismo escrito: «Inmediatamente llegó la orden de “levar ancla” y proseguimos. Tomamos curso a las islas Azores, es decir a casa. El buque se encontraba desde hoy en estado de guerra. Telegrama: Ultimátum a Rusia por movilización de las tropas».



Faenas de aprovisionamiento de carbón.

Esa débil y optimista sensación por dirigirse *a casa* se desvaneció rápidamente. Así, el 31 de julio de 1914, estando en dirección a Europa, hacia las islas Azores (Portugal), una comunicación les llevó a cambiar el destino. Durante el trayecto le llegó al nuevo comandante, Fritz Emil Lüdecke, la orden de movilización debido al inicio de la guerra y a que el Imperio entraba en conflicto con Rusia y Francia. El alto mando, situado en Berlín, dispuso que la flota debía atacar las líneas de comunicación y obstaculizar el comercio marítimo en las diversas latitudes. El 1 de agosto, Karl escribió dos escuetas líneas en su diario: «01 de agosto 1914. Pequeñas Antillas. Nos movemos con destino incierto, curso sudeste. 9:20 horas, adelantados en 20 minutos. Telegrama: Alemania se moviliza contra Rusia».

Es decir, el sms *Dresden* ya no iba rumbo a Europa sino con dirección sudeste, pasando cerca de las Antillas menores. Desde ahí siguieron navegando por el océano Atlántico, «en viaje, a todo vapor», describió Karl.

El 2 de agosto, por la noche, anotó: «me agarré una gastroenteritis, casi muero. 12:30 pm». Al día siguiente, se refirió a la confirmada declaración de guerra a Rusia: «todos en alegre emoción». Como menciona Ferro, los jóvenes europeos se alegraron por la guerra ya que esta era una forma de movilidad y una invitación a reforzar sus sentimientos patriotas. La consideraban una guerra justa e ineluctable.

El 4 de agosto, Inglaterra le declaró la ofensiva a Alemania. Se inició un conflicto cuyos enormes costos y sacrificios para millones de personas, nadie vislumbró.

Se produjo, a nuestro juicio, el primer punto de quiebre en la historia del joven Karl Wagner, quien, tras una exitosa misión de su buque en territorio mexicano, tenía previsto, al igual que sus compañeros, retornar a su tierra natal. Pero los sucesos europeos determinaron que el regreso se atrasara y que debiesen cumplir nuevas órdenes. El alto mando alemán les indicó atacar las líneas de comunicación de los aliados y entorpecer el tráfico mercante, lo que significaba atrapar, confiscar bienes y destruir las naves de los adversarios que transitaban por la costa atlántica de América del Sur. Es lo que se conoce como *guerra de corso*.

El día 4 de agosto escribió varios párrafos en su diario, resumiendo la información que les llegaba por el telégrafo y los principales movimientos de las tropas, así como las conversaciones diplomáticas que se llevaban a cabo en las grandes capitales europeas. Además, se refirió al discurso del presidente estadounidense Woodrow Wilson y a un primer triunfo de la flota alemana sobre Rusia (batalla frente a Aland, archipiélago finlandés del mar Báltico). Seguramente estos aciertos les dieron optimismo, si bien primaba la cautela.

Asimismo, reflexionó sobre la situación en que se encontraban:

4 de agosto 1914. Océano Atlántico. (...) Para una mayor seguridad habíamos apagado nuestra radio para no delatarnos. A través de telegramas captados, nos percatamos que la partida del *Dresden* es para todos desconocida. De los actuales acontecimientos en casa no estamos informados. Si Inglaterra participa o no, tendremos que dejárselo al tiempo. Nuestro buque ha sido preparado para entrar en batalla en cualquier momento. Nuestro ánimo está alto, a pesar que todos están claros que en los próximos minutos se podrán encontrar nuevamente en el fondo del mar.

A continuación relató un particular rito de bautizo que era aplicado a los marinos que traspasaban por primera vez la línea del Ecuador:

4 de agosto 1914. Océano Atlántico. (...) Hacia el anochecer llegó a bordo «Tritón», un enviado de Neptuno, para anunciar el bautizo de todos aquellos

de la tripulación en pasar por primera vez la línea del Ecuador. Se colocaron cuatro escalerillas y todos tenían que formarse en uniforme de revista. De pronto se escuchó una voz al costado «Boot Ahoi!». Ambas máquinas se detuvieron, todos los oficiales se formaron junto a la escalerilla y apareció emergiendo del húmedo elemento Tritón, el enviado de Neptuno, con dos ayudantes. Después de recibir el parte de los oficiales de que nadie faltaba, se pasó revista. Él inspeccionó agudamente a cada uno y determinó que uno tenía que perder un diente, a otro se le debía cortar el pelo, un tercero debía raparse. Finalizada la revista, Tritón aceptó una copa de champaña rodeado de todos los oficiales. Después descendió nuevamente a su húmedo elemento y nosotros podíamos proseguir viaje.

Este rito continuó al día siguiente, cuando efectivamente cruzaron la línea ecuatorial:

5 de agosto 1914. Océano Atlántico. (...) En la tarde a las 2 pm pasamos el Ecuador. Neptuno llegó a bordo... este fue el espectáculo más extraño que había visto hasta ahora. Se había instalado un gran tanque de agua, conectado a este un largo canal cuadrado, en el cual vaciaban su agua a toda presión tres mangueras extintoras de fuego. Después de que todos los hombres se habían reunido, comenzó el bautizo. Cada oficial y hombre tenía su turno. Fueron enjabonados, recibían según la conducta de cada cual la lectura del registro de sus pecados. Luego se les cortaba el pelo con una tijera de madera de 2 m de largo, con un alicate de 120 cm se les extraían uno o dos dientes, o recibían tres grandes píldoras de aserrín con aceite y polvo de carbón. A continuación tenían que tirarse de cabeza al estanque de agua tras bucear tres a cuatro veces en el canal de agua. Atravesar este sin haber manguereado la suficiente cantidad de agua salada no era cosa fácil. Cerca de las 5 pm había finalizado el bautizo.

Para finalizar el relato contó que ya estaba mejor de su gastroenteritis, que hace días lo tenía preocupado. Por último, mencionó que en la cena de ese día debatieron sobre la posición inglesa y la incertidumbre sobre si les declararían la guerra. La primera pregunta fue resuelta al día siguiente, cuando recibieron la noticia que Inglaterra declaró la guerra a Alemania.

El día 6 de agosto tuvieron la primera acción de patrullaje, cuando la «tripulación de abordaje» destruyó los aparatos de radio del

mercante *Drumcliff-Liverpool*, quien, por haber zarpado antes del estallido del conflicto, «pudo proseguir su viaje sin inconvenientes». Ese mismo día obtuvieron igual suerte dos barcos ingleses —*Hostilius-Liverpool* y *Lynton Grange-West*—, los que retomaron su viaje.

El ánimo de los marinos estaba muy alto, producto de las capacidades de su nave y por la confianza que entre ellos se daban. En este punto, Karl escribió que el día 7 de agosto, a las once de la mañana, hubo un llamado para que todos los tripulantes se dirigiesen a la parte trasera de la nave, cuando escucharon el llamado «*Alle Mann Achteraus*», que se traduce como «todo hombre a popa»:

7 de agosto 1914. Océano Atlántico (...) Nuestro comandante sostuvo una alocución, en la cual informó, que Inglaterra desde hace tres días es parte de nuestros enemigos. Como no nos es posible luchar en nuestra patria, queremos cumplir aquí afuera. Si David venció a Goliath, ¿por qué la fortuna no será afecto a nosotros y podremos batirnos con un contrincante más fuerte? Pues mientras uno aún esté para guiar este buque, ningún enemigo pisará nuestras tablas, no quitarán nuestra bandera. Por lo tanto vamos contra el enemigo, vencer o morir... Con el «vencer» no es tan sencillo, pues nuestro carbón pronto se acabará y ¿qué es un buque sin carbón?

Sin duda, estos pensamientos, que Karl traspasó a su libreta, son una clara manifestación del ánimo de la tripulación, pero también de la noción que tenían sobre la magnitud de la flota inglesa, superior a ellos en esos momentos. Sus palabras finales denotan sus puntos débiles y son premonitorias de lo que sucederá en Juan Fernández.

El día 8 de agosto, cuando iban rumbo al archipiélago Fernando de Noronha, ubicado frente a las costas de Brasil, a 545 km de Recife, a través del barco *Corrientes* de la Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (HSDG), recibieron noticias de los primeros enfrentamientos con ingleses en la isla Helgoland (en inglés, Heligoland), ubicada en el mar del Norte. Noticias que él calificó de «extremadamente buenas»: «8 de agosto 1914. Océano Atlántico. (...) Los ingleses intentaban tomar Helgoland pero tuvieron que batirse en retirada con grandes pérdidas. Perdieron 17 grandes buques de guerra, mientras nosotros perdimos dos pequeños cruceros y 21 lanchas torpederas».



Marinos del SMS *Dresden* en playa del Caribe.

Lo cierto es que, unos días después, el 28 de agosto de 1914, los ingleses lograron un decisivo triunfo en la batalla del golfo de Heligoland, donde hundieron tres cruceros alemanes. Sobre esto, nada nos dice Wagner.

Además de estas noticias de la guerra en Europa, les llegó el siguiente dato: un barco con más de ocho mil toneladas de carbón, «preciado elemento», vendría en camino para suministrar a los ingleses. «Esperamos poder apresarlos», dice Wagner.

Fondearon para abastecerse de carbón en la costa brasileña, en la península Parnaíba. Por más de ocho horas el primer día y otras más el segundo, estuvieron «carboneando» infatigablemente, lo cual, según sus palabras, «fue sumamente agotador». Para darles ánimo pasaba el oficial de ronda «por los bunker y le gritaba a la gente: “siempre alegres, trabajen muchachos, por cada palada de carbón, un inglés”». Además, recibieron de su barco asistente «dos vacunos faenados, tocino, harina, arvejas y porotos». Y para descansar, después del arduo trabajo, les repartieron cigarros «del tipo inglés».

Estas acciones nos dan una idea de cómo era el día a día de los marinos, cuáles eran sus preocupaciones mayores (enfrentarse con adversarios), pero también las inquietudes menores que decían relación con el abastecimiento de comida y carbón que, en cierta forma, pueden convertirse en problemas más graves si no son solucionados a tiempo.

Además nos relata que, el día 12 de agosto, los marinos recibieron una vacuna vía oral. Aunque ignoramos su objetivo, creemos que puede haber sido para reforzar su sistema inmune y prevenir, ya que a los dos días escribió «tenemos varios enfermos a bordo», los cuales fueron trasladados al *Corrientes* e intercambiados por voluntarios de guerra, quizás de Brasil, debido a que están frente a sus costas, en el atolón de las Rocas.

Producto del estallido de la Primera Guerra Mundial, en los países sudamericanos se hizo un llamado a la defensa de la patria, lo que llevó a que cientos de jóvenes latinoamericanos con raíces europeas consideraran la opción de ser voluntarios. El reclutamiento estaba en pleno crecimiento. Al respecto, Karl narró: «13 de agosto 1914. Océano Atlántico. (...) En Argentina y Chile hay miles de voluntarios de guerra que quieren ir a Alemania; sin embargo se les impidió por el gran crucero inglés *Berwick* fondeado en el puerto». Sobre este mismo tema se refirió a fines de agosto: «La convocatoria que los alemanes hicieran en Argentina, Brasil y Chile demuestran gran fidelidad, apego y espíritu de sacrificio para con Alemania».

El relato de mediados de agosto reseñó la primera acción de guerra que Karl presenció y experimentó:

15 de agosto 1914. Océano Atlántico. La noche concurrió bastante tranquila. Al amanecer podíamos ver cuán fielmente nos seguían el *Baden* y el *Prussia*. Cerca de las 11 am se divisó un barco. Inmediatamente las máquinas dieron todo adelante, mientras en el mástil de popa apareció volando la bandera de guerra sueca. Cuando estábamos tan cerca del barco que podíamos reconocer su nacionalidad, es decir reconocer su bandera, izamos la bandera de guerra alemana. Al percatarse de esto, el vapor intentó escapar. Después de la advertencia de detenerse o en su defecto, de «recibir el saludo de plomo», giró el vapor hacia nosotros y se detuvo. Cerca de treinta minutos más tarde nuestra tripulación lo abordó. Esta se compone de un oficial de abordaje, operadores de señales, operadores de explosivos, maestros de bombas de achique, escribientes y tripulación de abordaje. Todos estaban armados con pistolas y revolver [sic]. El objetivo de la tripulación de abordaje es inspeccionar el nombre del barco, el origen y destino del viaje, la carga y todos los compartimentos en caso de contrabando. Se constató que el barco era inglés, el *Hyades*, había salido de Buenos Aires el 26 de julio, luego se había enterado del estallido

de la guerra, se dirigió a Pernambuco pero por orden del cónsul tuvo que partir. El cargamento está compuesto de maíz y tenía como puerto de destino «Róterdam». Como era de suponer que el barco, es decir el cargamento no alcanzaría su puerto de destino, sino que podía ser secuestrado por ingleses o franceses, se determinó destruir el vapor. Por este motivo, la tripulación debía estar preparada en media hora para abandonar el barco. Sin embargo se le concedió una hora de plazo. Pasado este tiempo toda la gente estaba albergada en el *Prussia*. Apenas ocurrió esto, cuando ya nuestra artillería abrió fuego y enviaron su saludo (descarga) a las máquinas y salas de caldera, lo que se hizo notar al estallar estas. Era simultáneamente un ejercicio de tiro, durante el cual todos los artilleros disparaban individualmente para después disparar todos juntos a lo largo de la banda. Las salvas abrieron grandes hoyos en la borda lateral del barco. De los cuarenta y cinco tiros solo hubo uno que no dio en el blanco a 800 m de distancia. El agua penetró rápidamente a las salas y después de un corto tiempo, el barco comenzó a escorarse a un costado, pero se sostuvo un buen tiempo, ya que la carga de maíz impedía su hundimiento. Después de veinte minutos ingresó el agua a los espacios de carga superiores. El barco se escoró tan violentamente que el agua salía por la chimenea, luego se partió en dos por la mitad y se hundió. Las olas golpeaban sobre el buque y finalizó el bello espectáculo. Este fue el primer barco mayor que pude ver naufragar.

Esta dramática situación bélica no siempre tuvo el mismo final, puesto que todo se reducía a quienes eran los dueños del barco o de las mercancías, las fechas de zarpe y arribo, etc., aunque lo que sí estaba claro es que debían «capturar eventualmente barcos ingleses o franceses». Pero incluso en estas situaciones podría haber excepciones, como la siguiente:

16 de agosto 1914. Océano Atlántico. La búsqueda transcurrió sin incidentes. A las 1 pm se divisó humo en el horizonte. Poco tiempo después también se veía la chimenea correspondiente. Inmediatamente llegó la orden «Todo adelante!». El vapor nos debió haber visto, pues cambió su curso y la distancia entre nosotros seguía igual. Para que este tipo no se nos escape, encendimos dos calderas más, con el resultado de que a las 4 pm habíamos alcanzado el barco. Nuevamente era un inglés *Syamese Prinzl- Newcastle*. Se constató que el vapor se dirigía de Liverpool a Buenos Aires y que como cargamento llevaba maquinarias eléctricas y pianos. Podríamos haberlo hundido como Mercadería

Enemiga; pero como la carga era neutral —mercadería argentina— tuvimos que obviarlo. Considerando que el barco no tenía utilidad para la guerra, lo dejamos ir. A las 5 pm continuamos viaje, para reiniciar la cacería.

El 21 de agosto, luego de dos días aprovisionando carbón y víveres en la brasileña isla Trinidad, zarparon y tomaron curso hasta la desembocadura del río de La Plata, escoltados por el *Baden* y por el barco auxiliar *Santa Isabel*. En la medida que el rumbo al sur fue más pronunciado y avanzaron por el océano Atlántico, pasando por la costa de Argentina, los tripulantes comenzaron a sentir la disminución de las temperaturas. Así lo señaló Wagner desde el día 25 de agosto: «El tiempo hoy estaba fantástico, sin embargo ya un poco fresco. Se percibe que nos acercamos cada vez más al mar helado del sur». Dos días después escribió: «el frío aumenta. No pude dormir durante toda la noche de tanto frío. Al levantarme tenía los miembros entumecidos. En la noche ya comenzamos con pan duro. Hay mal tiempo, la nave se escoraba hasta 28 grados». Es decir, se inclinaba bastante.

En ese escenario, esa helada noche, «estaba yo en cubierta. Entonces vi por primera vez el famoso “brillo del mar”. El agua es extremadamente fosforescente. El agua arrojada a cubierta se ve al golpear como serpientes de fuego. ¡9 °C de frío!».

Esta situación se vio agravada por la falta de alimentos, como lo menciona el 28 de agosto: «en la noche hubo nuevamente pan duro». Ya traspasado el trópico de Capricornio, esto es, los 23 ° de latitud sur, las temperaturas siguieron bajando: «30 de agosto 1914. Océano Atlántico-Patagonia. Navegábamos hoy a 50 millas náuticas de la costa. La noche prometía ser colosalmente fría».

En estos momentos se percataron que, debido a su estadía en la isla Trinidad y a la composición mineral de sus cerros, los compases se habían descalibrado.

Para hacer frente a las bajas temperaturas, estando en bahía Guanaco (también llamada bahía Cayetano), el 2 de septiembre, enviaron a Punta Arenas al barco auxiliar *Isabella* o *Santa Isabel*, con la misión de buscar provisiones, materiales y, sobre todo, ropa de abrigo. Ellos prosiguieron por el «falso Cabo de Hornos» (así le llama Wagner), es decir, viajaron por el extremo sur de la Tierra del Fuego.

Luego, varios días estuvieron detenidos en Bahía Orange, ubicada al norte de la isla Bullock, esto es, al sur de la isla Navarino, lugar donde realizaron la carga de carbón, trabajos de limpieza y alistamiento de calderas para combate.

Nueve días después les llegaron los esperados enseres que el *Isabella* fue a buscar a Punta Arenas. Enorme fue la felicidad de los tripulantes al recibir cecinas preparadas según recetas alemanas, que seguramente les recordaron a sus familias. María Teresa Parker sostiene que sus compatriotas magallánicos les enviaron las cartas de navegación de la zona para que se orientaran y pudieran refugiarse en caso de peligro (Parker, 1987, p. 72).

Como podemos apreciar, la travesía del crucero SMS *Dresden* por la costa atlántica sur tuvo elementos rutinarios, como el aprovisionamiento de carbón, pero también valiosas confiscaciones de mercaderías de sus adversarios. En este momento se acercan a Chile, donde la colonia alemana los ayudó en la medida de sus fuerzas y donde también ocurrieron hechos significativos para el curso de la historia.

EN LAS COSTAS DE CHILE

El 16 de septiembre pusieron en marcha las máquinas y desde el «falso Cabo de Hornos», como le llamó Wagner, continuaron viaje hacia la costa oeste de Chile. El 18 de septiembre, durante todo el día, cruzaron «frente a la misma entrada del estrecho de Magallanes. Se sentía una tremenda tensión en la tripulación». Esto porque habían recibido el aviso de que un crucero inglés acechaba la zona.

La situación en la costa chilena se tornó distinta, ya que efectivamente avistaron un barco sospechoso:

19 de septiembre 1914. Océano Pacífico. El *Baden* y el *Isabella* se encontraban en posición de avanzada. Nosotros con breve navegación, pues se esperaba un barco *Parfick*. Finalmente cerca de la 1 pm fue reportado. Inmediatamente nos dimos a la caza de este. Sin embargo cuando él nos detectó, levantó sospecha y rápidamente se acercó a tierra. Incluso tres tiros ciegos de cañón no lo hicieron detenerse. Giró hacia el canal Smith. Encontrándose en territorio neutral no podíamos hacerle nada. Así poniéndose en seguridad inmediatamente reanudó su navegación e hizo llamada de auxilio: «Dos cruceros alemanes nos persiguen...». Toda la noche navegamos a la cruz frente a la boca de entrada del canal. Pero lamentablemente el barco no apareció. El buque contaba con mil doscientos voluntarios de guerra, lo cual nos hizo abstenernos de dispararle directamente. Un segundo telegrama confirma que había atracado.

Sobre este incidente, Parker (1987) menciona que, en el vapor inglés *Ortega*, iban quinientos jóvenes reservistas ingleses que desde Chile y otros países partían a la guerra. En su rápida huida de los alemanes, por el canal Nelson, se cree que encalló, pero no hubo pruebas de ello (p. 73).

Este hecho, ocurrido en los canales patagónicos al oeste de Puerto Natales, tuvo implicancias importantes para el sms *Dresden*, ya que su posición fue descubierta. Además sirvió para

reforzar, mediante una charla realizada el 20 de septiembre, «la situación de guerra actual y derecho marítimo de guerra». Además, se les explicó la posición neutral de Chile y el panorama nacional con cientos de extranjeros e hijos de migrantes, tanto ingleses como alemanes.

Tras este incidente continuaron su viaje para luego recalar en la bahía San Quintín, donde se abastecieron del carbón que el *Isabella* guardaba para ellos. «¡Enormes glaciares de hielo!» maravillaron al joven Karl, quien apreció los hielos eternos del Parque Nacional Laguna San Rafael.

El 25 de septiembre de 1914, en secreto, se le ordenó al sms *Dresden* unirse a la Escuadra del Este Asiático, liderada por el almirante Maximilian von Spee. El punto de encuentro, determinado por Berlín, sería la Isla de Pascua. Karl menciona en su diario: «Hoy recibimos aviso de que la escuadra del este asiático había zarpado para reunirse con nosotros».

Pensamos que esta obligación los alejó aún más de su hogar, pero también debemos entender que su formación y patriotismo los preparaban para estar dispuestos a enfrentar a sus adversarios y para cumplir las tareas encomendadas. La confianza y el entusiasmo en sus capacidades y en su nave, los hizo afrontar con entereza estas nuevas órdenes que llegaban desde Alemania.

El *Isabella* fue destinado al puerto de Coronel para buscar noticias y pertrechos. Karl escribió:

29 de septiembre 1914. Océano Pacífico. Curso hacia el Golfo de Penas. Arribaron para nosotros dos barcos de la línea Kosmos con carbón y provisiones. Cerca de las 10 am recibimos la noticia del cónsul general para Sudamérica, a través de un barco alemán atracado en el puerto, que nuestro rastro fue descubierto por los ingleses y que estos, para destruirnos, enviaron dos acorazados, un crucero y un crucero auxiliar. Estos ya han dejado el estrecho de Magallanes en su lado occidental. Advertidos tras esta noticia, cambiamos rumbo de regreso y seguimos navegando hacia el norte.

El 30 de septiembre se encontraban, a su juicio, adelantados en veinticuatro horas de sus perseguidores, lo que era un largo plazo si bien no había que confiarse, ya que debían necesariamente cargar

carbón, labor que tomaba, como mínimo, doce horas. «Si esto sucediera, los ingleses pueden cantar victoria».

El arribo al archipiélago de Juan Fernández en el océano Pacífico, el 2 de octubre de 1914, será su primera vez en dicho lugar, específicamente en la isla Más Afuera, sitio tan trascendental para su historia. Una vez que carbonearon, varios tripulantes se dedicaron a pescar: «capturamos gran cantidad, por lo que pude por fin comer algo decente después de mucho tiempo».

Luego de unos días cerca del archipiélago de Juan Fernández tomaron rumbo a Isla de Pascua, trayecto en el cual todos los tripulantes fueron pesados. Karl pesó 67 kg, lo que conjugado con su estatura de 1,72 m, nos habla de una contextura normal.

El 8 de octubre de 1914 se inició una nueva fase producto de un cambio de estrategia. En palabras de Karl: «(...) Desde hoy nos encontramos bajo el mando del Almirante Von Spee, comandante de la escuadra del Este Asiático». Las órdenes que recibieron tenían como objetivo clarificar la nueva forma de proceder y, en definitiva, estar preparados:

9 de octubre 1914. Océano Pacífico. Hoy se nos instruyó que, desde mañana a las 8 am debemos entregar servicio de reconocimiento para nuestra flota y cada barco, sin importar su tamaño, deberá ser torpedeado.

10 de octubre 1914. Océano Pacífico. La guerra comercial por el momento está detenida, sin embargo ahora se trata de combatir en forma distinta. Esto debiera ser como sigue: en una de las muchas bahías se encontrarían dos buques enemigos para mantención de máquinas. Nuestra tarea es sorprenderlos y cañonearlos hasta su destrucción, o caso contrario nosotros mismos morder el polvo.

«Morder el polvo» significaba ser vencidos o derribados. Es una expresión que, según se cree, proviene de la época medieval, cuando los caballeros heridos mordían la tierra al ser derrotados, simbolizando un retorno al origen. Su uso por el marinero Wagner nos indica el conocimiento que ellos tenían de los riesgos en que podían verse involucrados.

La tensión se hizo cada vez mayor, como apreciamos en los relatos de los días 10 y 11 de octubre:

10 de octubre 1914 – Océano Pacífico (...) Cerca de las 12:30 am de noche se observó en el horizonte encenderse un foco. Inmediatamente sonó nuestra alarma. Los artilleros y operadores de luces se posicionaron frente a la artillería, es decir los focos. Inmediatamente todo estaba iluminado. Ambas máquina[s] avante a toda máquina. Lamentablemente resultó que también esta vez se trataba de un espejismo. Era la luna.

11 de octubre 1914. Océano Pacífico. ¡Preparados para atacar! Con el ánimo sumamente animoso y tenso. Alocución del comandante. Misa y luego alegres piezas musicales. En la tarde a las 4 pm hubo «Pfeifen und Luntten aus!» —«Apagar pipas y mechas» (fin del recreo). La munición fue alistada en las baterías de artillería y se instaló el resto de los depósitos de municiones. Todos los hombres de a bordo tenían que ponerse ropa interior limpia y ropa gruesa azul. Luego hubo cena. Después de comer se repartieron los brazaletes. También se instalaron ambos puestos de vendajes. La tripulación tuvo que dormir vestidos en sus puestos. 8:30 am avanzamos hacia el supuesto enemigo. Me acosté tranquilamente a dormir y esperaba los sucesos que habían de venir. Temprano a las 4 am fui despertado. A pesar del intenso rastreo en todas las bahías no pudimos dar con el enemigo...

La reunión con la Escuadra del Este Asiático, liderada por el almirante Maximilian von Spee, se efectuó el 12 de octubre, luego que ambas partes sortearan toda clase de complicaciones y trataran de prevenir encuentros con las flotas japonesa e inglesa, considerando que esta última había salido de las islas Falkland. La escuadra estaba conformada por el crucero insignia *Scharnhorst* y por el *Gneisenau*, ambos de gran calado, y los cruceros pequeños *Leipzig*, *Nürnberg*, y *Emden*, más «los barcos de apoyo del Reich: *York*, *Krokodill*, *Titania* y nuestro *Baden*».

Sobre este decisivo encuentro en la Isla de Pascua, Karl apuntó: «De amanecida se divisaban grandes nubes de humo en el horizonte. Era la anunciada escuadra (...) nos unimos a ellos y anclamos juntos». La alegría de reencontrarse les incitó a compartir sus experiencias, a la par de todas aquellas informaciones relevantes sobre la seguridad y los movimientos de sus adversarios. Por ejemplo, se les informó que las naves inglesas custodiaban celosamente la costa chilena.

El encuentro en la Isla de Pascua fue el momento para actualizar los pertrechos de las naves. Sobre el particular, Karl mencionó:



Plana mayor de la escuadra reunida en la Isla de Pascua. De izquierda a derecha, en la primera fila el tercero es Lüdecke y el sexto Von Spee.

«muy a nuestro pesar, me enteré que la flota tenía aún menos provisiones que nosotros».

Ante esta situación de escasez de provisiones, arreglaron con el administrador de la isla, un inglés de la empresa británica William Balfour que no tuvo reparos en negociar, según lo explicado por Karl: «Este tiene más de doscientos mil animales en ganado. Hemos acordado con él que nos deje ciento veinte bueyes, ya que no tenemos nada de carne». La preparación de los animales comprados provocó que se hicieran grandes fogatas, por lo que, una vez terminado el proceso, tuvieron que alejarse de la isla, debido a que el humo podía ser visto desde lejos por sus adversarios.

Aunque podría parecernos que compraron una gran cantidad de animales, debemos pensar que la tripulación del *Dresden* alcanzaba las trescientas sesenta personas y la escuadra estaba conformada por diez naves, entre cruceros y barcos auxiliares, por lo tanto, eran más de tres mil los hombres que debían alimentarse.

La periodista María Teresa Parker entrevistó en 1982 al almirante chileno Alfredo Hoffmann Hansen (1894-1985), quien tuvo la oportunidad de conversar con el señor Edmond, administrador, durante varios años, de la firma mencionada y quien vendió las provisiones de carne. Además, Parker transcribió párrafos de las memorias de Hoffmann, quien, con relación a la venta de suministros, mencionó:

terminada la faena de aprovisionamiento de la escuadra, acudió a la administración un contador, en compañía de otro oficial, a fin de cancelar el valor de los animales adquiridos: causándole al señor Edmond, una magnífica impresión al ver la forma en que efectuaba el pago, a saber en oro sellado alemán. Una vez efectuada la cancelación, los oficiales alemanes le preguntaron si él era de nacionalidad británica, contestándole el señor Edmond afirmativamente. En la suposición de que este último lo ignoraría, le informaron que Alemania estaba en estado de guerra con Inglaterra (Parker, 1987, p. 79).

El día 13 de octubre, estando en Isla de Pascua, hubo dos fallecidos. Según la investigadora Parker, las causas de los decesos fueron la disentería. Los fallecidos fueron despedidos con la marcha fúnebre de Chopin. Karl nos dice: «Hoy falleció un marinero señalero del sms *Gneisenau* al igual que un marinero oficial de Intendencia del sms *Nürnberg*. Ambos recibieron un funeral de Marina». Sus cuerpos, luego de los ritos fúnebres, fueron «sepultados» en el mar.

El día 14 se les unieron cuatro navíos provenientes de México: el crucero de línea *Leipzig*, más tres cruceros de apoyo: *Karnak*, *Göttingen* y *Amasis*. Este nuevo aporte hizo que la escuadra se fortaleciera. La unión los mantenía motivados y seguros. Esa noche el *York*, acompañado del *Karnak*, partió rumbo a Valparaíso con cuarenta enfermos (¿de disentería?). Se buscaba mejorar su salud, pero también recabar noticias sobre los adversarios.

Durante la noche se alejaron de la isla para cumplir con las veinticuatro horas estipuladas en la Convención de La Haya del 18 de octubre de 1907. Al día siguiente volvieron a atracar y continuaron con las labores de traslado de carbón. Estuvieron cinco días en estas faenas, aplicando dos métodos: a través de botes, cuando el mar estaba agitado, o directamente desde el barco. Notables eran los resultados sobre uno y otro procedimiento:

17 de octubre 1914. Isla de Pascua. (...) Cuán grande es la diferencia entre las dos formas de alije de carbón se reconoce al ver que carboneando con botes en las tres primeras horas se trasladaron 30, 33 y 31 toneladas de carbón y directamente desde el *Baden* 87, 93 y 91 toneladas.



La Escuadra del Este Asiático cargando carbón en la Isla de Pascua.

Una vez finalizadas las obras de aprovisionamiento, el 18 de octubre, gran parte de la Escuadra viajó hacia el sudeste, a Chile continental, pasando primero por el archipiélago de Juan Fernández, todos al mando del almirante Von Spee. En el trayecto se fueron uniendo otros navíos, los cuales se iban posicionando de acuerdo a su categoría.

En esta nueva visita al archipiélago, además de las tareas de carboneo y pesca, había una gran tensión por la cercanía con las costas chilenas y el inminente encuentro con los ingleses, el cual se esperaba y, en cierta medida, provocaba:

26 de octubre 1914. Océano Pacífico. Ya muy de madrugada teníamos a la vista la isla «Más Afuera». A las 5 am la escuadra completa fondeó. Cerca de las 8 am comenzó el traslado de carbón desde el *Baden*. Ya que esta vez yo estaba libre de carbonear me dispuse a pescar. Pude junto a muchos otros también pescar una buena cantidad de peces. Primero asamos uno finamente a la mantequilla. Los demás fueron cocidos en agua con sal y después hechos conserva. Así nos alcanzaron los peces muchos días. Nuestra provisión nuevamente es escasa. A las 5 pm el alije había terminado.

27 de octubre 1914. Isla Más Afuera.¹ Hoy en la mañana regresó nuevamente el *Leipzig*. También arribó un crucero auxiliar HKR *Prinz Eitel Friedrich*.

1 Actual isla Alejandro Selkirk.

Este tenía a bordo la tripulación de la cañonera *Luchs*. La misión del *Leipzig* era la siguiente: como queríamos enterarnos de la posición de los ingleses, para enfrentarnos con ellos, se envió el *Leipzig* a la isla «Más a Tierra».² Aquí debía fondear y emitir telegramas solicitando buque carbonero. Así los ingleses serían provocados a darle caza al *Leipzig*... el *Leipzig* llegó bien y envió sus telegramas. Pero no respondió ningún barco alemán, sino uno de cabotaje inglés. Una parte de la tripulación bajó a tierra para hacer presencia y llamar la atención de los ingleses. También se llevaron a cabo conversaciones con el cónsul sobre aprovisionamiento de carbón y rancho de provisiones. Este le prohibió al buque permanecer más de veinticuatro horas en la bahía, pero le permitió regresar al día siguiente. Sin embargo el *Leipzig* no tenía intención, sino que regresó con nosotros.

En este mismo relato Karl nos comenta que el *Karnak* y el *York* arribaron sin problemas al puerto de Valparaíso. Además, al día siguiente recibieron noticias de que «los ingleses estaban a la cruz a frente a Valparaíso para identificar los buques alemanes salientes».

Fue entonces, momento en que ambas escuadras tenían los preparativos al día y estaban con tensión por un inminente enfrentamiento, cuando se inició una fase de choque entre las dos armadas y un recrudecimiento de las hostilidades, que tendrá resultados disímiles.

2 Actual isla Robinson Crusoe.

ENCUENTROS DECISIVOS ENTRE AMBAS ARMADAS

El combate de Coronel

El primer encuentro entre ambas armadas se produjo en las costas de Coronel, en donde la flota alemana superó a la británica, creándose, por lo tanto, un ánimo de revancha y animadversión. El relato de Wagner sobre los hechos acaecidos en la costa chilena el 1 de noviembre de 1914 fue más elocuente que el de la batalla de las Falkland.

En octubre de ese año, el contraalmirante Christopher Cradock recibió claras órdenes desde Inglaterra: su misión era proteger las aguas del Atlántico y permitir que el comercio de abastecimiento desde Sudamérica, principalmente desde Brasil, Argentina y Uruguay, llegara a Europa sin problemas. Pero también debía destruir a la flota alemana que entorpecía el tráfico, para lo cual dejó la mitad de sus buques en la base de las Malvinas o Falkland y se dirigió al Pacífico en su búsqueda.

La corta estadia del *Isabella* o *Santa Isabel* y de los otros barcos en el puerto de Valparaíso prendió las alarmas y avisó a los ingleses de la cercanía de la flota alemana. La estrategia para provocar el encuentro fue planificada y seguida con detenimiento a través del telégrafo, instrumento que les permitió conocer las órdenes y los pasos de los adversarios:

31 de octubre 1914. Altura de Valparaíso. Hoy a las 11 am llegó nuevamente con nosotros el *Santa Isabel* con carbón y provisiones. En la noche recibimos la noticia que los ingleses cruzaban a 400 millas náuticas al sur. Ahora queremos con toda fuerza alcanzarlo y obligarlo a enfrentarnos para darle batalla. Por ello intentamos engañarlos nuevamente. Se enviaron los cruceros auxiliares *Luchs*, *Prinz Eitel Friedrich* y *Göttingen* a Valparaíso. Arribaron estos a puerto para cargar carbón y provisiones. Ahora esto debe terminarlo el *Luchs* dentro de veinticuatro horas; pues si no zarpa dentro de este plazo, tiene que proceder

al desarme, es decir se desmontan las piezas de cierre de los cañones. Apenas arribó a puerto, comenzaron los telegramas en todas las direcciones: «Un crucero auxiliar alemán con alta potencia de fuego y un barco de carga ingresaron al puerto...». Los buques ingleses recibieron esta información y respondieron: «Indicación de horario de zarpe del buque y observar curso...». Ahora recibimos un telegrama secreto desde tierra, indicando que los ingleses se hallaban a la cuadra de Coronel y que uno de ellos carboneaba en el puerto. Su plazo es hasta el domingo a las 2 pm. Recibida la noticia, hacer fuego y a toda caldera era una sola cosa.

A través de las líneas escritas por el joven Karl conocemos su testimonio sobre el combate de Coronel, hora por hora. Al leerlo, impresiona el conocimiento que tenía de las naves inglesas con las cuales se iban a enfrentar, pero también las descripciones sobre el ánimo de la marinería:

1 de noviembre 1914. Océano Pacífico. La noche transcurrió sin inconvenientes. Hacia la madrugada el mar comenzó a agitarse. Sumado a ello apareció una leve niebla que cubría la superficie del mar. Navegábamos a una velocidad de 18 nudos —el Scharnhorst como buque insignia— mientras que en tándem el *Gneisenau*, *Leipzig*, *Nürnberg* y *Dresden* le seguían. Ya que nuestra velocidad aumentaba cada vez más, no nos podían seguir los buques de carga *Baden*, *Santa Isabel* y *Amasis*. La distancia entre nosotros y el enemigo alcanzaba ahora aproximadamente 230-250 millas náuticas (aprox. 444 km). De pronto, cerca de las 10 am, aparece por babor emergiendo de la niebla un enorme barco a vela de cuatro mástiles (corbeta). El *Nürnberg* recibió la orden de separarse y enfrentarse al velero. Nosotros proseguimos navegación a alta velocidad. Así se acercaba el mediodía. A las 12 pm me fui a montar guardia. Poco después a las 1 pm llegó aviso, de que un velero a babor era avistado a lo lejos. Para no debilitar aún más nuestra fuerza bélica, nos abstuvimos de su persecución. En ese instante nos encontramos con nuestro barco de carga *Titania*, el que esperaba la llegada del barco de carga americano con carbón y provisiones, destinado para nosotros. El *Titania* recibió la orden de apoderarse del velero en caso de presencia de contrabando. Izó la bandera de guerra alemana y se dirigió hacia el velero. Este, con la idea de tener ante sí un crucero alemán auxiliar con artillería, giró y se detuvo. Llevaba carga de carbón, y nada menos que 2.500 toneladas del mejor carbón inglés de Kali, la cual aparentemente

estaba destinada a barcos de guerra ingleses. El capitán se mostró bastante indiferente, pues dijo que le daba igual si el carbón lo quemaban los ingleses o los alemanes... Tras esto, el *Titania* se fue con el velero hacia las islas de Más a Tierra. Cuando yo volví a las 4 pm de mi guardia, aún no se veía el enemigo. Tampoco en la conducta de los hombres se notaba algún nerviosismo. Sí, no parecía que navegábamos hacia el enemigo. Algunos leían libros o dormían, otros tocaban piano o yacían en cubierta y se soleaban al sol. Después de bañarme y de vestirme, yo también quería permitirme un jueguito. Nos sentamos junto a la pared. Apenas había empezado, sonó de pronto a las 4:30 pm la orden: «¡Listos para zafarrancho de combate!». Esto, que aparecía frente a nuestros ojos, es difícil de describir. Inmediatamente todo estaba en posición de combate para ejecutar los últimos preparativos. Sí, incluso los caldereros que se encontraban bañándose se apresuraron semidesnudos a su posición de combate. Se trabajaba febrilmente. En un lapso de diez minutos el buque estaba «¡claro para la batalla!» [,] es decir, todos los preparativos se habían ejecutado, como colocar baldes de agua y de vinagre, preparación de ambos puestos de vendaje y arrojar todos los objetos fácilmente combustibles fuera de borda. El impacto de granadas puede producir gran cantidad de esquirlas. También se instalaron depósitos de munición de reserva. Debido a que el enemigo aún no estaba a la vista, se ordenó «todo hombre a cenar». Esto fue consumido rápidamente en forma de dos grandes hogazas de pan con escasa mantequilla rancia, los que hicieron gran efecto en nosotros. Después de la cena fui a cubierta para observar el avistamiento del enemigo. Ahí, finalmente poco antes de las 6 pm percibimos en el horizonte débiles nubes de humo acentuándose cada vez más, hasta que finalmente se divisaban las puntas de mástiles de cuatro barcos. Tras exactas mediciones se comprobó que eran los buques ingleses:

1)	Acorazado	<i>Good Hope</i>	1901	14.300 t	24 nudos	900 hombres
2)	Acorazado	<i>Monmouth</i>	1902	9.950 t	24 nudos	530 hombres
3)	Cañonera	<i>Glasgow</i>	1909	4.900 t	26 nudos	372 hombres
4)	Crucero aux.	<i>Otranto</i>	1909	12.128 t	18 nudos	250 hombres

El armamento estaba compuesto de:

1)	<i>Good Hope</i>	2 x 234 mm/47	16 x 152mm/45	12 x 76 mm	152,4 x 21	7 x 7,9 m
2)	<i>Monmouth</i>	14 x 152 mm/45	8 x 76 mm/4	134,0 x 20	1 x 7,5m	
3)	<i>Glasgow</i>	2 x 152 mm/50	10 x 102mm/50	131,0 x 14	3 x 4,7 m	
4)	<i>Otranto</i>	2 x 120 mm	8 x 87mm			

Las naves navegaban en tándem. Maniobrando hábilmente nos fue posible posicionarnos entre el enemigo y tierra para cortarle a este el camino al límite neutral y evitar así su escape. En ese momento, se recibe la orden del buque insignia de atacar al enemigo desde la mayor distancia posible, para poder así mantener nuestros barcos con la mejor capacidad bélica posible. Inmediatamente volaron hacia lo alto y se izaron en el asta y garfio de nuestro buque la bandera de guerra alemana, la que flameaba alegremente en el viento. Sin embargo para nuestro asombro el inglés no mostró su bandera. Solo cuando una granada del *Scharnhorst* explotaba en la cubierta media del *Good Hope*, mostró el inglés su bandera: así aceptaba la batalla. El reloj indicaba dieciocho minutos pasado las seis de la tarde. Nuestra tarea pues era atacar el crucero auxiliar *Otranto*. Con potencia extrema nos acercábamos cada vez más, hasta 9.000 m. Ahora el *Otranto* abría fuego y nos atacaba de costado. Con un silbido hueco y un sordo golpe impactaban estas cosas a 100 m del buque. En ese mismo momento habían denotado nuestros cañones y cinco granadas barrían con toda la construcción del *Otranto* por la borda. De inmediato nuestras máquinas bajaban a las 6:48 a 330 revoluciones por minuto. Antes de que el enemigo tuviera el nuevo objetivo, le llegaba una segunda y una tercera salva al cuerpo. El efecto fue desastroso: todo el metal estaba como barrido, mientras enormes llamaradas aparecían de media cubierta. Esto fue demasiado para el inglés... Este giró y se alejó a toda máquina. 6:50 horas nuestras máquinas nuevamente subieron revoluciones, para atacar el crucero *Glasgow*, el que nos disparaba desde hace un buen tiempo con sus granadas de 15 cm, siendo apoyado fielmente por el *Monmouth*. Con hábiles maniobras, pronto a toda máquina avante, girar bruscamente hacia babor/estribor, luego detenerse nuevamente, alta navegación, media navegación, y así sucesivamente, le dábamos al enemigo un objetivo muy incierto. Además la oscuridad que aumentaba cada vez más. Estábamos ahora a 8.900 m y abríamos fuego. Entonces llegó a las 6:52 la noticia: «¡el barco insignia inglés *Good Hope* en llamas!». Una enorme alegría se apoderó de todos nosotros. Nuestro fuego tuvo éxito, pues pudimos dispararle al *Glasgow* por todo un costado y otros tantos impactos. El disparar era muy difícil. Por la alta velocidad la proa se encabuzaba en el agua, de modo que los primeros artilleros estaban parados bajo el agua. *Monmouth* y *Glasgow* nos tapaban prácticamente con obuses de 15 cm. Estas impactaban en la proa y la popa nuestra, o solo 90 o 100 m muy cortos, luego silbaban a popa o el púlpito de mando, entre mástil y chimenea, e incluso sobre los focos. Rara vez ocurría que una granada fallaba, en cambio se podía observar cuán a menudo

las granadas pasaban a toda velocidad. Eran silbidos y cantos en el aire infernales. Era extraño el ruido de las granadas acercándose, las que impactaban poco antes del barco en el agua. Pero Dios estaba con nosotros. Ninguna, ni siquiera la esquirla de una granada alcanzó nuestro buque. Entonces a las 7:03 pm hubo «¡Avante a toda máquina!»; nos acercamos a 400 m al enemigo. 7:16 pm llegó la noticia: «*Good Hope* arde fuertemente en su mitad, *Monmouth* fuertemente a proa». 7:20 pm aviso que el buque insignia inglés *Good Hope* había volado por los aires por explosión y con él 900 hombres encontraron la muerte. Un grito interminable de ¡hurra! resonó por las salas. La oscuridad había avanzado tanto que apenas se podía reconocer el objetivo. Por eso solo se disparaba a la llamarada. 7:30 vino la orden: «¡Alto! ¡Batería pare!». El inglés había cesado el fuego... ¡Había pausa de fuego! Ojalá el inglés ocupe esta para rescatar a los hombres del *Good Hope*. 7:40 pm habíamos retomado la ofensiva: «¡Claros para torpedear!». Ahora sí nos dio un poco de aprehensión, significaba acercarse a 2.000 m al enemigo, antes de poder disparar. Por fin teníamos al enemigo eventualmente... 8:00 pm las máquinas iban «a toda potencia». Ahí apareció el brillo de focos a estribor. Era el *Nürnberg* el que había llegado en el intertanto y había avistado al *Monmouth*. El *Monmouth* tenía su costado impactado fuertemente al lado de estribor, de modo que toda la artillería era inutilizable. El *Nürnberg* disparaba a todo lo ancho sobre el costado del *Monmouth*, con la consecuencia que el *Monmouth* se volcaba y se hundía. Se podía ver la hélice, que emergía del agua y aún giraba. Con el hundimiento del *Monmouth* 540 hombres encontraban la muerte en el oleaje. Ahora solo quedaba el *Glasgow*. Este estaba confiado en sus máquinas y había escapado. 9:30 pm llegó la orden «descanso en las estaciones». Nos quedamos hasta las 4 am en pie, recién después comenzamos a dormir un poco. No había hamacas; donde se estaba parado, se caía uno, perdiendo el sentido, el más duro en la cubierta acorazada para retomar el servicio después de tres horas con los miembros entumecidos.

Así termina el completo y vívido relato que escribe Karl sobre el combate naval de Coronel. Resulta emocionante imaginarlo en las máquinas del buque, atento, al igual que sus compañeros, a las señales, las órdenes y los acontecimientos. Su sentir va cambiando con el correr de las horas: incertidumbre, ansiedad, alegría. Y, al finalizar la extenuante jornada, el cansancio y agotamiento físico producto del primer enfrentamiento de su vida.

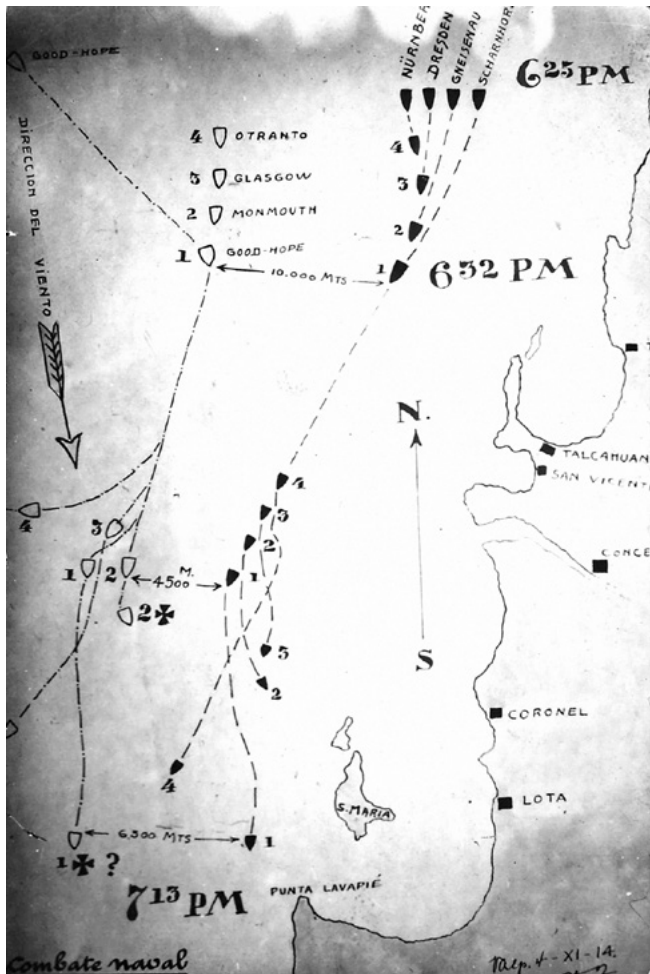
¿Habrá estado, la libreta, en un bolsillo de su chaqueta? El detalle preciso de los minutos, la transcripción de las órdenes que van recibiendo, así como las referencias a los metros y cambios de dirección, nos inducen a pensar que sí, que va tomando apuntes que luego complementa y revisa, en un momento de calma. Su relato sobre ese frente del combate de Coronel, en que el sms *Dresden* se enfrentó al *Otranto*, al *Glasgow* y al *Monmouth*, entonces cobra relevancia y constituye un valioso testimonio para comprender otros aspectos del conflicto desde la mirada de un marinero.

Lo cierto es que el enfrentamiento conocido como la batalla de Coronel, que ocurrió frente a la isla Santa María, a cincuenta millas de la costa (unos 80 km), tuvo un mal resultado para la flota inglesa, que perdió a su buque insignia —el *Good Hope*— y al *Monmouth*, mientras que el *Glasgow* y el *Otranto* quedaron averiados. La pérdida de más de mil setecientos hombres fue un duro golpe para el almirantazgo británico, quienes prepararon, desde ese preciso momento, su revancha.

La periodista María Teresa Parker, quien realizó su acuciosa investigación durante los años ochenta, les otorgó superioridad a «los hombres de Von Spee, ganadores de competencias de tiro en ejercicios de escuadra» (Parker, 1987, p. 89). Además, los calificó de ágiles, efectivos y profesionales. En cambio, mencionó que los marinos británicos, que estaban al mando del contraalmirante Cradock, solo eran reservistas provenientes de países sudamericanos, recientemente reclutados para la guerra. Es indudable que, en casos como este, son múltiples los factores que se conjugan; solo por nombrar un ejemplo: la velocidad que podía alcanzar cada una de las naves.

Se cree que existió también un factor sorpresa o de información incompleta, tal como lo señaló el capitán inglés Thomas G. Frothingham en su *Historia naval de la Gran Guerra*:

los alemanes navegaron en dirección sur en la búsqueda del Glasgow. Esto tenía lugar al mismo tiempo que los ingleses se dirigían al norte a la caza del 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. Esta fue la extraña situación que tuvo como consecuencia la Batalla de Coronel (Parker, 1987, p. 87).



Esquema de los desplazamientos en el combate de Coronel.

Al día siguiente, 2 de noviembre, los hombres fueron llamados temprano:

2 de noviembre 1914. Océano Pacífico. A las 7 am hubo diana, luego en el buque hubo informe. 10:40 h hubo «todo hombre a cubierta de popa». Todos los buques —*Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Leipzig* y *Nürnberg*— nos pasaban a babor. Gritamos un fuerte «¡hurra!» al jefe de la flota, Graf von Spee. 11:45 am hubo

«todo hombre a popa». Nuestro comandante sostuvo una alocución. Entre otras cosas se publicó un telegrama de nuestro jefe. «Con la ayuda de Dios, ¡una hermosa victoria! Yo le doy mi reconocimiento a las tripulaciones, mi agradecimiento y las más afectuosas felicitaciones a cada uno, Graf von Spee». En la tarde a las 4 pm hubo término de recreo. Cerca de las 6 pm los buques despachados a Valparaíso, salvo el *Leipzig* y el *Dresden*. Tomábamos curso a la isla Más a Tierra.

La visita del almirante Von Spee a Valparaíso está documentada en la prensa nacional y en libros alusivos, pero resulta interesante conocer cómo se difundió el triunfo de la flota imperial frente a las costas chilenas, en periódicos editados por la colectividad alemana del puerto de Valparaíso. Para ello revisamos un recorte de prensa (sin los datos del periódico, pero publicado el 3 de noviembre de 1914), guardado en el libro de visitas del Club Alemán, el día que asistió Von Spee. Dicho recorte menciona lo siguiente:

Monmouth hundido por cruceros alemanes

Good Hope huyó gravemente dañado. Sigue la lucha en Francia. Los turcos se suman a las hostilidades en el país. Nuevos triunfos en Austria.

Los barcos alemanes SMS *Scharnhorst*, *Gneisenau* y *Nürnberg* arribaron hoy en perfecto estado a Valparaíso. Nos enteramos de lo siguiente:

Cuatro cruceros alemanes, entre ellos los grandes cruceros *Scharnhorst* y *Gneisenau* estuvieron ayer en la tarde hacia el atardecer en combate contra los cruceros ingleses *Good Hope*, *Monmouth*, *Glasgow* y *Otranto*. El combate duró aproximadamente una hora y tuvo que ser detenido por hacerse de noche. Los ingleses abandonaron el lugar de batalla. Se dice que *Good Hope* estaba en tan deplorable estado y fuera de condiciones de seguir combatiendo que solo pudo huir amparado por la oscuridad de la noche. Entre sus chimeneas se pudo ver en la penumbra una gran explosión poco antes de retirarse. Hacia el final ya no siguió disparando.

Monmouth en similares condiciones intentó huir también para evitar su destino final, perseguido durante la noche fue encontrado por un pequeño crucero alemán y prosiguiendo con los disparos fue hundido. Trabajos de salvataje no fueron posibles pues el mar estaba muy fuerte y el pequeño crucero no disponía de botes salvavidas.

Glasgow y *Otranto* aparentemente están levemente dañados y usaron su alta potencia para huir a alta velocidad del asedio en la oscuridad de la noche.

Los barcos alemanes solo están levemente dañados y solo en el *Gneisenau* hay dos heridos levemente. ¡Hurra, Hurra. Hurra!

La oficialidad de los buques sms *Scharnhorst*, *Gneisenau* y *Nürnberg* fue recibida por autoridades consulares y representantes de la colectividad en el Club Alemán de Valparaíso. En total fueron treinta y dos oficiales, encabezados por Maximilian von Spee, los que, desde la plaza Sotomayor, recorrieron algunas calles del puerto hasta llegar al Club Alemán. En el trayecto, una gran concurrencia los saludó y acompañó.

En el libro de visitas del Club se registraron las firmas de los invitados. Por entonces, la sede se ubicaba en la calle Blanco. Era el cuarto inmueble que ocupaban y allí permanecieron por más de treinta años. El acontecimiento fue ampliamente registrado en fotografías, de las cuales se hicieron copias y álbumes especiales.

En las palabras que dirigió Von Spee en el banquete se demuestra la claridad que poseía de la situación: «Hoy día (noche en realidad) estamos muy contentos, pero mañana podemos estar en el fondo del mar» (Gazmuri, 2012, p. 119).

María Teresa Parker dice que los alemanes aprovecharon la visita al puerto para reparar o refaccionar sus buques.

Fue todo un suceso la visita de Von Spee a Valparaíso. Los alumnos del Colegio Alemán se dirigieron al puerto con sus profesores para vitorearlo y algunas personas de la colectividad arrendaron botes para saludarlo. De seguro también fue un acontecimiento que causó descontento en la comunidad británica residente, pero esas eran las peculiaridades que surgieron por ser Chile un país neutral, por lo que ambos bandos podían acercarse a sus puertos.

El Club Alemán de Valparaíso, fundado el 9 de mayo de 1838, es uno de los más antiguos de la ciudad. En sus inicios reunió, con fines recreativos, a socios que principalmente venían a trabajar a las casas comerciales importadoras y exportadoras, bancos o empresas alemanas. También tuvo integrantes de otras nacionalidades, que conocían el idioma germano. Se constituyó como un espacio de sociabilidad para alemanes e hijos de inmigrantes de la clase alta. A la par existieron otros clubes, con cuotas de menor precio, para extranjeros de otra condición socioeconómica. Al especialista



Maximilian von Spee y otras autoridades cruzando la plaza Sotomayor.



La escuadra alemana en Valparaíso.

en estudios migratorios, Baldomero Estrada, le llama la atención el nombre del club, otorgado muchos años antes de la unificación de 1871 (Estrada, 2021, p. 138). Como explicación menciona que existió un sentido identitario o de identidad étnica en su creación.

El Club Alemán se ubica hoy en la calle Salvador Donoso esquina con Avenida Brasil, en una casa que originalmente se edificó para Agustín Ross y que compraron en 1924, es decir, años después de la recordada visita del almirante Von Spee (Pellegrini y Aprile, 1924, p. 241). Al recorrer actualmente el club apreciamos los ecos de esa notable visita y creemos vislumbrar el impacto que tuvo en la colectividad, pues en sus salones observamos un retrato y un busto del almirante. Ignoramos los nombres de sus autores ya que estas obras no poseen placas, pero desde el punto de vista simbólico, son vestigios de una época pasada. ¿Habrán sido obsequios de esos años?

El Club Alemán era una de las muchas asociaciones de alemanes que había en el puerto, donde también existían agrupaciones educativas, deportivas, culturales, sociales, religiosas, etc. La colectividad apoyó, en general, la causa alemana durante la Primera Guerra Mundial, incluso sesenta y siete exalumnos del Colegio Alemán, algunos de nacionalidad chilena, participaron en este enfrentamiento, perdiendo la vida dieciocho de ellos (Estrada, 2021, p. 151).

Mientras Von Spee visitaba Valparaíso, el SMS *Dresden* y su tripulación se dirigieron al archipiélago de Juan Fernández. Entre los días 3 y 7 de noviembre, la dinámica fue la captura de naves y el conocimiento de telegramas que informaban hechos distintos a lo ocurrido en Coronel:

6 de noviembre 1914. Océano Pacífico. Aún seguimos tras la búsqueda del americano. Noticias de los diarios informan que la gran batalla en Santa María, donde el *Good Hope* y *Monmouth* se hundieron, era una fantasía que había soñado la escuadra alemana. Llegó la noticia que el crucero inglés *Glasgow* en compañía del HMS *Bristol* había sido visto en Punta Arenas. La escuadra francesa *Nordam* intentaba reunirse con la escuadra sudamericana inglesa para destruirnos.

7 de noviembre 1914. Océano Pacífico. Muy temprano fue avistado el americano. Inmediatamente aumentamos andar. La tripulación de abordaje se preparaba. A las 7 am largamos la señal «Stoppen Sie!, ¡Deténgase!». Esto fue

cumplido. La tripulación de abordaje se trasladó a bordo. La carga era nuestra: 7.000 t de carbón y 4.000 t de provisiones, como cerveza, tabaco, cecinas, papas, harina, avena y otros. 10:00 am tomamos curso a la isla Más a Tierra, en donde debía ser descargado el barco *Sacramento*.

8 de noviembre 1914. Isla Más Afuera. En la mañana ingresamos. Comenzamos el alije de carbón del velero *Heligon* (noruego). Esto fue sumamente lento. Como yo no participé en el carboneo, preparé mi caña y me puse a pescar con mucho éxito. Hacia el atardecer tenía aproximadamente 14 libras¹ de pescado. Inmediatamente se preparó una cena de pescado y el resto del pescado fue puesto en conserva y guardado.

Como apreciamos, la vida del sms *Dresden* y sus hombres no fue distinta después de la batalla de Coronel, pues siguieron con la guerra comercial, con los ataques a barcos y con la gran constante: el aprovisionamiento de carbón y alimentos.

Permanecieron en la isla Alejandro Selkirk (Más Afuera) los días 9 y 10 de noviembre en faenas de carboneo. El día 10, por la tarde, zarparon y se dirigieron al puerto de Valparaíso. En el trayecto iban a solo ocho nudos, para darles tiempo a los demás, que continuaban en la descarga de carbón. Aprovecharon de limpiar el buque, de hacer aseo de cubierta. El día 13 de noviembre arribó a Valparaíso, junto con el *Leipzig*.

Esa jornada, la oficialidad fue recibida en el Club Alemán de Valparaíso. Cabe destacar que en tres oportunidades acogieron las autoridades consulares y algunos personeros de la colectividad alemana a los oficiales de la escuadra, quienes concurrieron al Club Alemán de Valparaíso los días 3, 5 y 13 de noviembre de 1914. La primera visita, la de Von Spee, ha sido la más renombrada, pero no fue la única. El día 5 de noviembre, cuatro oficiales del crucero auxiliar *Prinz Eitel Friedrich* visitaron el club y el día 13 del mismo mes, diecisiete oficiales de los cruceros *Dresden* y *Leipzig* fueron agasajados por sus connacionales en la sede de calle Blanco.

El relato de Wagner, con relación a la estadía en Valparaíso, es escueto: «13 de noviembre 1914. Valparaíso. Arribamos a las 8 de la mañana. En la noche a las 12 zarpamos. El *Leipzig* nos sigue en tándem».

1 Nota del traductor: 6,3 kg.

El diario *El Mercurio* del puerto reseñó la visita:

A las 8:15 de la mañana de ayer, fondearon en Valparaíso los cruceros *Dresden* y *Leipzig*. La llegada de los buques a proveerse de combustibles y víveres, estaba anunciada para el día anterior y con anticipación viajó al puerto, el Ministro de Alemania. Cuatro días antes ya se preparaban los embarques para los buques, tramitándose las pólizas correspondientes. Antes de las 7:00 horas del día 13, el muelle de pasajeros estaba repleto con sus compatriotas, entre ellos los alumnos del Colegio Alemán del Cerro Alegre. El *Dresden* saludó muy afuera de la bahía a la plaza y a la insignia del Comandante en Jefe de la Escuadra chilena. Los saludos fueron contestados inmediatamente. Como autoridad marítima, recibió a los cruceros el capitán de fragata, don Salvador de la Piedra, quien observó a bordo el inmenso agrado de jefes, oficiales y tripulación, por recalar en Valparaíso. En una lancha de la Compañía Naviera Alemana Kosmos, embarcaron el Ministro de Alemania, el Cónsul y otros dignatarios. Luego, la gran cantidad de lanchas y botes llegó al costado de los buques, llevando visitantes de la colonia alemana. Saludaban con delirantes hurras a las tripulaciones, que respondían con frenético entusiasmo. En el muelle, la policía tuvo que acordonar el área para mantener expedita la circulación (*El Mercurio de Valparaíso*, 14 de noviembre de 1914, citado en Parker, 1987, p. 107).

Tras este corto paso por Valparaíso, recibieron el mandato de dirigirse al sur y en la instancia capturaron un barco adversario:

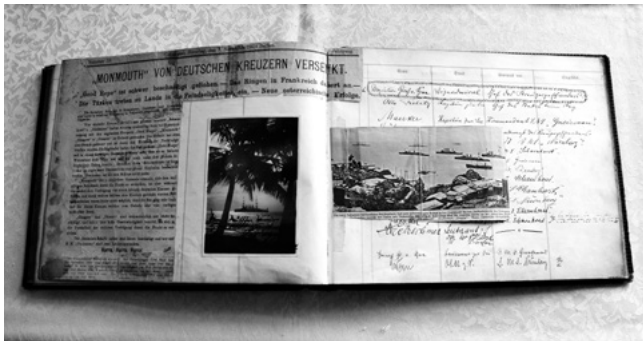
14 de noviembre 1914. Océano Pacífico. Navegábamos solo con el *Leipzig*. A través de telegrama: orden de la escuadra, perseguir un velero en rumbo al sur. Navegamos todo el día a 18 nudos. Al oscurecerse, orden de la escuadra: cese de la persecución pues el *Gneisenau* avistó el velero. Proseguimos a menor revolución, con el *Leipzig* a babor.

15 de noviembre 1914. Océano Pacífico. Poco después de las 4 pm notamos detrás de nosotros una débil nube de humo. Inmediatamente giramos, el *Leipzig* prosiguió su camino. Después de darle caza por aproximadamente una hora, el barco se acercaba cada vez más. Mientras tanto había aclarado, de modo que podíamos ver nítidamente la silueta de un barco. Según su construcción debería ser un barco alemán. Cuando este se percató de nosotros, giró y se nos acercó. A las 7 estaba a la cuadra nuestra. Era, para la gran alegría



Llegada del comandante Lüdecke y el teniente Canaris a Valparaíso.

nuestra, un inglés, el *North Wales – Newcastle*. La tripulación de abordaje se subió al bote y fueron a hacerle juicio con los siguientes resultados: el barco fue despachado desde Londres por el almirantazgo inglés, con cargamento de carbón y provisiones y destinado como crucero auxiliar para los buques de guerra ingleses. Para gran asombro nuestro el barco no llevaba radiotelégrafo. Su carbón y provisiones fue descargado salvo un pequeño saldo de 600 t. El 28 de octubre el acorazado *Good Hope* había cargado carbón del *North Wales* en el lugar de carboneo abandonado por nosotros ¡el 27 de octubre! y luego le había ordenado al barco esperarlo en alta mar. Así fue como el buque cayó en nuestras manos. Estaban extremadamente sorprendidos que el *Good Hope* y el *Monmouth* se había hundido y el *Glasgow* y *Otranto* estaban seriamente dañados. Después que por nuestro lado fue comprobado, que la nave navegaba para el Estado inglés, el capitán inglés recibió la orden de bajar su bandera y de considerarse como prisionero de guerra. Después de que todos los papeles y cartas náuticas, telegramas y órdenes secretas fueron asumidas, comenzamos con la descarga de los objetos de utilidad para nosotros. Especialmente contentos estábamos por la presencia de cuatrocientos sacos de carbón nuevos, muchas cuerdas de cáñamo de 1.000 m, sogas, palas carboneras, limas y mucha herramienta de un valor incalculable para nosotros, pues en este aspecto estábamos casi completamente desacostumbrados. En cuanto a alimentos obtuvimos una gran cantidad de la mejor mantequilla, lengua de vacuno, jamón, *corned beef* y tocino. Hasta las 12 del mediodía trabajamos afanosamente para recibir estos objetos. Luego había transcurrido nuestro



Libro del Club Alemán de Valparaíso con recorte de prensa del 3 noviembre de 1914.

tiempo. La tripulación de explosivos se preparaba para realizar su trabajo. La tripulación inglesa fue llevada a bordo de nuestro buque. Las cargas de dinamita fueron puestas y la tripulación abordó el bote que esperaba preparado, para tan pronto como podían salir del área del barco. Ahí, cerca de las 2:30 pm ocurrió la primera explosión en la proa del barco; toda la cubierta de proa se abrió y una gran nube de humo salió de la parte delantera de este. La segunda explosión ocurrió en la mitad del barco sin que notáramos gran destrucción. Ahí, de pronto, resonó un gran ruido. La carga de dinamita en la popa había estallado y con tanta fuerza, que el casco fue abierto y a la derecha y la izquierda del barco emergió una gran columna de agua. Pero las explosiones no hacían efecto solamente hacia abajo, sino que toda la cubierta fue abierta y, una grandiosa y bella columna de fuego salió disparada, mientras las planchas de cubierta volaban por doquier como palos de fósforo. Esto era un maravilloso espectáculo. Poco después hubo dos explosiones más de menor importancia. La popa se llenó de agua y comenzó a hundirse. Yo hice una apuesta con mis camaradas, que en diez minutos todo el casco completo habría desaparecido. El reloj mostraba doce minutos para las 3:00 pm. La popa del barco se hundía cada vez más profundo. Era como si las olas quisieran golpear sobre la cubierta, pero cada vez emergía orgullosamente. Ahí, finalmente, después de ocho minutos se había hundido tanto que la parte posterior del barco hasta la chimenea estaba bajo el agua. Mi apuesta parecía ganada. El castillo de proa del barco emergía cada vez más desde el agua, pero este barco no se quería hundir. Dijeron: «¡alto, justo diez minutos! Apuesta perdida, ¡dos botellas de cerveza!». Apenas dicho, ocurrió un fuerte estallido de caldera y como una fuente salía del agua disparada hacia lo alto. El buque estaba ahora vertical en el agua. La presión de aire acumulada desencajó en dos la proa y su respectivo castillo. Un crujir y astillar. Una fuerte agitación del agua —luego todo estaba en calma. Las olas jugaban otra vez con suavidad y no se veía nada más que una extensa superficie de agua... Dimos todo adelante a la máquina principal y reanudamos andar en pos de nuevas hazañas, tal vez también de la muerte.

Este relato es valioso porque es fruto de una observación directa y a tiempo real, no son memorias escritas muchos años después.

Al día siguiente, los prisioneros de guerra del *North Wales* que estaban en el SMS *Dresden* fueron embarcados en el barco *Rakotis* de la línea Kosmos y, por la tarde, se encontraron con su escuadra.

La revisión de la documentación confiscada al *North Wales* les dio valiosos datos sobre la escuadra inglesa, pero también supieron de una nueva flota en el Pacífico —la japonesa—, lo que otorgó otro factor de riesgo a la travesía:

18 de noviembre 1914. Océano Pacífico. Con la captura del *North Wales* se encontraron documentos de un enorme valor para nosotros, los cuales indicaban la ubicación de puertos de los ingleses, el número de buques, señales y cotejos, pensamos que en los días venideros podremos lograr un ataque a la escuadra inglesa. El clima está muy turbulento; a ello hay que sumarle la densa niebla, la cual apenas nos permite ver a 100 m. Según telegrama: informa que cuatro grandes buques de guerra japoneses se encuentran en la costa oeste de Canadá, mientras otros dos zarparon de Honolulu. Desde Valparaíso se informa que ingresaron dos torpederas japonesas.

Entre el 19 y el 21 de noviembre prosiguieron el viaje al sur. El 21 arribaron a la bahía San Quintín en el Golfo de Penas, región de Aysén, donde se unieron con los barcos destinados para ellos: el *Seydlitz* y el *Memphis*. También estaban el *Baden*, *Isabel* y *Rakotis*. Hasta el día 26 de noviembre permanecieron en la bahía San Quintín, donde provisionaron carbón y alistaron las naves. La llegada del barco alemán *Luxor* les permitió contar con una «ración de domingo».

Un hecho destacado fue que el 21 de noviembre recibieron por primera vez al almirante Von Spee a bordo del sms *Dresden*, quien sostuvo una reunión con el capitán Lüdecke, probablemente para tratar sobre las estrategias que desarrollarían a continuación.

El día 26, en ese paraje de la región de Aysén, se hizo entrega de medallas. La denominada Cruz de Hierro de primera y de segunda clase fue otorgada a oficiales y tripulantes, en una ceremonia con marcado simbolismo. Así lo registró Karl: «26 de noviembre de 1914. Bahía San Quintín. Distribución de Distinciones, trescientos ejemplares. Festejo. 35 al crucero *Dresden*. Calentar máquinas, curso al Cabo de Hornos. ¡Una marejada nunca antes vista!».

Entre el 27 de noviembre y el 3 de diciembre se desplazan rumbo al sur, esquivando grandes témpanos de hielo en medio de un intenso oleaje. Llegaron el día 3 a la isla Picton, al sur de Tierra del Fuego. En su bahía realizaron la recepción de carbón y de provisiones.

Antes de zarpar a alta mar, el capellán del *Scharnhorst* celebró una misa. Cerca de las 12 pm zarparon junto al *Dresden* las otras naves de la escuadra, el buque insignia *Scharnhorst* con el *Gneisenau*, *Leipzig* y *Nürnberg*, seguidos por los barcos auxiliares *Baden*, *Santa Isabel* y *Seydlitz*.

Karl resume en estas palabras la misión: «3 de diciembre 1914. Isla Picton, Chile. (...) Con tiempo bueno navegamos luego hacia el este y norte, objetivo Falkland».

Combate de las Falkland (Malvinas)

Siguiendo la estrategia del almirante Von Spee se acercaron al adversario, para enfrentarlo. De esta forma, se dirigieron a la base naval inglesa en las islas Falkland, confiados de su poderío para obtener un nuevo triunfo. Según lo relatado por María Teresa Parker, la decisión de Von Spee de desembarcar y atacar Puerto Stanley y de tomar prisionero al gobernador, se basó en datos obtenidos en un telegrama, que aseguraba que la escuadra inglesa se había dirigido a África, por lo tanto, el puerto estaba desprotegido. Sus hombres le hicieron ver que esa información era falsa; que, en definitiva, era una trampa. Pero el almirante respondió que no estaba para hacer guerra de corso sino para batirse a duelo. Su decisión tenía como objetivo destruir el principal centro de abastecimiento de los ingleses en el Atlántico sur, lo que también permitiría terminar con su estación de telégrafo sin hilos, es decir, asestar un golpe a las comunicaciones enemigas.

Sobre la estrategia ideada por Von Spee reflexionó, años más tarde, el capitán Pochhammer, segundo comandante del *Gneisenau*:

Nosotros sabíamos por experiencia lo que significaba atravesar los océanos sin un refugio, cruzar a lo largo de interminables costas sin resguardarnos de los vientos, del mar o del enemigo, y con solo la ayuda de los barcos carboneros de apoyo que habíamos traído. Si teníamos éxito, aunque temporalmente, en vencer la no muy útil bahía Stanley, el principal puerto de abastecimiento de la flota británica, destruyendo las existencias de carbón y provisiones. Las instalaciones para reparaciones de barcos para finalmente paralizar la gran estación inalámbrica, que formaba parte de la red de comunicaciones de nuestros

enemigos, lograríamos por medio de esta hazaña, completa libertad de acción para nuestras posteriores operaciones (Pochhammer, 1935, citado en Parker, 1987, pp. 118-119).

El escrito de Karl Wagner se refiere a la información que manejaba la oficialidad sobre las condiciones que esperaban encontrar en Puerto Stanley, aunque él nos parece más cauto:

7 de diciembre 1914. *Océano Atlántico (Pacífico)*.² Con el carbón tomado del velero estábamos en condiciones de poder hacer una navegación más extensa de lo que habíamos pensado. Por eso el almirante planificó un ataque a Port Stanley. Ya desde hace cuatro semanas el tráfico radial escuchó los barcos ingleses. A ello se suman los telegramas de que buques ingleses habían zarpado hacia África para detener los disturbios estallados allá. Sin embargo aún hay presencia de buques, por lo que podríamos encontrarnos con un contrincante equivalente. ¡Este podría convertirse nuevamente en un día emocionante! Estábamos preparados para cualquier cosa... Mi salud no estaba del todo bien. Todo el día me sentí mal, tenía fiebre y a menudo estaba prácticamente entumecido de frío. A las 8 pm tuve que hacer guardia. Me envolvía en una frazada de lana sobre mi capote de guardia, a pesar que en el estómago tenía 48 grados de calor. Entonces a las 10 pm de pronto tuve que ir a la cubierta de señales. Resfriado por la fuerte corriente de aire, me tambaleaba. Con mucho esfuerzo me arrastré hacia abajo. Cerca de las 12 h me acostaron en la hamaca y me envolvieron bien. Hacia la mañana ya me encontraba recuperado nuevamente.

Meses antes, en Inglaterra, el primer *lord* del Almirantazgo John Fisher y Winston Churchill le ordenaron al vicealmirante, *sir* Doveton Sturdee, jefe del Estado Mayor, viajar a las Falkland y enfrentarse a Von Spee, para así terminar con los daños que la flota alemana les había ocasionado. Sturdee fue nombrado «comandante en jefe del Atlántico y el Pacífico sur» y tenía seis semanas para su misión. Zarpó de Davenport el 11 de noviembre de 1914. Se trasladó en el buque insignia HMS *Invincible*, acompañado por el HMS *Inflexible*.

Como podemos apreciar, los preparativos ingleses estaban orientados a no repetir la historia del combate de Coronel. Por el

2 Ellos van navegando desde el Pacífico hacia el Atlántico, en dirección a las Falkland, por el canal Beagle. Es probable que Wagner señale ambos océanos por encontrarse en tránsito entre ellos.

contrario, la operación que se inició en Inglaterra tenía por objetivo resarcir el honor dañado.

En Puerto Guillermo, islas Falkland, se reunieron los dos nuevos cruceros de batalla *Invincible* e *Inflexible*, los cuales poseían «gran eslora, bandas al nivel del agua, amplias cubiertas, sin castillos de proa» (Parker, 1987, p. 126). En sus cubiertas sobresalen dos más-tilas trípodes, tres chimeneas poderosas y bajas, y cuatro torres sólidas. Su artillería estaba compuesta por dos gruesas piezas de 305 mm. Junto a ellos, los grandes *Carnarvon*, *Cornwell* y *Kent*, más los pequeños *Bristol* y *Glasgow*. En total, siete poderosas naves británicas esperando a la escuadra alemana.

Sigamos el relato de Karl Wagner sobre este crucial hecho:

8 de diciembre 1914. Frente a Port Stanley (Océano Atlántico). Temprano a las 4 am el *Gneisenau* y el *Nürnberg* fueron despachados a posición de avanzada. Cerca de las 8 am aparecieron las oscuras formas del grupo de islas. Hicimos una breve navegación y nos quedamos a una distancia de aproximadamente 14 millas náuticas. El tiempo estaba fantástico. El sol salió. El mar estaba como un espejo y el aire limpio. Ahí aparecieron nubes de humo en el horizonte. Percatándonos de ello, ordenó el jefe de escuadra que el *Gneisenau* y *Nürnberg* regresaran para ubicarse en tándem. Las nubes de humo se intensificaron y pronto se pudo divisar los buques de guerra ingleses. No pasamos al ataque de inmediato sino que nos retiramos mar afuera; pues queríamos comprobar el número y [la] potencia del enemigo. Además una batalla mar afuera es más conveniente que una costera. Cerca de las 9:20 am llegó la orden: «¡zafarrancho de combate!». Hasta ahora el número de buques enemigos sumaba cinco. Ahora navegábamos avante a toda máquina para separar las líneas enemigas y tener así una contienda más fácil. Para nuestro asombro el número de buques enemigos se incrementaba cada vez más, de modo que cerca de la 1:25 pm teníamos once buques en nuestra persecución. Ahora cada uno de nosotros estaba claro que había llegado nuestra hora. Recibimos la orden de separarnos de la formación para no darle objetivo al enemigo. Nuestras máquinas aumentaban andar a una velocidad nunca antes vista. Los pobres caldereros frente a las calderas trabajaban sumamente extenuados. Además impactaban las primeras granadas enemigas a popa nuestra. ¡Estábamos impotentes! ¿Qué podíamos hacer con nuestros cañones de 10,5 y 21 cm contra los cañones ingleses de 15,2 y 30,5 cm? Entonces decidió el almirante Von Spee rescatar al menos los

pequeños cruceros bajo el fuerte apoyo de ambos acorazados: *Scharnhorst* y *Gneisenau*. Él dio la orden: «¿cruceros ligeros despachados!». Nosotros rompimos nuestra formación y nos apresuramos a través de las aguas, detrás nuestro la muerte sonreía burlonamente. Para nuestro pesar el *Leipzig* no venía con nosotros y quedaba cada vez más rezagado. El *Nürnberg* sin embargo estaba muy adelante nuestro.

«Detrás nuestro la muerte sonreía burlonamente», escribió Karl Wagner. En efecto, para la escuadra alemana, la batalla de las Falkland fue un total desastre. Los ingleses se impusieron y lograron abatir y hundir a los acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*. Murieron 795 hombres, entre ellos, el respetado y querido almirante Maximilian von Spee, símbolo de los éxitos que, hasta el momento, habían obtenido.

La batalla de las Falkland tuvo dos frentes. En el primero se encontraron los acorazados ingleses *Invincible*, *Inflexible* y *Carnarvon* contra los alemanes del *Scharnhorst* y del *Gneisenau*. Más al sur, se retaron los cruceros ligeros ingleses *Cornwall*, *Kent* y *Glasgow* con los alemanes del *Leipzig*, *Nürnberg* y *Dresden*.

Dándose cuenta de que había llegado el momento de sacrificarse por la patria y sopesando la situación, Von Spee ordenó a los cruceros livianos: «¿Destacarse a todo andar! Traten de escapar!» (Parker, 1987, p. 130). Es por ese motivo que desde las 13:15 horas, el *Dresden*, el *Leipzig* y el *Nürnberg* huyeron o se retiraron hacia el suroeste. Sobre el *Leipzig* iban el *Glasgow* y *Cornwall*, mientras que el *Kent* persiguió al *Nürnberg*.

El *Dresden*, favorecido por su velocidad, que podía alcanzar los 25 nudos, va de los primeros. Detrás de él los proyectiles dejan una cortina de agua. A las 16:30 horas llevaba 19 millas de ventaja.

A las 17:00 horas el *Leipzig* ardía. Dos horas después su comandante Haun dio la última orden: «¿Abrir las válvulas de fondo! ¡Todos a cubierta!» (Parker, 1987, p. 139). Solo 150 de los 386 hombres fueron a la cubierta del crucero, por largos minutos en los que no se rindieron. Los ingleses del *Glasgow* y del *Cornwall* esperaban el desenlace. No existiendo capitulación, se reanudaron los tiros, que terminaron con la vida de gran parte de la tripulación. Sobrevivieron solo cinco oficiales, entre ellos el capitán Pochhammer, y

trece marinos. El conteo para los dos buques ingleses fue de cinco heridos y un fallecido.

Los tiros del *Kent* terminaron con el crucero *Nürnberg*, el cual se hundió con 322 hombres, entre ellos Otto von Spee, hijo menor del almirante. Habían pasado veintisiete minutos desde las siete de la tarde. Solo se salvaron siete alemanes, los que fueron iluminados por los proyectores y rescatados por los botes de salvataje.

El día 8 de diciembre, desde las cuatro de la madrugada hasta las cuatro de la tarde, la batalla de las Falkland significó un fracaso para las tácticas alemanas y un triunfo para los ingleses. A esa hora, el almirante Von Spee señaló al *Gneisenau* y dijo: «Si sus máquinas no están dañadas, trate de escapar» (Parker, 1987, p. 132). Lo cierto es que el comandante Maerker y todos sus hombres, entre ellos el teniente Heinrich von Spee, verán con sus propios ojos el hundimiento del buque insignia *Scharnhorst*. Von Spee trató hasta último minuto de dañar al enemigo, pero su poder de fuego era inferior.

A continuación, el *Invincible*, *Inflexible* y *Carnarvon* fueron a por el *Gneisenau*. A las 17:35 horas el comandante Maerker dijo a sus hombres: «Marcha atrás. Todos al agua» (Parker, 1987, p. 137). Pero poco podían hacer, los daños eran enormes y tras diez minutos el buque se hundió con ochocientos hombres, incluido Heinrich von Spee. Varios tripulantes murieron ahogados en las gélidas aguas del Atlántico. Solo ciento ochenta y siete sobrevivientes fueron rescatados por los ingleses, algunos de los cuales fallecieron en los días posteriores.

Parker menciona que los ingleses recibieron muy pocos proyectiles. Lo cierto es que ese infausto día, que comenzó a las cuatro de la madrugada y terminó a las nueve de la noche con los botes buscando sobrevivientes, tuvo como resultado que las naves *Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Nürnberg* y *Leipzig* fueron hundidas y más de dos mil doscientos marinos alemanes murieron. Al apagarse los reflectores, la oscuridad y el silencio reinaron en ese trágico lugar. Los transportes de apoyo corrieron la misma suerte: el *Baden* y el *Santa Isabel* fueron hundidos por el *Bristol*; el *Seydlitz* escapó, pero fue internado en Argentina. Solo el sms *Dresden* salió ileso de tan cruenta batalla.

Este duro golpe para los marinos alemanes se siente en las palabras de Karl Wagner, también en sus silencios. No escribió en su

diario el 9 de diciembre, que debe haber sido una jornada triste y de abatimiento para él y el resto de la tripulación. Muchos sentían que habían traicionado a sus compañeros, que eran culpables de que su nave fuese más rápida que el resto. A esto se sumó la ansiedad y la incertidumbre por la búsqueda de una bahía segura para protegerse del seguimiento inglés, tal como lo señaló al día siguiente:

10 de diciembre 1914. Costa Tierra del Fuego —oeste. Aproximadamente a las 5 am la velocidad de navegación disminuyó. Pasábamos por un laberinto de barrancos y bahías, llegábamos a las 4 pm a la bahía Shoal. Aquí fondeamos y apagamos máquinas. El personal estaba completamente exhausto por el agotador viaje.

Lo ocurrido en la batalla de las Falkland fue un impacto noticioso para los principales periódicos del mundo, sobre todo en aquellos que seguían de cerca los enfrentamientos. A un mes de ocurrido el evento bélico, en el diario *El Imparcial* de Madrid del día 11 de enero de 1915, encontramos una publicación al respecto titulada «La guerra en el mar. Sobre la batalla naval en las islas Falkland», la cual, tomando como fuentes otros diarios de Europa (por ejemplo, la *Gaceta de Westminster*), señalaba que el Almirantazgo inglés «no dará cuenta, hasta que termine la guerra, de los buques británicos que tomaron parte en el encuentro naval de las islas Falkland». Además, se hacía referencia a lo informado por la *Gaceta de Viena* sobre el mismo hecho, que incluyó en el combate a naves de otros países, lo que era incorrecto: «se reunieron a combatir con dos cruceros alemanes, una poderosa escuadra compuesta de buques ingleses, franceses, rusos y japoneses».

Sumado a que «se da por cierto que el comandante del crucero alemán *Dresden* envió a Buenos Aires un radiotelegrama en el que comunicaba que en la batalla naval de referencia perdieron los ingleses tres barcos». Esto tampoco es correcto, pues los ingleses no tuvieron pérdidas. Entendemos que, quizás, esta información se entregó con el ánimo de despistar. Al final de la noticia se señalaba: «respecto al trágico fin del *Dresden* no se han recibido aún en Londres noticias oficiales que lo confirmen; por algunos despachos publicados en diarios americanos se supone que debió refugiarse en

algún puerto de la Patagonia» (*El Imparcial*, 11 de enero de 1915, p. 1). Llama la atención que el destino y rumbo del SMS *Dresden* fueron motivo de cuestionamientos y curiosidad no solo en Chile, sino también en Europa, tal como se señala en el periódico español al que hacemos referencia.

ESCONDIDOS EN LOS CANALES DEL SUR DE CHILE

Por medio de la interceptación de las comunicaciones inglesas, la tripulación del sms *Dresden* recibió las infaustas noticias de la batalla del 8 de diciembre. Debe haber sido un duro golpe para ellos el constatar que todos los demás cruceros de la escuadra alemana yacían en el fondo del mar y que, en consecuencia, se iniciaba una etapa de máximo cuidado para no ser detectados. En los días siguientes contaron con el apoyo de los colonos alemanes residentes en Magallanes, quienes en septiembre les habían enviado las cartas náuticas del territorio.

Estando en bahía Shoal (al norte de Punta Arenas), encontraron leña, agua y alimentos marinos, y recibieron la visita de un oficial de la marina chilena a bordo del cazatorpedos *Condell*:

11 de diciembre 1914. Bahía Shoal. Hoy se hicieron los trabajos más urgentes. Fuera de eso hubo día de descanso. Ahí, de pronto, cerca de las 8 am apareció detrás de un promontorio rocoso una lancha a motor y desaparecía inmediatamente, dejándonos con no pocas dudas. Poco tiempo después, volvía a aparecer el bote y esta vez se aproximó a nuestro costado. Eran ocho remeros y un oficial de la marina de Chile. Este último subió a bordo y sostuvo una larga conversación con nuestro comandante. Después de esto nos dejó y regresó a su buque, una torpedera que se encontraba detrás de un promontorio rocoso. Aproximadamente a las 11 am llegó la orden: «¿Mañana temprano 9 am calentar máquinas hacia Punta Arenas!» (ciudad puerto en el estrecho de Magallanes).

Efectivamente, el 12 de diciembre recalaron en Punta Arenas autorizados por la Marina nacional, donde el comandante Lüdecke, junto al teniente Canaris, que hablaba perfecto español, se reunieron con el almirante jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Arturo Cuevas, y el cónsul Rodolfo Stubenrauch, a quienes les

manifestaron las necesidades del crucero SMS *Dresden*. Fueron autorizados con cincuenta horas de permanencia, pero Lüdecke no quiso estar todo ese tiempo en el puerto, porque sería peligroso al ser fácilmente detectable para los ingleses.

En la ciudad magallánica carbonearon desde el vapor alemán *Turpin*. Esta faena se extendió hasta el día siguiente, cuando recibieron a una comitiva de alemanes residentes y chilenos. A las 9 pm zarparon hacia el estrecho de Magallanes, sabiendo que muy cerca, solo a cuatro millas náuticas, había un acorazado inglés.

El zarpe desde Punta Arenas lo hicieron siguiendo una lancha piloteada por el oficial de navegación capitán Ernst Wieblitz y el teniente Karl Richards, quienes eran conocedores de la zona y podían dirigirlos por áreas seguras con profundidades y dimensiones adecuadas.

La comitiva de alemanes y chilenos que los visitó en Punta Arenas fue fundamental para mantener una permanencia segura en la zona, además de recibir el apoyo y la contención en un difícil momento. Por siempre estuvieron agradecidos de esta vital ayuda. Además de las gestiones del cónsul Stubenrauch, cabe destacar el apoyo que recibieron de Harry Rothemburg, práctico de naves, quien será reconocido en la bitácora del SMS *Dresden*, según las investigaciones de María Teresa Parker.

Con uno de estos alemanes residentes en Punta Arenas, Karl Wagner mantuvo una amistad de por vida. Nos referimos a Albert Pagels (1878-1966), quien, años después, lo visitaba en su casa de Valdivia. Testimonios de sus familiares y fotografías así lo demuestran.

Entre el 14 y el 27 de diciembre, es decir, durante catorce días, el *Dresden* estuvo fondeado en bahía Hewett, realizando varias labores y preocupado de tener un sitio seguro que no fuese visto por los ingleses, quienes, cada cierto tiempo, recorrían la zona y visitaban Punta Arenas.

Tan cierto es esto último, que el 13 de diciembre recalaron en Punta Arenas las naves inglesas *Bristol* y *Glasgow* (suponemos que después que zarpo el *Dresden*); cinco días después arribó el *Oronsa*, el 23 hizo lo propio el *Carnavon*, al día siguiente nuevamente el *Bristol* y el 2 de enero de 1915, por segunda vez, el *Carnavon*. Mientras tanto el *Inflexible* recorría las aguas del sureste de Tierra del

Fuego. Es decir, la misión de todos ellos era capturar al SMS *Dresden*. Por mientras, Karl escribía:

14 de diciembre 1914. Bahía Hewett. En la mañana a las 9 am divisamos el buque alemán *Amasis*. Este era perseguido por cruceros ingleses y huía, quemando todo su carbón y lograba alcanzar este refugio. Muy cerca del *Amasis* también fondeamos nosotros y apagamos nuestras calderas. Ahora comenzamos con la mantención de todas las máquinas y salas de calderas. Al barco en sí, se le cambió la pintura, mimetizándose con el entorno. Cada día una parte de la tripulación bajaba a tierra para cortar leña, madera que había aquí en gran abundancia, a fin de ahorrar carbón, la que estaba destinada para la escuadra.

El día 19 de diciembre, llegó al lugar donde estaban resguardados Albert Pagels,¹ piloto y pescador alemán, quien, en su goleta *Elfriede*, les llevó noticias, víveres y apoyo logístico. Les comunicó que el navío Sierra Córdoba ya había zarpado de Montevideo y vendría en su apoyo con toneladas de carbón y provisiones.

La Navidad fue celebrada con una presentación de teatro. Por esos días avistaron en distintas ocasiones a botes sospechosos: «26 de diciembre 1914. Bahía Hewett. En la noche detuvimos el bote pesquero avistado el día 24. Da la impresión que está al servicio de los ingleses».

Fue entonces cuando decidieron cambiar de lugar, la madrugada del día 27, para ubicarse en bahía Christmas. La chalupa alemana *Pinnasse* les ayudó, dándoles a conocer a los amigos puntarenenses y a nuevos barcos de aprovisionamiento, su sitio seguro.

Estando en bahía Christmas pasaron el Año Nuevo:

31 de diciembre 1914. Bahía Christmas. El día transcurrió como de costumbre. Cerca de las 4 pm regresamos de cortar leña. Se preparó la cena. A las 8:30 pm hubo panqueques con salsa de vainilla *Punschcreme*. Yo también me quedé y bebí con los amigos cuatro botellas de vino, para terminar el año dignamente y comenzar el nuevo. Aproximadamente a las 4 am me fui a dormir.

1 Pagels, como miembro de la Marina Imperial, participó en la guerra de los Boxers. Desde hace un tiempo estaba radicado en Punta Arenas, donde formó su familia. Su hija fue bautizada con el nombre Dresden y fue ahijada del comandante Lüdecke. Albert, entre 1933 y 1951 estuvo en Alemania, para luego retornar a Chile. Su hijo Gerd fue quien tradujo en 2017 la bitácora de Wagner. Notable avance que nos ha permitido el presente análisis y publicación.

El amanecer de 1915 encontró a la tripulación del *Dresden* resguardada en bahía Christmas, muy cerca de los barcos ingleses. Será esa la tónica del mes; de hecho, en su bitácora Karl solo anotó «Fondeadero» previo a una interrupción de cinco días sin escribir, entre el 2 y el 6 de enero.

Wagner nos dice:

1 de enero 1915. Bahía Christmas. Muy de madrugada arribó la fragata costera desde Punta Arenas con toda clase de noticias nuevas: un barco con carbón y provisiones, presumiblemente para el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*, fue perseguido por tres buques ingleses y huyó a una bahía, a 38 km de acá.

El traductor de su escrito, Gerd Pagels B., quien seguramente conoció detalles por los relatos de su padre, Albert Pagels, mencionó al respecto de esta anotación:

la ruta marina entre la bahía Christmas y la bahía Sierra Córdoba en el fiordo Almirante Martínez cuenta con más de 100 millas náuticas —cerca de 200 km— distancia que el buque *Sierra Córdoba* bajo el mando del capitán Heinrich Schäfer y el práctico Albert Pagels recorrieron en ocho horas, entre las 10 pm del 18 de enero y 6 am del 19 de enero, por orden escrita del comandante Lüdecke. Poco antes de medianoche el *Sierra Córdoba* pasaba a 5 millas náuticas de la flota inglesa, sin ser vista. El arribo del barco a una distancia de un cuarto de milla náutica del *Dresden* en la asoleada madrugada fue captada por el negativo de un fotógrafo.

Transcurridos treinta y siete días desde que habían zarpado de Punta Arenas, el 19 de enero de 1915 lograron recibir al *Sierra Córdoba* con suficiente carbón y provisiones.

El día de su cumpleaños —7 de enero—, Wagner retomó la escritura para referirse a la penosa situación y a lo difícil de celebrar, en esas circunstancias, los veintiún años. Es probable que sus pensamientos estuvieran con sus familiares y amigos de la patria, pero lo inmediato era buscar alimentos:

7 de enero 1915. Fondeadero. El día de hoy trajo nuevamente novedades. Sobre todo quería celebrar mi cumpleaños; pero ¿cómo? Las provisiones se

acabaron, ¡en cerveza ni pensar! Para almuerzo, pescado seco con tres papas (¡las últimas!). Para la cena, dos rebanadas de pan con manteca de cerdo. Que estábamos muertos de hambre, no necesito decirlo. Incluso los moluscos y caracoles no pueden calmar nuestra hambre. Por eso decidimos irnos de cacería. Por camaradas nos enteramos que a cincuenta minutos de aquí hay una gran cantidad de nidos de zambullidores. Por lo tanto, ¡allá vamos! Encontramos finalmente el lugar; pero lamentablemente los nidos estaban en empinados roqueríos y bastante altos. ¡Ahora qué hacer! Tres camaradas mayores intentaron llegar arriba; pero no resultó. Con veintiún años intento lo mismo. Lo logré con un tremendo esfuerzo. Cuando había alcanzado el primer nido me temblaban todos los miembros. Logré atrapar nueve zambullidores; sin embargo los demás nidos eran imposibles de alcanzar. Ahora quería bajar nuevamente, pero no pude. Los camaradas en el bote ya veían que el asunto se malograba. Afortunadamente el bote estaba muy cerca debajo de nuestras rocas. Yo grité «¡atentos!» y me descolgué. Dieciséis brazos me esperaban, los cuales me recibieron felizmente.

Las travesías en busca de comida se repitieron en los días posteriores. El 9 mencionó que pudieron capturar tres gansos blancos, probablemente carancas (*Chloephaga hybrida*), según Susanne Hinke, segunda traductora de la bitácora de Wagner y conocedora de las tierras australes.

El día 15 escribió «Hoy arribó nuevamente el “Alte Seemann”, “viejo marino”», refiriéndose a la llegada de Albert Pagels, con quien estableció una rica amistad continuada después de la Gran Guerra. Menciona Parker que, en una ocasión, Pagels y Schinding les llevaron casi una tonelada de róbalo para paliar el hambre.

Durante el resto del mes de enero continuaron en el fondeadero y con restringidas provisiones. Solo podían comer cuando les llegaban carnes, papas y verduras traídas por los alemanes de Punta Arenas y que eran un aporte de la colectividad residente en dicha ciudad. También recibieron un barco chileno con provisiones el día 26 de enero. Muy pocas personas conocían el real lugar donde estaban, por su seguridad solo llegaban el mencionado Albert Pagels y también el práctico alemán Rothemburg.

En estos largos días realizaron caminatas, escucharon música, pescaron, hicieron ejercicios y trataron de no pensar en el incierto



La fotografía posee la siguiente dedicatoria: «A mi querido camarada de guerra Karl Wagner, Albert Pagels».

futuro. Durante este tiempo los tripulantes estrechan lazos y comparten en camaradería. El único hecho lúdico que los sacó de esa rutina de carencias y máxima tensión por la seguridad, fue el cumpleaños del emperador Guillermo II, celebrado el día 27 de enero con misa y una función de teatro.²

2 Guillermo II, nacido el 27 de enero de 1859 y fallecido el 4 de junio de 1941.

Sin duda, los servicios de espionaje e inteligencia estuvieron muy ocupados tratando de descifrar la ubicación del *Dresden*. El hecho tensionó las relaciones entre las colectividades inglesas y alemanas en Punta Arenas, ciudad donde la oficina del telégrafo estaba a cargo de un inglés de la Compañía Weir Scott. Esta situación perjudicó las comunicaciones de los alemanes, ya que los telegramas llegaban tarde o, simplemente, no llegaban.

El cónsul alemán Stubenrauch jugó un papel clave. Cuando le fue negada la salida a la goleta *Elfriede* de Pagels, habló con el cónsul de Austria-Hungría, José Pasinovic, quien les facilitó el barco llamado *Explorador* para enviar víveres para un mes a la tripulación del SMS *Dresden*. El barco fue pilotado por Harry Rothemburg, quien llegó el 31 de enero al fondeadero. Para el ingreso fue contactado y dirigido por Pagels, siguiendo todas las medidas de seguridad, para no delatar el paradero. El *Explorador* les llevó un mensaje desolador que agudizaba la frágil situación en que se encontraban:

Fue imposible encontrar repuestos para las máquinas del buque. Debido a que las múltiples trabas que se nos ponen y la vigilancia y continuas denuncias de los enemigos, tampoco podremos ya continuar abasteciéndolos desde aquí, lo que sentimos profundamente (Parker, 1987, p. 170).

Días antes, la situación descrita no había desalentado a Albert Pagels, quien se consiguió una embarcación de la naviera alemana Kosmos para asistir a los marinos del *Dresden*. Llegó el 26 de enero al escondite, que era Bahía Christmas, por lo que se desprende de la lectura de Parker.

Febrero de 1915 se vivió de la misma manera que el mes anterior. Estuvieron en varias bahías del sur del país, como Christmas, Dresden y en otra, ubicada al norte de bahía Stokes. En algunos casos se mantuvo la incógnita del lugar de fondeadero, el cual no fue visibilizado. Fueron acompañados, en ciertas travesías, por el *Sierra Córdoba*, que los dirigió y les proveyó de carbón en ciertas ocasiones.

El 10 de febrero el comandante Lüdecke envió un mensaje para que fuese transmitido a Berlín. En él informaba que saldría a mar abierto y comunicaba el punto del Pacífico donde esperaba refuerzos hasta el 5 de marzo. Por última vez, el 14 de febrero, se acercó

Albert Pagels al *Dresden*, para contarles una feliz noticia: el carguero *Gotha* estaba en Montevideo y les traería carbón, pero no antes del 20 de febrero. ¿Cuál era la dificultad? Que el carguero pueda romper el cerco de vigilancia británico sin delatarlos.

El día 14 de febrero, según los registros de Karl Wagner, estaban ubicados al norte de bahía Stokes, lugar donde carbonearon desde el *Sierra Córdoba*. Para el 15 de febrero, esta es su entrada:

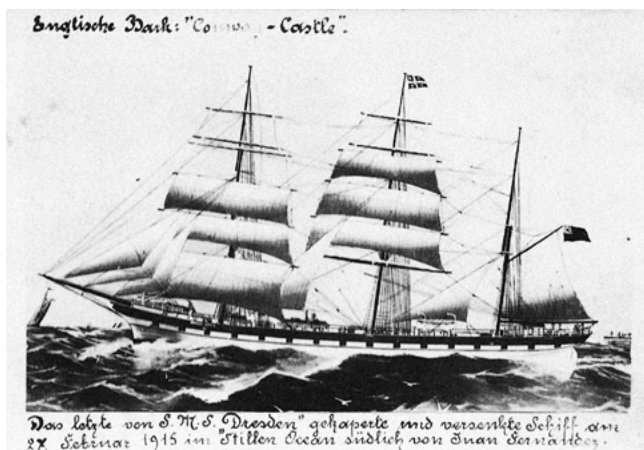
Hoy debíamos partir a una intensa navegación. A las 3:30 pm hubo *Dampf Auf* [calentar máquinas]. A las 5:32 pm abandonamos nuestro escondite. Había una fuerte tormenta y una densa niebla, la que era muy favorable para nosotros. Alcanzamos felizmente alta mar, a pesar de la intensa vigilancia de parte de los ingleses, y navegamos en dirección aproximada noroeste mar afuera.

Dos días después escribió: «17 de febrero 1915. Hoy liberamos de su servicio al *Sierra Córdoba*, se ubicó en posición. ¡Realmente estamos echando humo!». Esta última expresión podría entenderse como que iban a toda máquina o que, por utilizar leña, echaban mucho humo.

Durante todo este periodo, los ingleses no cesaron en su búsqueda. Las naves *Carnarvon*, *Kent*, *Cornwall*, *Bristol*, *Glasgow* y *Newcastle* recorrieron palmo a palmo el sector, sin éxito. Parker menciona que ellos solicitaron a los prácticos de naves residentes en Punta Arenas, ayuda para encontrarlos. Incluso, una comitiva a cargo del oficial chileno Juan Schroeder zarpó del estrecho de Magallanes para intensificar la búsqueda.

Desde el 9 de diciembre de 1914 al 14 de febrero de 1915 estuvieron escondidos en los canales del sur. Fueron, en total, más de dos meses de angustia. Por este motivo creemos que se debía buscar el mejor momento para salir del escondite a alta mar, así como contar con las provisiones adecuadas. Seguramente el comandante Lüdecke estaba a la espera de órdenes berlinesas. Por su parte, Albert Pagels continuó recorriendo los canales patagónicos para hacer creer a los ingleses que el *Dresden* aún estaba en la zona.

Pero este, dos días después, el 19 de febrero, ya se encontraba en el océano Pacífico: «llegamos a la línea de tráfico naviero comercial y estamos al acecho, doscientas millas náuticas de las islas Juan Fernández y doscientas cincuenta millas náuticas de tierra firme».



«Barca inglesa *Conway Castle*, el último barco apresado y hundido por el *Dresden* el 27/2/1915 en el océano Pacífico al sur de Juan Fernández».

Durante febrero nos encontramos con varios días sin registros en el diario de Karl Wagner, específicamente entre el 20 y el 26 de ese mes. Silencios que podríamos interpretar como el cansancio que sentía Wagner de llevar tantos meses en esa dinámica de asaltos y persecuciones. Hubo entre medio, además, dos batallas o combates decisivos: el primero con un resultado auspicioso para los alemanes y el segundo con un cruento desenlace, que de seguro golpeó los ánimos. A esto debemos sumarle los meses en que estuvieron resguardados o fondeados en los canales del sur de Chile, pasando hambre y viviendo carencias.

El día 27 de febrero, muy escueto, Karl escribió: «capturamos el velero inglés *Conway Castle*». Los tripulantes del carguero fueron enviados a Valparaíso el 5 de marzo, a bordo del velero peruano *Norton*. Este encuentro se produjo frente a las costas de Corral y a pesar de las condiciones en que estaba el *Dresden*, logró capturar a la nave británica y llevarse su campana, la que hoy se conserva en Juan Fernández (Jara, 2006, p. 36).

Llegamos al mes de marzo de 1915, que será crucial para esta historia, cuando las últimas palabras de la bitácora aparecen como un respiro por el término de una agonía.

El 5 de marzo el comandante Lüdecke envió un telegrama a Berlín, solicitando refuerzos. El *Sierra Córdoba*, la nave que les suministra carbón, fue enviado a Valparaíso, por lo tanto, se cree que esto dio pistas a los ingleses. Ante la crítica situación, el comandante Lüdecke pensó en viajar hacia el océano Índico, pero el ingeniero de máquinas, Stein, le explicó que el crucero no estaba en condiciones de hacer viajes largos. No había más opciones.

REGRESO AL ARCHIPIÉLAGO DE JUAN FERNÁNDEZ

Decididos a retornar al archipiélago de Juan Fernández, el día 8 de marzo avistaron al adversario inglés, lo que era una pésima señal. Wagner escribió: «2:30 pm, ¡crucero *Kent*!».

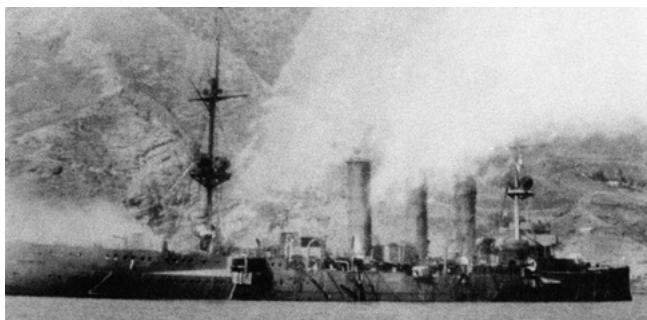
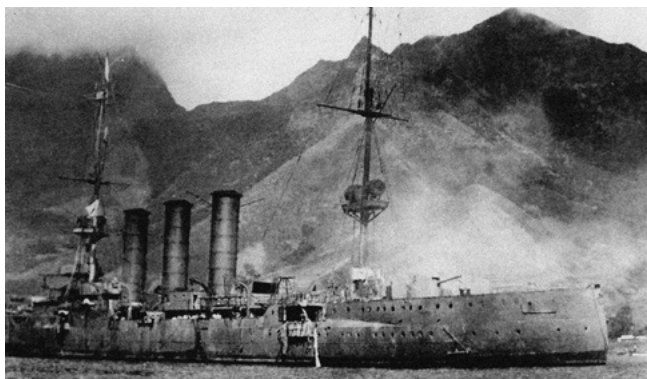
El *Kent* comunicó por radio la noticia: había dado con el paradero del *Dresden*. En paralelo, el comandante Lüdecke dio la orden de ir a toda máquina hacia Juan Fernández.

Al día siguiente, 9 de marzo, muy temprano ingresaron a bahía Cumberland en la isla Robinson Crusoe, la isla mayor del archipiélago de Juan Fernández. Solo podían permanecer en ella veinticuatro horas, que fue lo autorizado por el gobernador marítimo, pero estuvieron más días porque sus provisiones de carbón eran en extremo escasas. No tenían muchas alternativas ni posibilidades de acción. La espera debe haber sido angustiante, mirando el horizonte...

Hasta que el 14 de marzo se produjo el ataque de la flota inglesa estando el *Dresden* detenido, con sus calderas apagadas, en la bahía Cumberland. Karl dejó constancia de este terrible acontecimiento para la tripulación del crucero alemán: «14 de marzo 1915. Bahía Cumberland. Cerca de las 8 am ¡unidades inglesas! Desde el oeste: crucero *Glasgow* y el crucero auxiliar *Orama*; desde el este: el acorazado *Kent*. ¡Hundimiento del *Dresden*...!».

Como podemos apreciar, las palabras de Karl Wagner fueron reducidas. No contamos con su relato de la batalla, como en Coronel o en las Falkland. Quizás el ánimo no estaba para relatos o no hubo mucho tiempo para escribir. En el momento final tuvo que seguir las indicaciones de su comandante; tomó algunas pertenencias, entre ellas, su caja de madera con la bitácora, cartas, fotografías y el banderín del crucero, y se subió al bote para trasladarse a la isla. Había que actuar con rapidez.

Lo que ocurrió ese día fue descrito por el comandante del sms *Dresden*, el capitán de navío Fritz Emil Lüdecke, y se encuentra



El sms *Dresden* en bahía Cumberland, archipiélago de Juan Fernández.
Copias de fotografías originales.

en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, de donde fue tomado por María Teresa Parker. Desde el relato de Parker, lo transcribimos:

El 9 de marzo, a las 8:30 am fondeó el *Dresden* en Juan Fernández, después de haber sido perseguido el día anterior, durante cinco horas por el crucero inglés *Kent*.

Las máquinas ya bastante quebrantadas y también las calderas muy comprometidas dejaron al buque en tal estado que no le permitían un combate en el mar.

El 14, el *Glasgow* fue avistado en el oeste. Poco después del *Glasgow*, se avistó el *Orama*, distancia 95 km. En vista de estas circunstancias, se tomó las disposiciones para aclarar combate. La tripulación se formó en la cubierta superior, para revista. Los cañones quedaron en su posición de punto. A causa

de la poca existencia de carbón, más o menos sesenta toneladas, no fue posible levantar vapor, para poder combatir fuera de la zona de aguas neutrales.

Se consideró probable, pero cierto un ataque de los buques ingleses.

Se quiso alejar toda sospecha como que el *Dresden* deseaba romper las hostilidades.

A las 8:40 am apareció el *Kent*, desde el este, distancia 75 km, y puso proa a bahía Cumberland.

Como a las 8:50 am la distancia del *Glasgow* era de 90 hectómetros, la del *Kent*, 45.

Los buques enemigos izaron sus banderas de combate en los topes, y rompieron el fuego.

Se cubrió inmediatamente los puestos de combate y se contestó el fuego.

Ya después de las primeras salvas, los cañones y pañoles de municiones de popa quedaron inmanejables.

Los buques enemigos se había [sic] enfilado en tal forma por la popa que no se pudo emplear los cañones aún en estado de empleo.

Algún tiempo después de haber roto el fuego enemigo, se izó la señal siguiente: «se mandará parlamentario».

Esta señal quedó, por el momento, sin ser contestada.

Tan pronto como los ingleses cesaron el fuego, se envió un oficial a bordo del *Glasgow*, con la noticia de que el *Dresden* estaba en aguas neutrales y que por avería en las máquinas no podía salir.

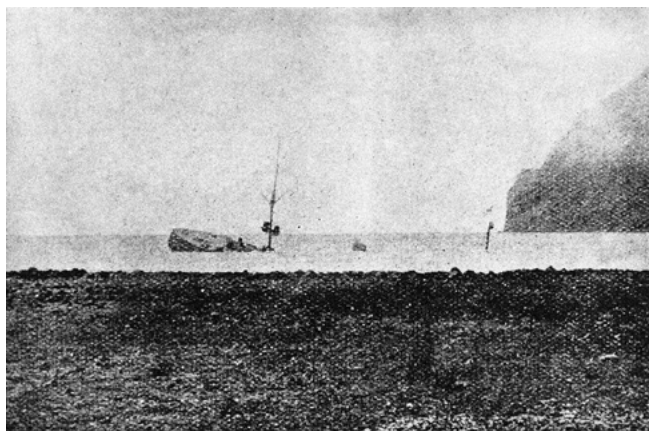
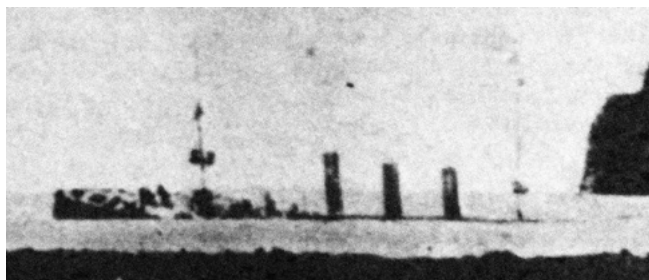
El comandante del buque inglés contestó que la cuestión de la neutralidad era cosa de los gobiernos inglés y chileno. Que él destruiría el buque en caso de que no se rindiera.

Durante la ausencia del oficial parlamentario, se tomaron las medidas para hundir el buque. Una vez recibida la contestación del comandante inglés, y habiéndose hecho desembarcar toda la tripulación hasta unos pocos, se hizo explotar la santa bárbara de proa.

A las 11:15 am se hundió el *Dresden* con la bandera desplegada.

La bandera del pico del palo mayor fue echada abajo por los disparos al principio de la acción; fue reemplazada por otra en el palo trinquete. El *jack*¹ estuvo flameando durante todo el tiempo.

1 El «Jack» es una insignia que izan los buques de guerra, para establecer que son unidades en servicio activo y comandadas por un oficial de Marina.



Hundimiento del *Dresden*. Imágenes publicadas en 1984 en la página 8 de la «Revista del Domingo» (*El Mercurio*) del 12 de agosto de 1984.

La parte de la tripulación que no se pudo emplear en la acción (guardia franca de fogoneros), recibieron al principio del combate la orden de abandonar el buque a nado (Parker, 1987, pp. 179-181).

La declaración de Lüdecke fue parte de las investigaciones que el gobierno chileno realizó para esclarecer los hechos. Aunque nos parece un relato falto de emociones, creemos que la decisión de hundir el buque y presenciarlo debe haber causado un gran impacto emocional en su tripulación.

Hay quienes opinan que el hundimiento del *Dresden* fue un acto de valor del cual se debe sentir orgullo. Por ejemplo, el marino chileno Fernando Lazcano, en un discurso pronunciado ante la tumba de los alemanes en Juan Fernández y sopesando los hechos de ese día final, valoró las acciones: «para no ser jamás trofeo de guerra de

sus enemigos. Como vivió, así murió: combatiendo y hundiéndose antes de entregarse». Luego, sobre los restos que se encuentran en la bahía, mencionó: «siempre se le considerará como un tesoro, no de riqueza material sino de símbolo ejemplar de entereza, valor y espíritu de patriotismo» (Lazcano, 1980, pp. 163 y 164).

Como producto de este trágico hecho murieron ocho marinos alemanes; tres de ellos fueron sepultados en la isla y cinco fallecieron ahogados. Parker menciona que hubo quince heridos graves y catorce heridos leves. Los más graves fueron trasladados en el crucero inglés *Orama* al Hospital Alemán de Valparaíso. En la travesía falleció el maquinista de apellido Junge.

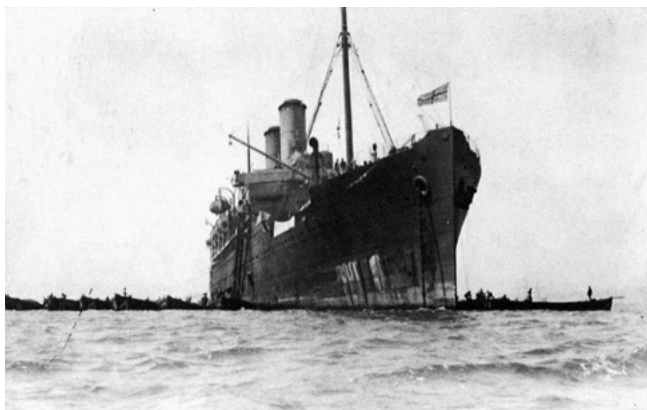
La población de Juan Fernández vivió y fue testigo del enfrentamiento o, mejor dicho, del ataque que la flota inglesa realizó sobre el crucero *Dresden*, que casi no tuvo opciones de repeler de buena manera.

Los relatos de los vecinos son elocuentes y se transmitieron de padres a hijos, puesto que quebraron la tranquila vida de los colonos. La recopilación realizada por el sociólogo Guillermo Brinck Pinsent en 2005, recogió interesantes memorias, que a continuación transcribimos. La señora Elsa Recabarren, de 82 años a la fecha de la entrevista, señaló:

Esa vez, cuando hubo el combate del *Dresden*, los barcos ingleses entraron disparando; mi papá pensó que saludaban, pero venían a echar abajo el barco. Fue el 15 de marzo de 1914. Todos los de la población, los colonos, bajaron adonde está la escuela nueva, esos eran puros maizales que sembraba mi tío. Dicen que mucha gente se tiró de guatita entre medio de los choclos. La ignorancia de la gente, en vez de arrancar para el cerro se quedó ahí mismo, cuando ahí los hubieran baleado. Si hay una bala en el cementerio, atrás, enterrada en la roca (Brinck, 2005, p. 29).

Continúa Elsa:

fue a las ocho de la mañana, pero estuvieron peleando hasta la tarde. Mi papi dice que eran más de la una y todavía estaban. A ese barco lo pillaron desarreado, pero hizo mucha maldad; el *Dresden* era una isla flotante, pues oiga. Lo llenaban de árboles y cuando pasaban los enemigos por su lado creían que era un islote. Ese barco tenía muchas hazañas y aquí se le terminó el petróleo. Lo



Crucero inglés *Orama* en Valparaíso.

encontraron por un capitán que venía para acá, él aviso que estaba el barco. Un capitán que llegó, pero así como vienen los de los barquitos chicos, y avisó que estaba fondeado el *Dresden*. Y como los ingleses andaban por ahí tomaron la comunicación. Así supieron que estaba el barco acá (p. 30).

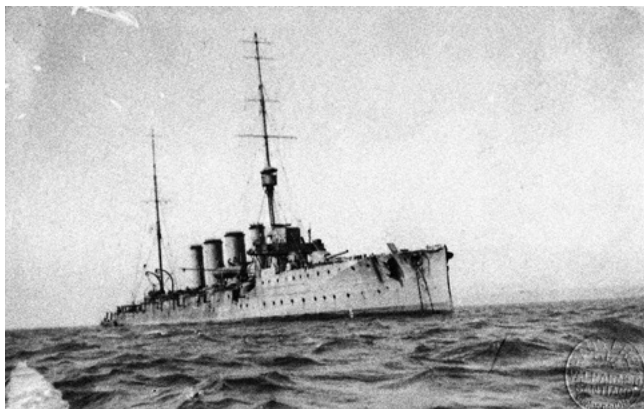
En este relato hay imprecisiones —como el supuesto uso de petróleo—, pero también es un ejemplo de cómo las historias se transmiten y del conocimiento que la población tuvo de los hechos.

Otro relato de Elsa:

Los ingleses vinieron para la población a pagar daños y perjuicios. Mi mami estaba haciendo pan, se fue [a] hacer sopaipillas al monte y toda la gente arrancó al monte. Mi tío que murió a los 115 años, iba con un balde con agua de toronjil para darle a la gente que estaba desmayada. El toronjil es la que llaman melisa, no sé si tú la has escuchado, sale en los libros de naturismo. Él iba con un balde, con agüita azucarada y toronjil, para darle a las personas. La gente que arrancó estaba cocinando arriba también y después que hundieron el barco, de que pasó todo, bajaron a la población (p. 30).

Continúa Elsa:

en ese tiempo había habido una trilla y mi papi estaba quemando lo que quedó. Él se llevó como a diez alemanes a alojarse arriba a la casa, eran unos mari-



Crucero inglés *Glasgow*.

nos, unos gringuitos. Esa noche habían hecho fogata con la trilla y estuvieron en la casa de mi padre. Se llevó a varios y así otras personas también. Mi papi les hablaba en inglés. Dicen que andaban flotando los cuerpos de los caídos y otros les cantaron el himno alemán ahí en el fuerte, donde actualmente está aeronáutica, ahí le cantaron el himno cuando se estaba hundiendo el barco (p. 31).

Elsa finaliza su testimonio:

los ingleses querían llevarse a los alemanes, a lo mejor para dejarlos en otra parte, no sé, pero ellos no quisieron. Si, incluso, el telegrafista que peleó en el combate del barco llegó a vivir acá. Estuvo muchos años y se llamó Hugo Weber. Lo sacaron de acá porque le encontraron que tenía un transmisor entre los árboles allá arriba, en el Yunque. No se sabía por qué, pensaron que podía ser espía. No se fue por su propio gusto o porque se quisiera ir. Estuvo harto tiempo acá, era casado y su señora se llamaba Anita, era gringuita, y no tenían hijos. Después se inventó una canción del *Dresden*, la hicieron aquí en la isla, pero la persona que la compuso ya está fallecida. Te la voy a cantar, dice así:

Juan Fernández, tú fuiste testigo
de ese heroico crucero alemán.

Juan Fernández, tú fuiste testigo
de ese grande crucero alemán,
de esa nave que estaba fondeada
que se hundió con la bandera izada.

A las cinco de la mañana
asomaron los barcos ingleses,
al *Glasgow*, el *Kent* y el *Oramma* [sic]
que venían en busca de su presa.

Es inútil olvidar
es inútil olvidar
ese día 14 de marzo
cuando vino el combate naval (pp. 31-32).

Melitha Krause, hija de un marino del *Dresden*, también recopiló antecedentes. Ella menciona que la letra la escribió un testigo de los hechos llamado Joaquín Rojas. El texto que ella recopiló presenta algunas variaciones respecto del presentado más arriba:

Eran las ocho de la mañana avistamos los buques ingleses (bis)
Era el *Glasgow*, el *Kent* y el *Orama* que venían en busca de su fama (bis)
Los ingleses rompieron el fuego con sus grandes y pesadas granadas (bis)
Contra el *Dresden* que herido y glorioso que se hundió con su bandera
izada (bis)
Es inútil olvidar, es inútil olvidar ese día 14 de marzo
Cuando vimos el combate naval
Juan Fernández, tú fuiste testigo de ese heroico crucero alemán (bis)
Esa nave que estaba fondeada y se hundió con su bandera izada (bis)
Es inútil olvidar, es inútil olvidar ese día 14 de marzo
Cuando vimos el combate naval (Krause, 2015, p. 27).

El productor audiovisual Álvaro Tevo Díaz nos compartió otra canción sobre el particular interpretada por Guido Balbontín. Por lo visto, el hecho caló hondo entre los habitantes de la isla y permanece en el folclor local.²

2 Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=crtlixbe9N0>

Otra residente de la isla, Constanca Kötzing Torrejón, de 81 años, mencionó:

en ese tiempo, el palillo era cóncavo y en la isla no había tanta gente o poblaciones. Cuando fue el combate del *Dresden* los buques ingleses le tiraban al palillo y cayeron rocas, así se hizo el socavón. Antes el palillo era recto y las balas le hicieron el hoyo. Eso es lo que contaba mi mami, en esa época ella ya tendría catorce o quince años y vivían arriba. Ella se crió sola, porque era hija única, y salió a mirar. Creo que mi abuelito tenía un caballo amarrado en uno de esos palos de luma y que cortó el cordel. Dice que las gallinas y los chanchos arrancaron por la sonajera y los tuvieron que ir a buscar por allá arriba (Brinck, 2005, pp. 29-30).

Ese buque anduvo muchos meses por los canales del sur, cerca de un año. Porque se vino sacándole la mugre a todos los ingleses y se refugió en los canales del sur, pero ahí se le acabó el combustible y llegó para la isla. Mi mamá dice que lo vio y que venían otros buques, ella los nombraba, pero no me acuerdo cómo se llamaban. La cosa es que llegaron dos buques, uno por un lado y otro por el otro. Mi mamá cuenta que había unas lanchitas pequeñas y que el *Dresden* quedó con los cañones para acá, hacia la costa, y que ellos trataron de virarlo, pero no pudieron. Ahí le disparaban. Pero el capitán alemán no se rindió, hundió su barco y murió. Creo que en el cementerio de acá están enterrados dos alemanes, están las lápidas y todo (p. 30).

Mi abuelito bajó, pero mi abuelita no. Él me contó que fue un desastre y muy terrible. Pero los ingleses se portaron muy bien, después ellos mismos curaron a los alemanes y se los llevaron. De todas maneras eso fue un desastre muy grande, impactante, al menos para ellos. En ese tiempo había poca población (p. 31).

Mi abuelito abasteció a la tripulación de los buques ingleses con animalitos y ahí le regalaron un poncho, fue un alemán herido. Luego me lo regaló cuando yo vivía en el continente. Después me casé y me lo traje para acá, se lo ponía a los niños en la cama, decía Dresden, era negro con letras blancas y con el tiempo se despedazó. Porque criando seis niños, el poncho andaba por aquí y por allá, si hubiese sabido lo cuidó y lo guardo. Después mi marido ocupaba los pedacitos para ensillar los caballos (p. 31).

Rápido se difundió la noticia del hundimiento del *Dresden* alrededor del mundo, sobre todo en aquellos medios de prensa que

habían seguido de cerca los hechos. De esta forma, en el diario *El Siglo futuro* de Madrid apareció el 16 de marzo de 1915 lo siguiente:

El *Dresden* a pique.

Londres, 15. Los cruceros británicos *Glasgow*, *Orama* y *Keen* [sic] sorprendieron el día 14 de al crucero alemán *Dresden* en aguas de la isla Juan Fernández.

Después de un combate que duró cinco minutos el *Dresden* izó pabellón y capituló; pero para entonces el buque ardía por todas partes; sus pañoles hicieron explosión y el *Dresden* se fue a pique.

La tripulación fue salvada por los buques británicos.

El *Dresden* fue construido en 1908. Desplazaba 3.544 toneladas, de 15.000 caballos de fuerza, y tenía una velocidad de 27 millas (p. 2).

La permanencia en el poblado San Juan Bautista fue, para Karl Wagner, llevadera gracias a los lugareños y los marinos chilenos que acudieron al rescate. Seguramente las sensaciones de tristeza e incertidumbre primaban en la tripulación, si bien las preocupaciones diarias seguían centradas en la subsistencia, por lo que se desprende de las anotaciones del joven Karl:

16 de marzo 1915. San Juan Bautista. A las 6 am diana. Desayuno: sopa de harina. 10 am: funeral del ingeniero Werner Lercher, el calderero Franz Reuter y el suboficial Georg Hunter. Al mismo tiempo abandonaba el puerto la escuadra inglesa y sepultaba marineramente con saludo oficial a sus muertos... 2:30 pm gulasch con papas cocidas. Para la cena consumé de papas con arroz.

17 de marzo 1915. San Juan Bautista. Consumé de papas con porotos.

El relato del suboficial Heinrich Schneider, publicado en 1926, complementa estos recuerdos. Schneider mencionó que en la isla hicieron almuerzos comunitarios u «ollas comunes»:

Después de toda la agitación de ese domingo, en que se nos quitó nuestra patria flotante y se nos dejó en esta isla, nuestros estómagos reclamaron sus derechos. Así es que se encendieron dos fogatas en una plaza abierta y se pusieron dos ollas encima, que habíamos encontrado... Fue la única manera de alimentar a la tripulación, un turno detrás del otro. Los habitantes de la isla

se preocuparon de nosotros lo más que pudieron (Schneider, 1926, p. 141, citado en May, 2016, p. 85).

Pero esta situación duró pocos días, ya que el 18 de marzo llegaron los marinos chilenos a hacerse cargo de la tripulación del *Dresden*. Karl escribió:

18 de marzo 1915. San Juan Bautista. Al despertarnos, avistamos buques chilenos. A las 10 am fondearon. A las 4 pm a bordo del crucero chileno *Esmeralda*. A las 9 pm rumbo a Talcahuano, el puerto principal de guerra, en compañía del crucero chileno *Ministro Zenteno*. Nos permitieron operar a bordo.

Esta última frase nos habla de un momento de camaradería entre las marinas chilenas y alemanas; también de un estado de ánimo recobrado tras los desastrosos sucesos. Creemos que el rescate y la custodia en Chile terminó con una agonía que este grupo de marinos estaba viviendo, quienes pudieron descansar unos días de la vorágine bélica.

Entre el 19 y el 23 de marzo permanecieron en Valparaíso. El día 23, a las ocho de la tarde, zarparon rumbo a la isla Quiriquina, ubicada a 11 km del puerto de Talcahuano y a 23 km de Concepción.

El día 24 de marzo llegaron a Talcahuano, donde se realizó un conteo y enrolamiento de la tripulación, y donde la marina chilena, a cargo de los alemanes, tuvo que gestionar rápidamente las instalaciones para su permanencia. Se resolvió utilizar las nuevas edificaciones que en la Quiriquina se habían construido, entre 1911 y 1913, para la Escuela de Grumetes. Se desconocía cuánto tiempo habrían de permanecer allí, por lo tanto, las gestiones debían considerar una permanencia a largo plazo.

Los dos últimos registros que escribió el joven Karl Wagner en su diario denotan alegría por contar con insumos de los que hace mucho tiempo no disponían:

25 de marzo 1915. Isla Quiriquina. Cerca de las 10 am ingreso a Quiriquina. Comienzo con la instalación y autoservicio. Para la cena cerveza y tabaco, cigarrillos, toallas, jabón.

27 de marzo 1915. Quiriquina. ¡Todos desembarcados...!

Llegar a la isla Quiriquina cerró el capítulo que se inició el 29 de julio de 1914. Wagner escribió durante ocho meses, registrando tres de los hechos más significativos de este periodo: los combates de Coronel y Falkland, y el hundimiento del SMS *Dresden*. Sus registros son una ventana abierta en el tiempo y en ellos percibimos los cambios de ánimo, la motivación inicial y, frente a cada combate, la confianza en las destrezas de su nave, por su tecnología y preparación.

Además, es posible reconocer el desgaste que significaron esos meses, sobre todo desde que se inició la guerra (recordemos que ellos zarparon del puerto de Kiel, en diciembre de 1913, con una misión específica: auxiliar a sus connacionales en México. El destino y los sucesos bélicos los llevaron al confín del mundo, a Chile).

LA VIDA EN LA ISLA QUIRIQUINA

Desconocemos si Karl escribió durante su estancia en la isla Quiriquina. Lo que sí encontramos en su archivo son fotografías, algunos periódicos y los álbumes que se editaron en el país con imágenes de la vida de los marinos del *Dresden* en la isla, es decir, realizando faenas agrícolas, talleres de herrería, talabartería, etc.

Estas imágenes se han incluido en diversos libros. Su autor es el fotógrafo Adolfo Casten, quien en 1916 realizó setenta y cinco tomas de la vida que los marinos llevaban en su lugar de internación. Casten vendió las reproducciones, en formato de álbumes numerados, en su local ubicado en la calle Blanco de Valparaíso (Rodríguez, 2010, p. 88). Tuvieron una gran aceptación del público germano local, por lo tanto, hasta hoy existen varios ejemplares de estos álbumes.

Hemos traducido el prólogo del álbum, escrito por el mismo Casten:

Quiriquina

El 14 de marzo de 1915 el sms *Dresden* fue hundido ante Juan Fernández por los ingleses no respetando el derecho internacional y atentando contra la neutralidad.

En una situación poco ventajosa y no envidiable, la tripulación tuvo que permanecer en la isla, hasta que fue enviado por el gobierno chileno el crucero *Esmeralda* para transportarlos a Valparaíso. Después de que la situación de derecho internacional de la tripulación fuera definida por parte del gobierno chileno en términos amistosos con Inglaterra, fueron llevados por la *Esmeralda* a la isla Quiriquina ubicada frente a Talcahuano.

El 24 de marzo llegó la tripulación del *Dresden* en la *Esmeralda* a su nuevo lugar de estadía. El lugar escogido tal vez fue el mejor, bajo las circunstancias. Aproximadamente 5 km de largo y 24 km de ancho, con una altura máxima de 128 m sobre el nivel del mar, la isla ofrece con sus varias formas geográficas,



«Isla Quiriquina»

el verde claro de sus jugosas praderas y campos de trigo, el oscuro verde de sus bosques a veces impenetrables y escarpados acantilados, con sus manadas de caballos, vacunos y cabras que evocan los campos de la patria, un lugar que al menos pudiera paliar la monotonía de un largo tiempo de retención.

Arduo trabajo hubo desde un principio. Había que transformar la Escuela de Grumetes en habitaciones confortables para oficiales y tripulaciones. A pesar de que esta se encontraba en buen estado de construcción, faltaba mucho por arreglar por dentro y por fuera, para acomodar el repentino acuartelamiento de aproximadamente trescientos sesenta hombres.

Se quiere mencionar con gratitud que las autoridades chilenas, pero especialmente los alemanes de Chile quienes ayudaron con trabajo y consejos, estos últimos también con ofrendas de amor en forma dadivosa, estuvieron colaborando a su lado. Solo fueron necesarias algunas semanas para completar las habitaciones de oficiales, como casino y estas hacerlas habitables como solo es una particularidad de los alemanes.

Maravillosa es la transformación que se llevó a cabo desde la llegada de los alemanes a la isla. Todo tipo de animales domésticos comenzaron a habitar los alrededores de los cuarteles. Y se trabajaba afanosamente. En todas las esquinas se escuchaban martillos, serruchos, albañilería, construcción, en un comienzo individualmente en un tímido intento, luego uno provocando a otro por imitación, hasta que surgieron todas las pequeñas y más grandes y maravillosas

casitas, como sacadas de cuentos, las que hoy reunidas en una pintoresca colonia enmarcan el gran recinto del edificio del cuartel (casino) y sus variadas y diversas formas y materiales empleados, certifican la mejor evaluación del sentido práctico del marino alemán.

En estas se desarrolla la vida del marino, el que en su calidad de retenido (internado) naturalmente dispone de bastante tiempo libre de servicio. Aquí cuida a sus animales domésticos, aquí encuentra siempre un nuevo trabajo y motivación, aquí se cocina y se asa, se lee, se escribe, aquí canta sus canciones de buenos camaradas, de la patria, aquí busca siempre nuevas labores para protegerse y paliar la gran nostalgia, que también lo acecha, aquí tiene durante la guerra su hogar.

Quien alguna vez ha observado como visitante nuestros hombres de mar en su humilde actitud, cómo se ocupan, cómo crean su humildes amistades, quien los ha visto trabajar, jugar, cabalgar, quien ha podido escuchar sus canciones de la patria, a aquel, aunque viviese mucho tiempo en el extranjero, le nació allí en Quiriquina un pedazo de patria, un hogar que entibia el corazón y humedece los ojos.

La guerra también es un eterno eco en Quiriquina, que va de boca en boca y tiembla de corazón a corazón, siempre como una nueva pregunta.

Algún día la guerra concluirá, tiene que terminar, y los gallardetes patrios también los saludarán a ustedes queridos hombres de mar alemanes.

Muchos de aquellos a quienes hemos visitado en su isla, deberán quedarse aquí, pues la vida así lo determina. Nunca los olvidaremos. Ustedes quedaron grabados en nuestra amistad; nosotros los alemanes en Chile jamás sentimos tan maravilloso orgullo que en aquel tiempo en que ustedes estaban entre nosotros. Agradecidos guardaremos nuestros recuerdos del sms *Dresden*, de su valiente tripulación y la Quiriquina será también para futuras generaciones el lugar de peregrinación alemán, cuidar el recuerdo del más grande tiempo para Alemania y mantenerlo.

Valparaíso, tercer año de la guerra mundial, 1916.

El álbum Quiriquina se compone de tres tomos. En su portada tiene una banda negra con la inscripción sms *Dresden*. Las páginas están anudadas por una cinta de los colores representativos del Imperio alemán: negro, blanco y rojo. Cabe destacar que la primera imagen, del tomo 1, incluye una fotografía del crucero en su recalada en Valparaíso en 1914.



sms *Dresden* en la bahía de Valparaíso, 1914.

Existen otros relatos sobre la vida de esos años, que también nos permiten hacernos un panorama sobre los días de internación. El fogonero Christian Stöcker describió la sensación que le causó la llegada a la isla Quiriquina y las expectativas que tenían algunos marinos:

Pudimos distinguir algunas edificaciones en el valle, y al acercarnos, fue posible apreciar en la cercanía del agua un complejo compuesto por barracas bastante grande. Un poco más al sur, había diseminados algunos edificios más pequeños. Me estremecí ante la vista de las barracas... A bordo había corrido el rumor de que en lugar de ser internados, íbamos a ser acogidos por familias de colonos alemanes del sur de Chile. Mas nuestras esperanzas fueron deca- yendo al comprobar cuán decididamente se acercaba nuestra *Esmeralda* a la isla con las barracas (citado en May, 2016, p. 21).

Las instalaciones en Quiriquina consideraban dos pabellones para alojamientos, una posta, una cocina, una panadería y un casino. Los marinos edificaron luego algunos talleres y pequeñas pérgolas para permanecer durante el día. En la isla usaban sus uniformes para cumplir con sus funciones. De alguna manera, se replicó en tierra



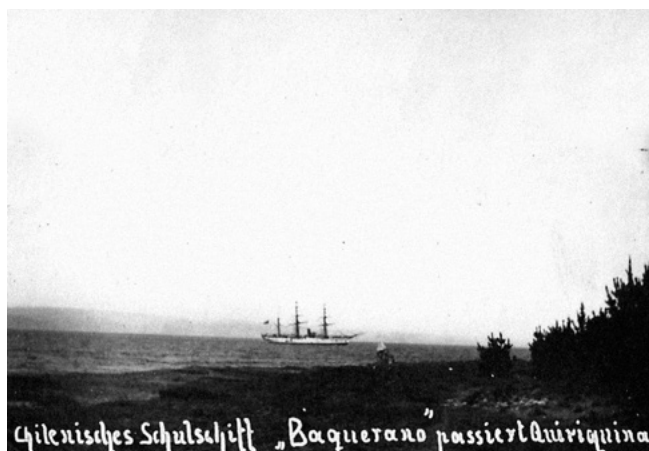
Marinos del *Dresden* trabajando en la reja funeraria para sus mártires.

el sistema de jerarquía del crucero. Según May (2016), quien cita al historiador militar Matthias Strauss, la rutina diaria era la siguiente: «A las 6:00 horas hay que levantarse, se pasan tres revistas diarias, el servicio está repartido con exactitud, a partir de las 22:00 horas hay silencio en el barco» (p. 221).

Respecto del suministro de ropa y otros enseres, May nos dice que la estadía en la isla fue apoyada por los cónsules Gebwein y Schuyler y el enviado especial Eckerhards (p. 223).

En la isla podían cultivar una pequeña porción de terreno, también criar aves y animales; de esa manera aportaban al menú diario. Los productos manufacturados de los talleres eran vendidos como recuerdos a las visitas que frecuentaban la isla. Hubo talleres de carpintería, un deshollinador, tallados, herrería artística, etc.

En la herrería de la isla se elaboró la cruz y el cerco de hierro artístico pensado para la tumba de los marinos que perdieron la vida el 14 de marzo en Juan Fernández. Se menciona a los marinos Schubbe y Stöckle como parte de este equipo. La reja, que alcanza 1,5 m, tiene en una de sus caras una cruz latina entrelazada por un rosal; en el otro lado, el símbolo del águila imperial. También apreciamos el uso significativo de la cruz de hierro.



Buque-escuela chileno *Baquedano* pasando frente a Quiriquina.

Lamentablemente no lograron llevarla al archipiélago y permaneció en el sur del país. Pasó por varios lugares hasta llegar a la Séptima Compañía de Bomberos de Concepción, que la conserva en su sede.

Lo cierto es que la permanencia en la isla Quiriquina se extendió desde fines de marzo de 1915 hasta el término de la Primera Guerra Mundial en 1919, periodo que no estuvo exento de hechos importantes, como las fugas de algunos marinos. La estadía, que se extendió por largos cuatro años y cuatro meses, desarrolló un acogedor clima de convivencia entre la Armada chilena, la sociedad de Talcahuano y los extranjeros.

La tripulación estaba a cargo de sus oficiales, mientras que los guardias navales se encargaban de vigilar el cumplimiento de los permisos de salida de la isla, sobre todo para evitar las fugas. Las salidas se concedían por veinticuatro horas. Estando en la isla podían recibir visitas, al menos, dos veces por semana. De acuerdo al relato de Fridolin Fleischer, podían salir, pero no eran libres (May, 2016, p. 223).

La Armada nacional elaboró, en 1916, una nómina de los internos, en la cual fue anotando hechos relevantes como fugas, muertes y traslados. Se encuentra en el archivo de la institución y fue reproducida por Rüdiger May. Karl Wagner aparece dentro de la sección «Aplicantes y suboficiales», en el número 114 del listado, bajo el rótulo «Sargento 2° maquinista». La tripulación, a cargo del



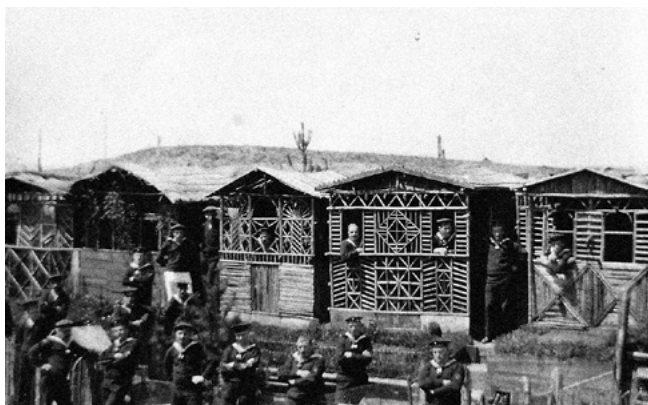
De izquierda a derecha, en la parte posterior, Karl es el cuarto.

capitán de navío Fritz Lüdecke, fue clasificada en: oficiales (dieciséis personas), ingenieros-aspirantes y oficiales de cubierta (quince individuos), aplicantes y suboficiales (ochenta y cuatro personas) y marinería (doscientos sesenta y un hombres de mar).

Si comparamos esta nómina con el «Listado de la tripulación del sms *Dresden*» para los años 1913 y 1914, nos encontramos con que en ella Karl Wagner aparece señalado como «cabo maquinista» (*Maschinist – Maat*), procedente de Neusalz, siendo el número 50 de ese padrón. El crucero tenía 351 hombres a bordo, aunque en otros registros cuenta con 349 (en 1913), 361 y 376, según la armada nacional. Todo dependía de la fecha y las circunstancias.

En términos cotidianos, los marinos alemanes encontraron espacios para efectuar sus labores productivas y hacer más llevadero el tiempo. Entendemos que no era una cárcel, pero debían cumplir con ciertas normas necesarias para una buena convivencia. Por ejemplo, podían trasladarse por el día al continente y comercializar los bienes por ellos elaborados. En estos trámites o salidas establecieron relaciones con sus connacionales sureños y pudieron abastecerse de productos locales, como cerveza y encurtidos.

En 1987, una octogenaria Sofía Boettiger Krause entregó su relato a la periodista María Teresa Parker y le mencionó que los oficiales



Marinos alemanes y pérgolas construidas en la isla Quiriquina.

visitaban la Quinta Olga en Talcahuano, es decir, la residencia del agente de la línea alemana de vapores Kosmos, Jorge Becker Wiswede, casado con Olga Boettiger. Las visitas encabezadas por el comandante Lüdecke incluían conversaciones, comidas y música selecta.

Wilhelm Canaris estaba en este grupo. La relación que estableció con el agente de Kosmos le fue muy provechosa para escapar de la isla, pues este último le proporcionó un pasaporte, dinero y lo necesario para el viaje. Wilhelm se cambió de ropa y disimuló ser un hombre común y corriente, un vendedor viajero. Según Sofía, le favorecía hablar perfectamente el castellano, sin acento (Parker, 1987, p. 23). Su fuga ocurrió el 6 de agosto de 1915.

Las huidas fueron, es cierto, un elemento que otorgó tensión a la estadía de los marineros del *Dresden* en la isla Quiriquina. Fueron varias, pues, en total, cincuenta y dos hombres escaparon —o lo intentaron— según lo que se desprende de las anotaciones observadas en la nómina de la Armada chilena. Solo en el grupo de los oficiales hubo seis fugas entre 1915 y 1916.

Unos meses después del caso Canaris, un segundo grupo, compuesto por ocho tripulantes del *Dresden*, liderados por teniente segundo Fridolin Fleischer, huyeron de la Quiriquina. El 18 de octubre de 1916, a bordo del barco *Tinto*, escaparon de la isla con la ayuda de unos pescadores. A este grupo se unieron veinte marinos de otras embarcaciones. Después de ciento veinte y ocho días de navegación y sorteando todo tipo de controles, llegaron a Noruega (May, 2016, p. 227).

A los pocos meses de la llegada a la isla Quiriquina, en septiembre de 1915, la salud de Karl Wagner se vio alterada puesto que enfermó de triquinosis. Hubo un contagio que afectó a sesenta marinos alemanes, de los cuales, diez estuvieron grave. Luego de los estudios realizados por el municipio de Concepción y a petición del capitán Lüdecke, se determinó que la causa fue el consumo de embutidos elaborados por carniceros alemanes con carnes de cerdo mal procesadas y no analizadas. Incluso se concluyó que los comerciantes iban semana a semana a dejar sus productos a la isla Quiriquina.

Los marinos que presentaron síntomas fueron atendidos por los médicos nacionales y algunos, los más graves, fueron internados en el Sanatorio Alemán de Concepción. Como resultado de este



Arriba: Procesión fúnebre saliendo del Sanatorio Alemán de Concepción. Colección Karl Wagner. En medio: Llegada de la procesión al Cementerio General de Concepción. Abajo: Momento del sepelio al interior del cementerio.

complejo momento sanitario, el 1 de octubre de 1915 falleció el sargento segundo de máquinas Carlos Gustavo Seidel, información que obtenemos al unir la información de la nómina de la Armada con los datos entregados por Ítalo Fernández y Alejandro Mihovilovich (2017, pp. 176-180).

Además, tenemos la comprobación en terreno realizada por el investigador penquista Carlos León, quien nos indica que en la sección de Disidentes del Cementerio General de Concepción, se encuentran las sepulturas de Carl Gustav Seidel y de Joseph Kostrzak, ambos marinos del *Dresden*. En ambas tumbas se distingue la cruz de hierro, símbolo del Imperio alemán. Asimismo, según los registros consultados por León, en la nómina de la Iglesia Luterana de dicha ciudad se anotó el 3 de octubre la defunción de Seidel (2019, pp. 151, 202 y 209).

Seidel, de veintiséis años y originario del poblado de Strehlau en Silesia, compartía con Karl el haber sido parte de la tripulación del *Dresden*. Era también sargento segundo maquinista, al igual que Wagner, y provenían de la misma provincia (May, 2016, pp. 313 y 321), condición que los puede haber unido como amigos y compañeros. Por su parte, Joseph tenía veintitrés años y era fogonero. Su muerte se produjo el 22 de noviembre del mismo año, según el registro del cementerio.

Ante este brote de triquinosis, una enfermedad frecuente en Concepción por esos años debido a múltiples factores sanitarios (escasa recolección de basuras, ausencia de agua potable, falta de alcantarillados, etc.), las autoridades locales tomaron medidas de fiscalización de las carnicerías y los mataderos, para asegurar la calidad de los alimentos.

Por fortuna para Karl, la infección fue superada. Sin embargo, su nieta nos comenta que durante toda su vida él sufrió de dolores musculares producto de este contagio.

Entre las fotografías que forman parte de los objetos que Wagner guardó, encontramos tres imágenes de un funeral que se inició en el antiguo Sanatorio Alemán de Concepción. Desconocemos la fecha, pero por la vestimenta marinera corresponde a la época en que se encontraban internados. Probablemente se trata del sepelio de Carlos Gustavo Seidel, muerto por triquinosis y amigo de Karl.

El Sanatorio Alemán de Concepción, ubicado en la avenida Pedro de Valdivia frente al río Biobío, abrió sus puertas el 25 de mayo de 1897, concretando una idea nacida dos años antes. Recibió el nombre honorífico de *Kaiserin Auguste Victoria Krankenhaus* en enero de 1909.

El señalero Hugo Weber publicó, en 1940, sus memorias sobre la estadía en la isla Quiriquina:

Aprovechaba cada momento libre para explorar a fondo, no solo las quebradas densamente boscosas, sino también los acantilados escabrosos de la isla. Mi amor a la naturaleza, sobre todo a los animales y a la caza en mi juventud, solo pudo mostrarse en algunas ocasiones. Sorpresivamente, aquí en la Isla donde nos habían internado, se encontraban todas las condiciones necesarias para ello...

Mientras tanto, la vida en la isla Quiriquina volvió a la normalidad. Aprovechamos al máximo las oportunidades que nos ofrecía la isla. Los maestros especializados, que se contaban dentro de nuestros camaradas, encontraron más que suficiente trabajo para mejorar nuestras condiciones de vida (citado en May, 2016, p. 89).

El caso de Weber es particular. Tras regresar a Alemania retornó a Chile para trabajar en la caza de animales de piel fina en Tierra del Fuego. Luego se radicó en Juan Fernández y durante la Segunda Guerra Mundial fue relegado al sur de Chile (May, 2016, p. 371).

Quiriquina Zeitung

Karl Wagner guardó entre sus pertenencias diecisiete de los veinte números que tuvo el diario *Quiriquina Zeitung*, editado en la isla entre el 1 de octubre de 1918 y el 15 de julio de 1919. Su impresión contó con el apoyo de un empresario de Talcahuano, el señor Eisner, del capitán Löser y de los tripulantes del buque *York*, que aportaron con los materiales tipográficos, es decir, las letras de impresión). El encargado y editor fue el fotógrafo Otto Bitter, marino telegrafista.

En las publicaciones chilenas sobre la historia del *Dresden* este periódico no había sido traducido, por lo que nos preocupamos

de realizar ese trabajo para ahondar en la vida de los marinos alemanes en la Quiriquina. A continuación, destacamos sus aspectos más llamativos.

En el primer número del *Quiriquina Zeitung* se especificó que el objetivo de la iniciativa era la entretención y apoyar el aprendizaje de los internos, pero también se estableció la importancia de contar con un medio de comunicación, ya sea en la isla, como para los amigos de Chile y de la colonia alemana residente, de ahí su módico precio. Se pretendía que fuese un material de lectura que abarcara distintos ámbitos, con noticias sobre la patria, pero también con información de la vida diaria en la isla, desde el punto de vista social, económico, deportivo, etc. Se incluían avisos económicos y de correspondencia entre jóvenes solteros, para lo que existió un buzón de cartas destinado a los lectores.

En el ejemplar número 2 del periódico, publicado el 15 de octubre de 1918, llama la atención el trabajo que habían desarrollado los tripulantes en su nuevo hogar temporal, donde construyeron noventa y cinco pérgolas (*Lauben*). En ellas, los marinos podían permanecer durante el día y, así, contar con una mayor independencia. A esto se sumaron otras construcciones en ladrillo, como la imprenta y la casa de música, que servía para los ensayos del coro.

Se especifica en el periódico que muchos de ellos se dedicaron a la crianza de ganado —cerdos, ovejas, cabras y conejos— y al cuidado de aves —patos, gallinas, gansos, pavos— que les proveían carne y huevos frescos, los que eran comercializados por Karl Tönnis. Asimismo, tuvieron aves ornamentales como un papagayo, seis canarios y seis aves nativas.

Por entonces, octubre de 1918, se contabilizaron 4.444 cabezas de animales y aves, que se mantenían en 193 corrales. De manera excepcional apreciamos la tenencia de un zorro y dos nutrias (se ofrecían sus cueros) y, como apoyo a la agricultura, contaban con un buey y tres caballos. Completaban la lista, dos vacas y dos terneros. Como animales domésticos había cuarentainueve perros y seis gatos.

En este número, se recordó el cumpleaños de la *Kaiserin* o emperatriz Augusta Victoria (1858-1921), resaltando aspectos de su personalidad y de su vida. También se incluyeron los avisos del fotógrafo Otto Bitter, quien se ofrecía para hacer postales, fotografías





Carreta de bueyes usada como medio de transporte por los marinos alemanes.

individuales y álbumes. Además se comunicaba la búsqueda de pautas o notas para violín y cítara, y, por último, se informó que se aceptaban encargos de cocina y que estaban a la venta cueros de nutrias.

En este segundo periódico se realizó una profunda reflexión sobre la estadía en la isla. Con el título «¿Es el tiempo en Quiriquina para nosotros tiempo perdido?», se pretendía encontrar una razón y un objetivo para esa dura etapa. A continuación copiamos, de manera íntegra, la traducción de dicho artículo:

Alguno de nosotros a menudo se habrá hecho esta pregunta y lo ha comentado con otros camaradas. Muchos habrán respondido esta pregunta con un rotundo «sí», otros tal vez dijeron: «para mi profesión, sí». Pero ambas respuestas no me parecen completamente correctas, tampoco la última, pues hay seguramente entre nosotros algunos que después de una mayor reflexión han descubierto que ahora, que son mayores y más maduros que antes, cuando escogieron su profesión, que son más aptos para otra profesión que la antigua, en la que se desempeñaban antes de su reclutamiento y que tal vez rinden más en la nueva profesión y se sienten más realizados que antes. Otros, que quisieron seguir en su profesión pueden seguir progresando también aquí en la isla. Yo pienso en los variados artesanos de los talleres, músicos, etc.

Ciertamente, nadie de nosotros ha logrado grandes bienes materiales aquí en la isla, pero ¿qué sucede con lo espiritual, con la madurez del carácter? Un pesado e inevitable mal en la larga internación es: se debe estar

permanentemente con las mismas personas, una situación poco natural. Sus queridos vecinos se les aprende a conocer hasta en sus más mínimos detalles. Llegado a este punto, en situación de libertad uno se habría apartado de él o ellos; pero aquí falta espacio para ello.

Por lo tanto no hay otra elección: personas, que deben vivir juntas tanto tiempo, deben rozarse mutuamente y, cuando dos tienen un desencuentro, les duele a ambos. A eso se le suma, que las condiciones de vida hacen que los aspectos negativos de cada uno se acentúen y a la vez los hacen más sensibles hacia los de los otros. No es de extrañar, que una vida así, a la larga empuje a algunas personas a una sombría visión de la vida. Pero eso no debe suceder en ningún caso, pues va contra la naturaleza humana aislarse de los demás y uno no se siente contento tampoco. Así de a poco y por sí solo se llega a ser menos crítico con su prójimo. Volviéndose más condescendiente frente a las personas y a la vida, se aclara uno más y con ello se siente más liberado que antes. En ello radica la gran ventaja de la larga convivencia en el mismo lugar. Cada pequeña virtud en una persona se aprecia aún más. Se toman a las personas tal como son y no como uno quisiera que fueran. Uno se vuelve más tranquilo y reposado. Del perseguidor de cumbres se ha convertido en un peregrino sosegado y tranquilo, pero quién escala con paso firme. Si se ha llegado a este punto, se reconoce, que la vida aquí en la isla con todos sus dolores ha generado una madurez, que de otra manera quizás jamás hubiese logrado.

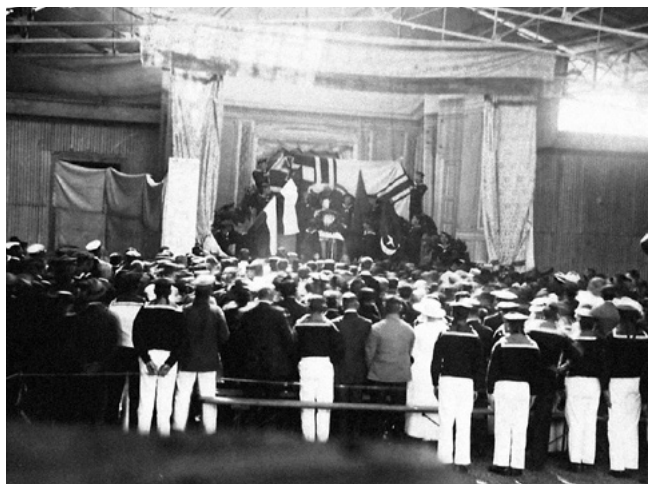
Y luego otro punto, en la formación completa de la persona, que no se debe dejar de mencionar. ¿No hemos aprendido todos aquí en la isla, de practicar la paciencia, ante todo en nuestro arduo deseo de regresar a nuestro país natal con nuestros seres queridos? ¿Yo creo que sí! Como algunos de nosotros que ha estado muy contrariado en el pasado por su impaciencia cuando algo no le resultó o porque otras personas o por fuerza mayor algo se le destruyó lo que con tanto esfuerzo logró. Ahora se controlará con paciencia y con nuevo ánimo seguir adelante, si es necesario y no consumirse por la impaciencia.

Así vemos, que el tiempo aquí en la isla no debe apreciarse como tiempo perdido para nosotros. Solo hay que utilizar bien el tiempo y no volverse apático. Cada cual cumpla tranquilamente su deber y busque aquí ocupación, donde pueda. Entonces tendrá el buen impacto, que estos años han generado en nosotros, luego, cuando estemos nuevamente de regreso en casa, se verán sus efectos. Estemos siempre conscientes de ello, que aún después del retorno de la paz, la patria necesitará hombres enteros. Por eso debemos mantenernos sanos de cuerpo y alma.



Momentos de camaradería. En la segunda fotografía se lee: «Club de Cantores del sms *Dresden*. ¡No más cerveza!».

La publicación del ejemplar número 3 coincidió con un nuevo aniversario del triunfo en Coronel, es decir, fue publicado el 1 de noviembre de 1918. Por tal motivo, se incluyó un artículo sobre la batalla de Coronel, acaecida cuatro años atrás, incluyendo un mensaje del recordado Von Spee. Además, se publicó una nota con los recuerdos o las anécdotas que la tripulación de sms *Dresden* tenía con el buque de apoyo *Titania*. De igual manera se resaltó la construcción de las pérgolas (*Lauben*) por parte de la tripulación y entre los avisos leemos el del podólogo Johannes Kühn, médico veterinario titulado en Berlín.



Ceremonia en que se aprecia la bandera del Imperio alemán y coronas de flores alrededor de un monumento.

En el número 4, del 15 de noviembre de 1918, del periódico *Qui-riquina Zeitung*, nos llama la atención un aviso de venta de una casa en Alemania, lo que indica la comunicación postal que tenían los tripulantes con sus familiares, y otro anuncio de Cäsar und Minka sobre la venta y crianza de perros, específicamente pastores alemanes.

El día 1 de diciembre de 1918 salió a la venta el número 5 del periódico. Dada la proximidad con el aniversario de la batalla de las Falkland, se realizó una emotiva conmemoración, denominándolo como el «día de los caídos» o de los muertos (*Totentag*). Solo cuatro años habían pasado de ese día fatal y seguramente para los marinos el recordar esa jornada, así como su providencial escape y el difícil periodo que prosiguió, los motivaba a llevar en sus pensamientos a los cientos de compañeros que encontraron su fin en las heladas aguas del Atlántico.

En este ejemplar se publicó un anuncio de venta de caballos, especificando que las ganancias serían donadas a los parientes de los caídos que habían integrado la flota de guerra alemana.

El 15 de diciembre de 1918 apareció el número 6, en cuyas páginas se recordaron aspectos de la estadía del *Dresden* en Tampico, México. Además, se dedicaron algunas palabras por la próxima Na-

vidad que iban a vivir lejos de sus familias y hogares, aprovechando de evocar a su patria. Cabe destacar que se anunció la venta de un buque a escala del *Dresden* y también de un cobertizo.

El fotógrafo Otto Bitter publicó un aviso ofreciendo tomar fotografías a las casas —«rápidamente antes de partir»—, para llevar un recuerdo. Como se mencionó, los cobertizos eran construcciones que edificaron los miembros de la tripulación para contar con una propiedad, los que en un inicio eran muy simples y luego fueron mejorando, volviéndose acogedores, tanto así que llamaban la atención de los visitantes a la isla. Incluso un miembro de la dotación hacía guiados turísticos para recorrerlos.

Este aviso nos muestra un elemento importante: se acercaba la fecha de partida y liberación. Hace un mes que había finalizado la guerra (11 de noviembre de 1918), pero aún quedaba por esperar el desarrollo de los acuerdos de paz, las firmas de los tratados y el cumplimiento de sus resoluciones. Aún faltaban meses para volver a la patria.

Con el número 7 del periódico se inició un nuevo año, 1919, año decisivo para muchos de los marinos internados en la isla Quiriquina. En la reflexión sobre el Año Nuevo se incluyó un pensamiento de Mirza Shafi (c.1792-1852), poeta y escritor azerbaiyano ampliamente conocido en Alemania gracias al trabajo de recuperación y difusión realizado por Friedrich Bodenstein (1819-1892), sobre todo en los libros *Mil y un días en Oriente* (1850) y *Canciones de Mirza Shafi* (1851), que incluían sus versos traducidos (Enciclopedia Británica, 1911, vol. 4, p. 109).¹

Bitter eligió la siguiente idea: «Exígete mucho a ti mismo, pero a los demás ayúdales a lograr su meta y sé tolerante en las exigencias».

En este ejemplar se presentó la segunda parte de la estadía del SMS *Dresden* en México y se recordaron las muestras de afecto que recibieron de los mexicanos. En otro aspecto, el editor del periódico, Otto Bitter, se mostró preocupado por la falta de material para publicar y advirtió un posible cierre.

En el número 8, publicado el 15 de enero de 1919, se trató la abdicación del káiser Guillermo II ocurrida el 9 de noviembre del

1 Disponible en https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclop%C3%A6dia_Britannica/Bodenstedt,_Friedrich_Martin_von.

año anterior, luego de treinta años de gobierno. En la ocasión lo honraron y mencionaron sus logros, como por ejemplo, la toma de la isla Helgoland o Heligoland. Lo cierto es que, en la bibliografía actual, la batalla en ese golfo, ocurrida el 28 de agosto de 1914, se presenta como un triunfo inglés, quienes hundieron tres cruceros ligeros y un destructor alemán, «aunque la flota británica rozó el desastre» (Artola, 2019, p. 97).

En aquel ejemplar se reseñó la visita a la isla del piloto y militar chileno Dagoberto Godoy (1893-1960), pionero de la aviación nacional, quien hacía pocos meses había realizado una gran proeza al cruzar la cordillera de los Andes en un aeroplano.

La visita tuvo por objetivo manifestar el apoyo personal y la admiración de Godoy a los marinos alemanes, quienes le ofrecieron probar la cerveza por ellos elaborada. Se aprovecha la crónica para hacer referencia a la propaganda antialemana imperante en el país, liderada por los ingleses.

Estas muestras de empatía con la situación de la tripulación del *Dresden* también se dieron entre los ciudadanos chilenos de Concepción. Por ejemplo, en ese número se mencionó a un labrador quien era simpatizante, colaborador y entusiasta seguidor del *Qui-riquina Zeitung*, quien les envió cigarros y tabaco alemán. Estos regalos causaron una gran alegría en los retenidos.

Con dicha el editor mencionó, en el número 9 (1 de febrero de 1919), la llegada de material de imprenta para los periódicos. Explicó que el poema publicado en Año Nuevo tuvo un efecto positivo y aprovechó de exponer que la edición era difícil por la escasa tecnología, porque se debía hacer todo manual. Solo se contaba con dos teléfonos en la isla para comunicarse y, además, estaba la restricción de no incluir artículos sobre la política chilena, alemana o de cualquier país. Las entradas debían reducirse a noticias, eventos, recuerdos de la tripulación y aspectos de la vida diaria, lo que denota la censura que existía. A pesar de esas limitaciones, se mostraba orgulloso de lo logrado y mencionaba que el periódico incluso se encontraba en la Biblioteca Nacional de Chile, a la cual enviaba mensualmente tres ejemplares. Y así es: los veinte ejemplares del periódico hoy se encuentran en el catálogo de la institución.



Comandante del crucero alemán SMS *Dresden*, capitán de fragata Fritz Lüdecke, a la derecha. Retratado con el cónsul alemán en Concepción.

Mario Carlos Kemmerich, marinero primero internado en Quiriquina, escribió un artículo en el cual analizó las tristes noticias que les habían llegado desde la patria y las críticas que recibían.

En el ejemplar número 9 recordaron la reunión sostenida en México entre el almirante inglés Cradock (*Good Hope*) y el comandante del *Dresden*, antes del estallido de la Primera Guerra Mundial. En la cena se sirvieron espárragos y, lo que llamó la atención de los alemanes, Cradock solo comió las cabecitas, dejando todo lo demás. Se preguntaban si en estos gestos se podría leer el carácter del pueblo inglés.

Por último, en este número se hizo un llamado a todos los interesados en ser parte de una publicación titulada *Kaiser Gedenk Adresse*. La convocatoria, efectuada por la Agrupación de Mujeres Alemanas en Santiago, estaba firmada por Wilhelmine Griebel geb. Heitmann. Su finalidad era sumarse al mensaje en honor al emperador, el cual sería editado y circularía en Alemania, incluyendo a todos los alemanes en el extranjero.

Este mensaje se denominó «Dirección Rememoración del Káiser 27 de enero» (*Zum 27 Januar Kaiser Gedenk Adresse*). Los interesados debían contactarse con la Agrupación con sede en la capital. Además, esta comunicación serviría a futuro, para tener un listado de los alemanes diseminados por el mundo y enviarles noticias culturales.

En el número 10 del 15 de febrero de 1919 se trataron varios temas, por ejemplo, se recordó que cuando recién habían llegado a la isla Quiriquina muchos se entretuvieron recorriéndola y buscando fósiles y objetos petrificados, como conchas, caracoles, amonitas, huesos de animales y restos de maderas. Es más, se hicieron estudios geológicos de la isla para identificar sus principales componentes (piedra gris verdosa, arenisca calcárea y dura) y distinguir sus etapas de formación.

Además, en este número se rememoró la entrega, a bordo del *sms Dresden*, de la Cruz de Hierro, luego de la batalla de Coronel. Hacia el atardecer, todos los marinos fueron llamados a cubierta donde el comandante de la escuadra recibió, desde Alemania, la orden. A él mismo se le otorgó la Cruz de Hierro de primera clase y a la escuadra se le entregaron trescientas medallas de segunda clase. Estas fueron repartidas con relación al número de tripulantes de cada buque. Conjuntamente con nombrar a los distinguidos, se anunciaron los ascensos. El escritor de la nota menciona que «estábamos todos muy animados, era la alegría de ver valorados nuestros esfuerzos por la patria».

Se hizo mención que en enero recibieron variadas visitas, por ejemplo, unos exploradores chilenos que iban rumbo a Valdivia y pasaron por la isla. Los cálidos días de verano se amenizaron con la música de la orquesta y del coro de suboficiales y hubo hasta regatas de veleros y un circo.

Dentro de estas alegres noticias se tuvo que lamentar el fallecimiento, el 28 de enero de 1919, del marino primero Arthur Jahn, señalando que era la quinta persona que fallecía en la isla. Muerto de un infarto, Jahn recibió los honores de la Marina chilena, además de la prédica del pastor Schneider. El cortejo fúnebre acompañó su cuerpo, mientras el coro y la banda musical entonaban tristes melodías. Caminando bajo un sol abrasador, lo condujeron desde la estación hasta el cementerio de Talcahuano.

Por último, en este décimo número se publicó una nota sobre un fuerte temblor ocurrido el 10 de febrero de 1919 que provocó una importante destrucción en la isla. Los marinos alemanes registraron en el sismógrafo el movimiento telúrico.

El 1 de marzo de 1919 se publicó el decimoprimer número del periódico, el cual menciona una sentida reflexión sobre la decisión

de regresar a Alemania o quedarse en Chile. Por lo visto, era un tema que se conversaba abiertamente.

Se dice que ambas opciones tienen sus aspectos positivos y negativos. El retorno a la patria era necesario para reconstruirla, pero, al parecer, muchos ya sopesaban la idea de forjar un destino en suelo chileno. Esta última alternativa no estaba exenta de dificultades, por la cesantía reinante de Concepción y por quedarse sin la protección de la Armada imperial. Se hacía un llamado a esperar el acuerdo de paz y a no partir antes debido a la prohibición, para no arriesgar un castigo y quedar en la condición de fugados. La idea era, en el fondo, tener los papeles en regla. A continuación, incluimos la traducción de ese artículo titulado «Ansias de libertad», que se inicia con la siguiente reflexión:

«Cuatro cosas no regresan: la palabra dicha, la flecha lanzada, la vida pasada y la oportunidad perdida».

El 31 de enero iba de paseo la joven nutria Neptun con su amo. Este lo consideraba lo suficientemente manso (domesticado) y no creía que se arrancaría. Pero de pronto había desaparecido en su elemento, el gran lago, para no verlo nunca más. Tan bien estaba en su villa Placer de la Nutria, siempre agua fresca, buena e incluso demasiada comida y su amorosa esposa Thetis. Pero todo esto lo dejó atrás, pues de qué le sirve, cuando falta una cosa, la libertad dorada y para ella sacrificó la cómoda vida en cautiverio, aunque la nueva existencia significaba lucha y esfuerzo.

Alguno de nosotros tendrá similares sentimientos con relación a su propia vida aquí en la isla. Pues aunque no estamos en prisión y gozamos incluso bajo las circunstancias de mucha libertad, nos pesa toda esta condena y nos lleva a la inactividad y la obligación de permanecer aquí, como una pesadilla, especialmente ahora, que no entendemos la razón después del cese de hostilidades. Pero somos seres pensantes y no debemos hacerlo como aquel animal insensato. Razones hay muchas, las que nos pueden llevar a abandonar la isla y algunas de ellas queremos destacar. Ahora llegan las cartas de nuestra tierra natal, las que fueron escritas en noviembre y diciembre, justo durante el tiempo cuando todo allá se veía extremadamente desconsolado, cuando nadie sabía lo que sería de nuestro país, si sería dividido y presa de los enemigos, si caería bajo el maximalismo y con ello bajo las condiciones rusas y si alguna vez podrá recuperarse del caos. Entonces no es de extrañarse, que estas cartas reflejan

profunda tristeza, que nuestros parientes nos aconsejan quedarnos aquí afuera, que incluso ellos mismos expresan la intención de emigrar apenas puedan. Pero hay que considerar, que estas cartas fueron escritas bajo la presión de las circunstancias de ese momento pero que ahora ya la situación es distinta, ya que nuestro pueblo expresó en reunión de constitución, que no está dispuesto a ser la pelota de juego de nuestros enemigos o de anarquistas fanáticos. Primero debemos esperar, qué traerán las reuniones para nuestro país, entonces aún habrá tiempo de decidir si regresar y ayudar allá a reconstruir Alemania o quedarse en el extranjero. En este caso cada uno debe reflexionar, que es algo muy distinto, si ahora que es miembro de la tripulación es bienvenido con gusto como huésped en el continente o si llega en calidad de cesante solicitando trabajo después de haber dejado el uniforme. Me podrán rebatir, que un hábil trabajador aquí en este país siempre podrá surgir y así lo aseguran generalmente los conocidos en el continente. Pero no es muy cierto, yo creo, que algunos de nosotros, quien lo ha intentado, me dará la razón. También la ayuda de cesantía de los alemanes aquí en el país puede cantar una canción sobre ello. Veamos la situación en Concepción, donde aproximadamente hace medio año se instaló un Hogar de Cesantes, que nos puede enseñar algo. El número de cesantes que han encontrado acogida y con ayuda de su gestión aspiran a un trabajo, aumenta día a día. Y no se trata de elementos (gente) flojos y vagos, quienes muy pronto desaparecen cuando llegan pues los instan a trabajar. No son trabajadores sin oficio, no, hay allí esforzados, hábiles cerrajeros, ebanistas (carpinteros), jardineros, por lo tanto todas [las] profesiones, de las cuales uno pensaría que precisamente aquí en el país, la gente que les comprende sin duda serían contratados. Aun así no encuentran lugar a pesar de las buenas calificaciones. Este hecho debe decirle a cada uno, que el dinero aquí no está arrojado en las calles y que no basta con la libertad y la buena voluntad, e incluso el conocimiento.

Otro motivo que debiera a cualquiera hacerlo abstenerse de partir, es que la prohibición de irse de la isla aún persiste. Cualquiera que piense en partir, debe estar claro que no solo se hará imputable, sino que con ello después se le complicará el retorno a la patria e incluso se le hará imposible. Él no será liberado de acá en forma oficial y no tendrá documentos, con los cuales poder demostrar su personalidad; se le hará por lo tanto doblemente difícil, luego salir adelante.

Finalmente el sentimiento de camaradería debiera hacer abstenerse a cualquiera de un paso como este, el que dice: no debes simplemente arrancar y

lograr un poquito de libertad en forma incorrecta y exponer al peligro a tus camaradas, que han compartido tu suerte más de cinco años y que las gratificaciones recibidas del Gobierno chileno le sean retiradas. Y este peligro persiste, aun cuando amigos del país bien intencionados, pero mal informados, lo consideran distinto. Ciertamente: las autoridades chilenas tienen buenas intenciones con nosotros. Ellos han hecho lo posible para aliviarnos este difícil tiempo. Pero nuestros enemigos de la guerra aún no se han reconciliado con nosotros. Han determinado en las condiciones del armisticio, que los prisioneros alemanes, a los cuales también nosotros pertenecemos, recién después del término de la pre-Paz, podrán ser repatriados y de todos los periódicos de Suiza y de Holanda vemos, que precisamente se deberá cumplir con esta demanda. Con el mismo rigor exigen del Gobierno de aquí, que no pueden liberarnos antes de ese tiempo. Cada uno de nosotros, de eso podemos estar seguros, es conocido en los consulados, desde donde solo basta con una queja (acusación) y nuestro permiso se acaba.

El espacio no alcanza para ser más detallado. Esperemos que estos breves comentarios a todos los estimule, de estar claros, si es acertado, como aquella nutria ciegamente huir siguiendo las ansias de libertad y hacia un futuro incierto, o si no es más digno y razonable, resistir aquí tanto como debamos y luego, después de una madura reflexión, iniciar aquello que consideremos correcto, cuando tengamos claridad sobre cómo está realmente nuestro país natal.

En otras noticias se mencionó el incendio del faro, la hambruna o dificultades alimentarias que podrían encontrar a su regreso en Alemania y la prohibición que les hizo el gobierno chileno de permanecer al sur de la casa de tiro. Por lo tanto, se cambió la posición del polígono, aunque no quedaron conformes con su nuevo emplazamiento.

Por último, rescatamos datos del precio al que se comercializó el periódico: cinco peniques en la isla y veinte centavos en el continente. Los excedentes de la recaudación donados. Contaban con representantes en Santiago, Concepción (Grimm), Valparaíso (Kern), Valdivia (Springmüller e hijo), Temuco (Mulack) y Lebu (G. Zabel), y se hacía un llamado a quienes quisieran ser sus consignatarios.

El número 12, del 15 de marzo de 1919, se refirió a la visita, realizada a principios de ese mes, del diputado por Talcahuano, Rafael Torreblanca Campusano. En su viaje a la isla, el parlamentario co-

noció las condiciones de vida de los marinos y constató los avances que habían realizado en su estadía. Se le solicitó intermediar ante las autoridades chilenas, para extender el plazo de permanencia fuera de la isla.

En términos conmemorativos, en dicho número se recordó el último viaje del SMS *Dresden* hacia la isla de Juan Fernández y se rememoró su trágico final.

Entre los avisos destacamos dos: uno en que se ofrecen clases de tango, mencionando que el marino aprendió en un curso realizado en Concepción, y otro aviso amoroso, para contactar a una persona.

Dos aspectos son los más relevantes del número 13 del periódico. El primero es la conmemoración del natalicio de Otto von Bismarck, recordado, a juicio de los editores, por su obra de unión nacional. El canciller nació el 1 de abril de 1815 en Schönhausen, Alemania, y los marinos del *Dresden* lo guardaban en sus memorias con gratitud, a más de cien años de su nacimiento y a solo veintiún años de su muerte.

Se menciona que todo lo que el canciller les dio, es decir, el emperador, *Bundesrat* y *Reichstag* (Parlamento y Congreso), ya no existía, producto de la guerra y la revolución. Este recuerdo fue propicio para reflexionar sobre el patriotismo. En su honor se hizo una fiesta donde uno de los hitos más relevantes fue encender la fogata *Bismarckfeuer*.

Por último, a mediados del mes de abril, el 16, recibieron la visita del Club de Fútbol Gold Cross de Talcahuano. La delegación, integrada por cincuenta y cinco personas, llegó a las diez de la mañana a la isla, donde compartieron con los marinos alemanes, quienes les hicieron recorridos guiados y les ofrecieron un almuerzo con platos típicos. Se dieron gratos momentos de camaradería entonando alegres canciones. El redactor de la crónica menciona que, al momento de la partida, algunos no querían dejar la isla, resaltando lo bien que lo habían pasado.

Llama la atención esta visita del Gold Cross, debido a que el club fue fundado, el 13 de agosto de 1913, por descendientes de ingleses, quienes habían llegado a la zona por trabajo. Sus fundadores fueron Raúl Serrato Smith y Miguel Grenne, sumándose, a la primera directiva, Diego Velásquez Acevedo, Samuel Toro Armstrong y Marthy

Fargo Brokkers, todos jóvenes estudiantes del Instituto Comercial de Talcahuano.² Quizás, este hecho de unión a través del deporte es otro ejemplo más de la comunión que se da en la disciplina deportiva, a pesar de los contextos políticos.

El 15 de abril de 1919, en el ejemplar número 14, se menciona la llegada a la isla Quiriquina del crucero de instrucción de guardiamarinas y grumetes de la Armada nacional, con más de ochenta reclutas. Se trata del buque-escuela *General Baquedano*, corbeta que iba al mando del comandante Emiliano Costa Pellon.³ Debido a la guerra, el curso se realizaba únicamente en el litoral chileno y no alrededor del mundo, como es la tradición.

Al observar los ejercicios de preparación que hacían los jóvenes chilenos, no podían dejar de relacionarlos con su propia instrucción de estilo prusiano. De hecho, aprecian varias semejanzas, ante lo cual escriben: «como donde nosotros». Recuerdan su tiempo de reclutas en Kiel, sector de Wik, y a un suboficial que apodaban el «terror de la estación mar Báltico» (*Schrecken der Ostseestation*), porque les sacaba hasta el último grado de civilidad.

El cronista dice que, a pesar de lo duro que fue, se tiende a recordar lo agradable, mientras que aquellos sucesos que en su momento eran desagradables, al rememorarlos ya no parecen tan terribles, incluso se sentía contento de haber tenido esas malas experiencias, pues son parte de la vida.

Comparando el entorno de Alemania con el de Chile, expresaba que acá era más agradable que los muros «pelados» de los casinos en Wik, la base de formación militar. Dice: «tenemos la sensación al observar los reclutas en la isla que es similar como lo fue donde nosotros».

En medio de cada grupo que bajo la orden de los suboficiales «bajo todas las reglas de arte y hacia todos los puntos cardinales enderezan los huesos de los civiles», vemos el oficial de reclutas en una conversación con el sargento, su «mano derecha», a veces también este solo. Pero lo que nunca falta, es el libro grueso de notas que asoma entre el segundo y tercer botón de la guerrera del

2 <https://gold-cross.webnode.cl/nosotros/> y <https://www.asofutalc.com/clubes-integrantes/club-atletico-y-de-futbol-gold-cross/>.

3 <https://www.armada.cl/tradicion-e-historia/unidades-historicas/b/corbeta-general-baquedano-2>.

heroico pecho del superior de la compañía y que parece decir «¡estoy de servicio!»... tal como donde nosotros...

También la calistenia sin comando, el correr hacia allá y hacia acá en su lugar, el «tenderse» y «arriba», etc., las empuñaduras de rifle, los ejercicios suplementarios de las «ovejas negras»... tal como donde nosotros... Luego de pronto un silbato o «¡atención!» de boca del sargento y todos están como paralizados de frente al comandante... tal como dónde nosotros... solo que donde nosotros se llama «Achtung!».

También nos es familiar de parte de los superiores, las órdenes literalmente traducidas de nuestro reglamento de entrenamiento suenan alargadas pero, a la vez, tan breves como es posible, las órdenes de ejecución cortas y afiladas, el «Marsch!» incluso igual que en alemán. Todo lo que está de más (de sobra) se queda fuera. Ese «hágame el favor», «por favor sea tan amable» como es usual en Perú, suena tal vez más amable, pero, a nosotros nos va mucho mejor el tono prusiano, lamentablemente tan mal visto ahora en todo el mundo. En eso nos aventajan mucho estos reclutas: ellos pueden una vez a la semana batir fuertemente sus piernas en ejercicios de marcha al son de nuestra banda. Si nosotros hubiésemos tenido eso, no nos habría sido tan pesado las marchas individuales o las demás. Al parecer estas marchas, les agradan tanto a estos jóvenes guerreros, como a los muchos «huéspedes de cerco» (observadores) de nuestra tripulación, que disfrutan de este espectáculo militar. Sin embargo nuestros amigos reclutas recibieron un trago amargo en sus copas de alegría. También ellos consideraban, como antes nosotros, útil y agradable, después del arduo día y calor, junto a sus entrenadores, dirigirse a la cantina para aclarar la garganta del mucho polvo del campo de ejercicios con cerveza o vino y en masas ocupaban nuestra cantina en los primeros días de su estadía, muy a gusto de nuestros visitantes de la cantina, pero les gustó demasiado entre copa y copa el jugo de uva o de cebada y ya no podían encontrar el camino de regreso o a tiempo y ya aparecía al día siguiente la implacable venganza del destino en traje de uniforme del sargento y nos solicitó que, a su grupo, no se les sirviera más alcohol. Desde entonces nuestro lugar de reunión ha perdido mucho de su encanto para los jóvenes defensores de la patria. Pero, ellos pueden consolarse, no faltarán mucho hasta que terminen su entrenamiento de reclutas y cuando abandonen nuestra isla, serán casi «viejos huesos» y nosotros, ¿estaremos sentados aún aquí?

En el mismo periódico se menciona que los marinos alemanes eran requeridos por miembros de la colectividad alemana en Chi-

le para realizar todo tipo de faenas. Así, son llamados los zapateros, sastres, panaderos y mecánicos, al igual que quienes tenían conocimientos para trabajar en fundiciones, criaderos de animales y cultivos.

A pesar de lo anterior, de la organización de continuos encuentros deportivos y picnics con cantos y juegos, y de los ánimos que les otorgaban las visitas de los colonos alemanes residentes en Chile, primaba la sensación de ver siempre las mismas caras. Al final del día el aislamiento era un hecho concreto, por el que muchos estaban desanimados y no participaban. En las crónicas publicadas ponen énfasis en este sentimiento, en aquella situación, lo cual es perfectamente comprensible si pensamos que llevaban cuatro años recluidos en la isla Quiriquina.

En el periódico número 15 del 1 de mayo de 1919, se hizo mención al origen del Día de Trabajo y a las negociaciones de la guerra, mencionando que el pueblo alemán recibió lo peor. También se refieren a la conformación del nuevo parlamento germano.

En el ejemplar 16, del 15 de mayo, dan cuenta de una invitación del Club de Canto de Concepción a participar de sus sesiones y a una carta recibida de un familiar en Kiel, quien les contaba su experiencia de haber sido prisionero, luego liberado, y de las peripecias que tuvo que pasar para regresar a la patria, dado los problemas de transporte y desplazamiento.

Entre las pertenencias atesoradas por Karl Wagner no se encuentran los periódicos números 17 y 18, por lo que no pudimos realizar su traducción e ignoramos su contenido. Además, el número 19, del 1 de julio de 1919, está incompleto. Solo se lee una crónica de un viaje por Chile en invierno, en cuyas líneas se indica que, en dicha estación, es mejor que en verano debido al intenso calor, pero con varias interrupciones de caminos y puentes debido a la lluvia. Se nombran lugares como Teno y San Rosendo.

En síntesis, a través de la lectura del *Quiriquina Zeitung* apreciamos las diversas actividades y trabajos realizados, así también las visitas de delegaciones recibidas por los marinos alemanes y la constante preocupación por los acontecimientos acaecidos en Europa, que podían tener, como una de sus consecuencias, la liberación de su internación obligatoria. Vemos cómo se estrecharon lazos de



Karl Wagner al centro con dos marinos del crucero SMS *Dresden*, en la imagen se aprecian sus medallas. Fotografía de Hans Frey. Con relación a sus medallas, pudimos establecer lo siguiente: 10 de septiembre de 1916 recibió la Cruz de Hierro 2º clase que le fue entregada el 11 de mayo de 1922. 16 de septiembre de 1920 le fue conferida la Cruz de Honor 1º clase en mérito a sus destacados servicios.¹ 25 de noviembre de 1935 le fue otorgada la Cruz de Honor del General de Campo von Hindenburg.²

1 Estos dos datos están señalados en la página 28 de su pasaporte de la Marina imperial.

2 Datos obtenidos de documentos transcritos por la familia Wagner.



Competencias deportivas en la isla Quiriquina.

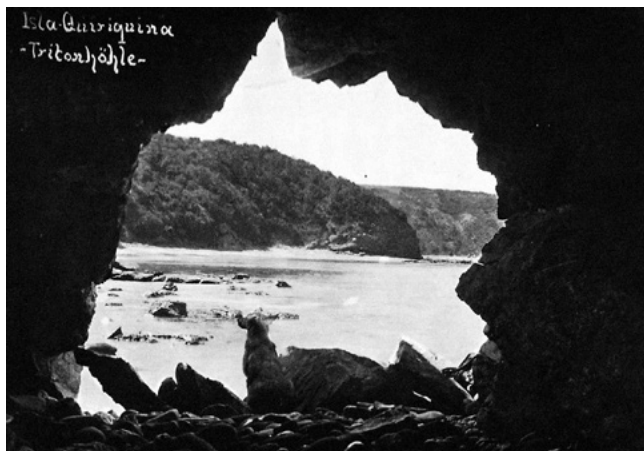
amistad, camaradería e incluso sentimentales con los alemanes residentes en el país y sus familias, lo cual debe haber sido un incentivo para permanecer en Chile, una vez liberados. A través de sus páginas pudimos conocer y adentrarnos en ese largo periodo de más de cuatro años, que se convirtió en una prueba a la paciencia.

Los últimos días en Quiriquina

Estando en la isla Quiriquina, Karl Wagner conoció los últimos sucesos de la guerra, los avances y los retrocesos acontecidos en los cuatro años que allí permaneció. Por medio de los periódicos, de las conversaciones y la correspondencia, los marinos se enteraban de lo que pasaba en su patria. Cuando en Inglaterra sonaron las campanas de la paz, la frustración se sintió en la mente de los tripulantes del *Dresden* en Chile.

Imposibilitados los alemanes de obtener triunfos en todos los frentes o escenarios de guerra, los aliados (Gran Bretaña, Francia, Rusia y, a partir de 1917, Estados Unidos) se impusieron y determinaron las condiciones de paz. El fin de la guerra se inició el 11 de noviembre de 1918, cuando Alemania firmó el armisticio. A fines de ese año hubo una vorágine de hechos que bien describe Artola:

la cascada de acontecimientos que desbordan al país a finales de 1918 es abrumadora: nuevo canciller en la figura del príncipe Max de Baden, amotinamiento de los marineros en la base naval de Kiel, movimientos revolucionarios,



Isla Quiriquina. Cueva de Tritón.

abdicación del káiser, proclamación de la República y firma del armisticio. En solo cinco semanas Alemania pasa de la guerra a la paz, del Imperio a la República, de la victoria a la derrota (2019, p. 147).

Sin duda, los acuerdos de paz iniciados en París por los países aliados y que fueron impuestos a Alemania en el Tratado de Versalles del 28 de junio de 1919, fueron un golpe anímico para los marinos del *Dresden* internados en la Quiriquina. Por la personalidad de Wagner creemos no equivocarnos cuando pensamos que esas decisiones impuestas a su país deben haber amilanado su temple y, quizás, fueron un elemento a sopesar en la decisión de quedarse, o no, en Chile.

Estas son las condiciones dadas a Alemania en Versalles:

es obligado a devolver Alsacia y Lorena a Francia, abandonar Bélgica, ver Renania ocupada, renunciar a todo el imperio colonial y ceder territorios en el este en beneficio de Polonia. Además, de reducir su ejército hasta un máximo de cien mil hombres, sin aviación, artillería pesada o submarinos, es decir, convertirlo en una fuerza simbólica sin capacidad de ataque y muy poca de defensa (Artola, 2019, p. 150).

A lo anterior se sumaron las reparaciones económicas que Alemania tuvo que pagar y la cláusula de culpabilidad. Todo nos señala



Almuerzo en las Cervecerías Unidas de Concepción. De izquierda a derecha, Wagner es el sexto de la fila de atrás.

una posición débil y de inferioridad que probablemente influyó en la decisión de Wagner: abandonar la Marina e iniciar una nueva vida en este rincón del mundo, lejos de su patria y su familia.

Tras la cesión de territorios, la ciudad natal de Karl Wagner, Neusalz, continuó dentro de Alemania, pero muy cerca de la frontera con Polonia. Pero pocos años faltaban para que el mapa europeo cambie nuevamente.

La noticia de la firma del armisticio por parte de Alemania llegó a Chile, y a todo el mundo, como un nuevo aire de esperanza y paz. Las calles de Santiago y de las grandes ciudades se llenaron de manifestantes, quienes se concentraron en las plazas y en las afueras de los principales edificios. En el caso de la capital, el 23 de noviembre de 1918, una gran masa de ciudadanos se congregó en el frontis del diario *El Mercurio* (Signorio, 2007, p. 198).

La imagen debe haber provocado una gran desazón en la tripulación del *Dresden* y en tantos otros que apoyaron la causa alemana durante la Primera Guerra Mundial. Entre esta fecha y la partida de los marinos resta, aún, un largo año.

Finalizado el conflicto y sus acuerdos de paz, se levantó la prohibición de internación y se iniciaron los preparativos para que la tripulación pudiese retornar a su país. El 19 de octubre de 1919 se llevó a cabo una ceremonia de despedida y el 23 de ese mes, una



Marinos alemanes durante su permanencia en la isla Quiriquina.

comitiva de oficiales viajó a Santiago para organizar el viaje de regreso (Parker, 1987, pp. 203 y 204).

En la prensa local se siguió la partida de los tripulantes internados en el sur. Leemos en *El Mercurio* de Santiago del 2 de noviembre de 1919:

La colonia alemana de Santiago despidió ayer a los marinos alemanes del *Dresden*. Estos marinos se encontraban en Chile desde comienzos de la guerra y permanecieron varios años en la isla Quiriquina. (...) Salieron a las 12 del día del Club Alemán, formados militarmente en dirección a la Alameda de las Delicias. (...) Una vez en la Quinta Normal, fueron allí despedidos por la colonia con manifestaciones diversas de cariño y simpatía (Signorio, 2007, p. 209).

Los marinos tomaron el tren trasandino y se fueron a Mendoza, desde donde se dirigieron a Buenos Aires. Allí, finalmente, se embarcaron rumbo a Alemania. Una travesía de sesenta y cuatro horas que de seguro se tornó liviana debido a las ansias de regresar a casa.

Este momento será crucial para la vida de Karl Wagner porque su decisión fue quedarse en Chile, no retornar. Terminaba así una carrera naval de casi diez años al servicio de la Armada imperial, según lo que él reclamaba como el periodo que debía serle compensado.

En esta última misión estuvo desde que zarparon del puerto de Kiel en diciembre de 1913, hasta que terminó la travesía en el archipiélago de Juan Fernández, luego de tres años y doscientos cuarenta días de navegación. Su certificado de renuncia pasajera, firmado en la Quiriquina y fechado el 16 de octubre de 1919, menciona que prestó servicios en la Marina imperial entre el 15 de noviembre de 1910 y el 16 de octubre de 1919. Es decir, se quedó todo el tiempo reglamentario en Quiriquina.

El «certificado de renuncia pasajera» extendido por el capitán Lüdecke el 16 de octubre de 1919 en la isla Quiriquina especificaba que este era un documento provisorio y que una vez que él actualizara su dirección en Yumbel, le llegaría al consulado alemán el certificado definitivo. En dicho escrito se menciona que el Marinero de 1° Maquinista sirvió en la Primera División de Astilleros, siendo calificado por su desempeño como «muy bien».

Junto a él, siguiendo la investigación de María Teresa Parker (1987), alrededor de sesenta marinos se quedaron en el país para trabajar y formar sus familias (p. 19).

Así se inició otra etapa en la vida de este joven de veintiséis años. Una vida como civil, en la que sus conocimientos de ingeniería le serán útiles para vivir y donde estableció lazos con la colectividad alemana residente en las distintas ciudades donde vivió.

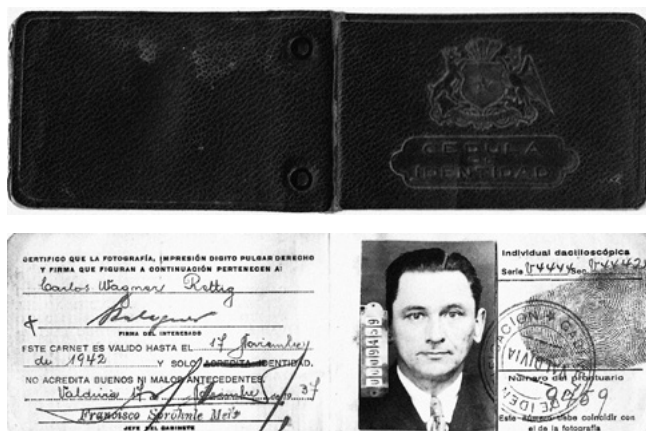
LA VIDA EN CHILE FUERA DE LA MARINA

Karl Wagner vivió sus primeros años como exmarino en la ciudad de Concepción, zona que desde mediados del siglo XIX contaba con un centenar de alemanes migrantes. Según el censo de población de 1865, en la provincia de Concepción se registraron doscientos cincuenta alemanes, siendo, en ese entonces, la segunda colectividad más cuantiosa, después de los ingleses (República de Chile, 1866, pp. 76-78). En las décadas posteriores, en volumen quizás no eran los más numerosos, pero sí tuvieron injerencia en el comercio y en la industria local. Como sostiene Armando Cartes: «desde 1880 Chile es el primer socio comercial hispanoamericano del imperio alemán» (Cartes, 2023, p. 162).

Del censo de 1865, según el cual vivían en Concepción más de catorce mil personas, la población fue aumentando, alcanzando, para 1920, la suma de 64.074 individuos (p. 253).

En Concepción había sucursales de los bancos Alemán Transatlántico y el de Chile y Alemania. Además, desde 1914 la empresa Gildemeister instaló una casa comercial en la ciudad para «la distribución de nitrato y la importación de maquinaria agrícola; luego incursiona en la industria del trigo, con la creación de la Compañía Molinera Tomé» (p. 162).

Entre las firmas que realizaban actividades económicas e industriales (textiles, mineras y portuarias) estaba M. Gleisner y Cía., formada en la zona. Desde 1910, es decir, contemporáneas a la época en que Wagner vivió allí, la nómina incluye a Oscar Spoerer y Cía.; Julio Plesch; E. y W. Hardt; Weber y Cía.; Nissen, Fischer y Cía.; Neckelmann Hermanos; Holz y Hellwig; Koster y Wincken; Lange y Cía.; Hengstenberg y Cía.; Krefft, Fellmer y Cía.; Cartens y Schaffeld; A. y F. Becker y Cía.; Båbre, Herst y Cía.; O. y E. Krause; Guillermo Breckwold; Carlos Fonck y Cía., Timermann, y Siemens-Schuckert Ltda.



Cédula de identidad otorgada en Valdivia en 1937.

A estas hay que añadir las empresas que estaban lideradas por alemanes: Compañía Cervecería de Concepción y Talca, Compañía Cervecería de Valdivia, Fábrica de Gas, Compañía Industrial y Compañía de Luz Eléctrica de Concepción, entre otras.

A estas firmas debemos sumar las instituciones creadas por alemanes: de salud, de educación, compañías de bomberos y clubes, junto a la Iglesia Evangélica Luterana. Como podemos apreciar, el medio social y económico en Concepción presentaba un aspecto amable y con grandes perspectivas para este exmarino alemán.

Luego de una exhaustiva revisión de los documentos que dejó Karl Wagner, podemos establecer que en enero de 1920 vivió en Monte Águila (comunicación personal entre E. Fritsche y Wagner, 20 de marzo de 1920), localidad distante a 78 km de Concepción. En la actualidad pertenece a la comuna de Cabrero, región del Biobío.

A principios del siglo xx, Monte Águila era un pueblo cabecero del ramal o vía ferroviaria Monte Águila-Polcura, que unía el interior de la región con la zona precordillerana. Dicha vía se construyó con la idea de concretar un paso transandino por Antuco, que uniera la región del Biobío con la provincia de Neuquén, en Argentina. El primer tramo se concretó en 1905, entre Monte Águila y Cholguán. En 1911 se abandonó la idea del paso transandino, que

pretendía convertirse en un corredor bioceánico, por la insolvencia del concesionario.¹ Quizás sus conocimientos sobre mecánica e ingeniería le permitieron a Wagner trabajar en ese rubro.

En 1921 Karl situaba su residencia en Yumbel, dato que obtuvimos en las cartas por las cuales tramitaba su indemnización. Esa localidad se encuentra a 68 km de Concepción, cercana a Monte Águila. Aquel año fue particularmente triste debido a las noticias que recibió de Alemania sobre la muerte de su madre, Berta, quien dejó un testamento con la herencia para su hija Berta Schink, del primer matrimonio, y para Karl, hijo de su segundo matrimonio.²

En una carta de su pariente Else Ossig del 1 de septiembre de 1927, ella le indicaba que, por su herencia, tenía que comunicarse con su hermana Berta Schink, quien vivía en Beuten. Además, le escribió: «no estamos informados de eso. Solo sabemos que el comerciante Brotmann de Neusalz, donde estaba empleado tu padrastro, tendría estos asuntos de dinero en custodia» (comunicación personal entre Else Ossig y Wagner).

Como leeremos más adelante, las negociaciones que realizó Wagner en esta materia, al igual que aquellas referidas a su indemnización, serán infructuosas.

Ahora bien, retomando los sitios por los que Karl transitó y las labores que realizó, nos encontramos con que a mediados de 1922 regresó a Concepción, donde trabajó en la empresa Siemens. El siguiente documento otorgado por la Gerencia de la Compañía de Electricidad Siemens-Schuckert Ltda. en Santiago, enciende luces sobre sus ocupaciones:

Certificado

Certificamos que el señor Carlos Wagner ha trabajado en nuestra firma desde el 6 de agosto de 1922 hasta esta fecha.

El señor Wagner ingresó como montador en nuestro taller eléctrico de Concepción, ocupándose preferentemente de reparaciones de instalaciones

1 <https://www.archivohistoricoconcepcion.cl/minisitios/economia-y-sociedad/el-ferrocarril-en-bio-bio-y-nuble/>

2 Documento del notario Viktor Schluter, región Breslau, Neusalz (Oder), 15 de agosto de 1921, copia legalizada. Traducida por Susanne Hinke en 2023.

eléctricas y del servicio de revisión de motores y toda clase de maquinarias, trabajos que desempeñó en todo momento a nuestra entera satisfacción por su preparación y dedicación a ellos. En enero de 1924 fue trasladado a nuestra sucursal de Valdivia para dirigir el taller recién instalado, puesto donde pudo demostrar eficazmente su capacidad técnica en el ramo de electricidad y mecánica, cimentada por la práctica de varios años, como también su aptitud para tratar con clientes.

El retiro del señor Wagner se debe a que la situación actual del comercio nos ha obligado a liquidar nuestra sucursal en Valdivia. Deseamos al señor Wagner, que se establecerá por su propia cuenta, el éxito a que lo hacen acreedor sus condiciones personales.

Santiago, marzo 31 de 1932

(Firma) W. Eitel (timbre) Siemens-Schuckert Limitada, Compañía de Electricidad.

Es decir, desde 1922 hasta 1924 se desempeñó en la fábrica Siemens Schuckert Limitada de Concepción y a principios de 1924 fue trasladado por dicha empresa a Valdivia.

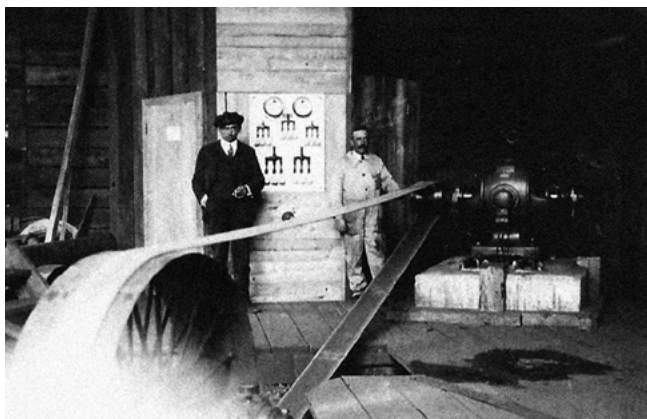
Siemens es una importante empresa alemana que por entonces tenía sucursales en varias ciudades de Chile. En el libro *El progreso alemán en Chile*, de 1924, se insertan imágenes y una breve descripción que nos permite hacernos una idea de la dimensión de la empresa:

Su giro comercial es amplio y de alta importancia. Importa toda clase de maquinaria, aparatos y material eléctrico. Tiene secciones técnicas especiales para cada ramo, instalaciones de luz y fuerza, *Telefunken* y *Broadcasting*, como también sección electromédica.

Otro giro importante de esta Sociedad Anónima es la importación de automóviles Protos, universalmente conocidos por sus indiscutibles bondades, en cualquier sentido técnico.

El local de la Casa en Santiago, está ubicado en la calle Huérfanos número 1017-1041, y denota a la simple vista la importancia de la firma en cuestión, por muchos capítulos. Señalada como una de las principales en el país en su ramo.

Representantes en Chile de Siemens-Schuckert Werke, Siemensstadt, ha logrado imponerse con facilidad por sus trabajos fielmente ejecutados y la genuina preponderancia de todos los materiales y maquinarias que importa.



Imágenes de Wagner en sus trabajos, sin mayores datos.

Continuamente la Casa está en situación de ofrecer a su vasta clientela, los últimos modelos de maquinaria en general, como los más recientes progresos de la ciencia de la electricidad, que tan amplio campo de acción tiene en un país como este, tan rico en fuentes productoras de energías.

Las numerosas sucursales de la firma de estas páginas, a su vez han desplegado una labor digna de la importancia que tienen y surten, bien podemos decir, a todo el país. Las principales están instaladas con grandes surtidos al igual que la Casa Matriz, en Valparaíso, Concepción, Valdivia, Antofagasta e Iquique. Estas casas están dotadas de personal técnico competentísimo, que ejecuta todas las órdenes de los clientes con entera prontitud y a satisfacción reconocida.

Jefes de todas estas operaciones son los señores W. Wilckens y M. Dietz, estrechamente vinculados a los más altos centros comerciales.

La firma, en todas las Casas que tiene establecidas en Chile, proporciona trabajo a más de trescientas personas entre operarios y empleados. En Huérfanos 1041 amplio local se ubican los últimos adelantos en aparatos electro-médicos, Rayos X, señalización, teléfono, *Telefunken*, electroquímicos y todo lo que la ciencia ha descubierto y perfeccionado hasta la fecha (Pellegrini y Aprile, 1924, p. 218).

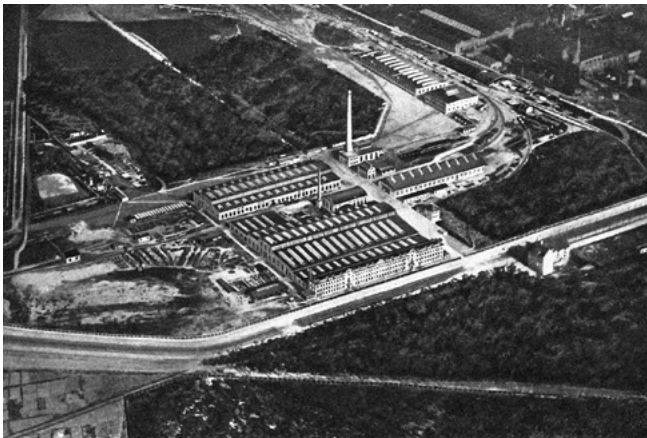
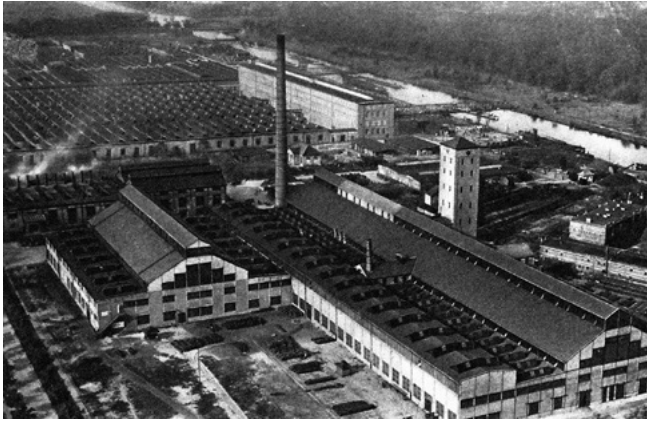
Entre los papeles y las fotografías que Karl Wagner guardó, encontramos un set de veinticuatro postales sobre Siemens, las cuales muestran diversas instalaciones de la empresa en Berlín y Nuremberg.

Sin lugar a dudas, el trabajo que desarrolló Karl Wagner en tan prestigiosa empresa le dio seguridad y le otorgó la motivación necesaria para permanecer en este rincón del mundo.

Por otra parte, es interesante conocer los nombres de los exmarinos del *Dresden* que se quedaron en Chile, en particular de quienes residieron en el sur del país, para hacernos una idea de quiénes fueron las personas con las que Karl estableció sus primeros lazos de amistad y apoyo.

En una nómina del Círculo de Camaradería del Dresden del 1 de abril de 1939, aparecen los treinta y un integrantes del crucero que permanecían en el país (May, 2016, pp. 329-340). Hemos resaltado a los que seguían en Concepción:

1. August Boegel, Puerto Varas
2. Paul Buchholz, Chile
3. Wilh., Carstens, Santiago
4. José Dorn, Santiago
5. **Hermann Eichler, Chiguayante, Concepción**
6. Hugo Erdmann, Rengo
7. **Valentin Giminski, Chiguayante, Concepción**
8. **Willy Golle, Concepción**
9. Willy Goede, San Francisco de Mostazal
10. Gündel, Fundación de Tomé
11. Franz Hinze, Rancagua (Caletones, Braden Cooper Cía.)
12. Guillermo Karle, Osorno



Arriba: vista general de Siemens en Berlín. En medio: fábrica de cables y metales, Berlín. Abajo: sede de la fabricación de transformadores, Núremberg.

13. **Christian Koch, Concepción**
14. Max Krause, Santiago
15. Wilh. Paap, Chillán
16. **Friedr. Passeck, Concepción**
17. **Rich. Pieger, Concepción**
18. Leo Plominski, Traiguén
19. Rich. Regler, Nueva Imperial
20. Otto Reschke, Temuco
21. **Franz, Röckel, Concepción**
22. **John Scheuer, Concepción**
23. Max Schmidt, Colchagua
24. Schubbe, Puerto Varas
25. **Aug. Schüssler, Chiguayante, Concepción**
26. Karl Wagner, Valdivia
27. Hugo Weber, Isla Juan Fernández
28. Hans Weiler, Santiago
29. Juan Werner, Osorno
30. Ludwing Wittig, Osorno
31. Paul Klawitter, Valparaíso

En enero de 1924, Karl Wagner debió hacerse cargo del taller de Siemens Schuckert Ltda. en Valdivia. Es decir, se trasladó a cuatrocientos sesenta kilómetros al sur de Concepción. Cuando llegó a su nueva residencia, la colonia alemana ya era numerosa y se encontraba presente en comercios e industrias.

Valdivia está ubicada a orillas del río Valdivia, en la confluencia de los ríos Cruces y Calle Calle. La ciudad fluvial presentó un aspecto llamativo para este joven alemán, quien se sintió lo suficientemente acogido como para permanecer en ella y formar allí su familia.

Fundada por el gobernador español Pedro de Valdivia en 1552, era atractiva para los extranjeros, tanto que el suizo Roberto Montandon la llamó «la Venecia del sur». Partes de esa antigua historia colonial permanecen en la zona en vestigios materiales, como los torreones de la calle Picarte o los fuertes de Corral y Mancera; también en las tradiciones y costumbres legadas de antaño.

Como lo mencionan en el citado libro *El progreso alemán en Chile*, fue en Valdivia donde varios extranjeros europeos, sobre todo

alemanes, desarrollaron su vida. La descripción que se hace de la ciudad en 1924, mismo año que Karl Wagner llegó, nos resulta interesante para formarnos un panorama de cómo era en ese periodo:

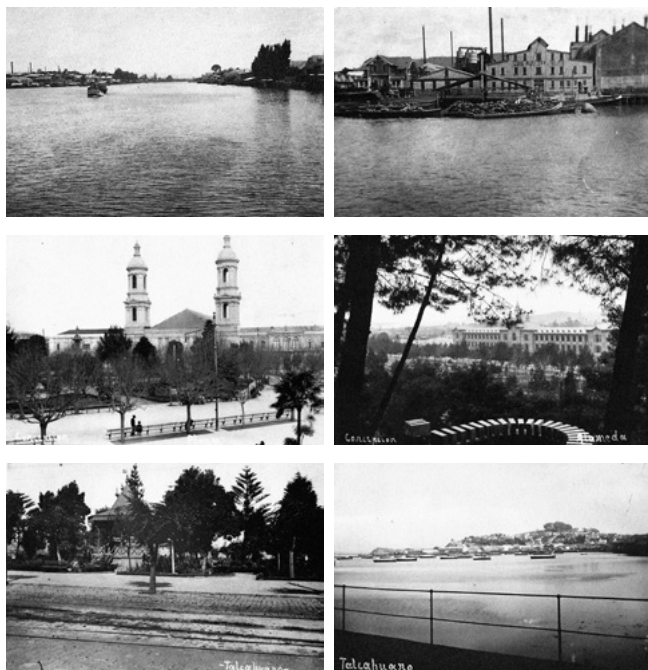
Su plaza principal se ubica a una cuadra del río y en ella confluyen ocho calles y está rodeada por la Iglesia, la Intendencia y oficinas públicas y privadas. Frente a la ciudad, se encuentra la isla Teja y existen numerosos lugares para hacer excursiones transportándose en lanchas a vapor. En Corral se pueden visitar las antiguas fortalezas españolas (pp. 555-556).

En 1860 se inicia la historia de la colonia alemana en Valdivia, cuando llegan los primeros colonos, quienes traen sus tradiciones y costumbres y desarrollan emprendimientos propios de su cultura, como por ejemplo, la producción de cerveza. Este creciente número de inmigrantes y los cientos de asuntos que demandaban mejoraron con la instalación, en 1861, del primer consulado alemán en Valdivia. En 1923 este organismo tenía a cargo ocho escuelas y los intereses de un numeroso grupo comercial que se extendía más allá de Valdivia, por La Unión, Río Bueno, Gorbea, Loncoche, Pitrufquen, Huefel, Paillaco, San José, Villarrica y Pucón.

En la década de 1920 se recordaba, aún con impacto, el voraz incendio que destruyó parte de la ciudad en 1909. Luego de este gran siniestro, se reconstruyó con líneas modernas. Aquel funesto día las llamas destruyeron treinta manzanas que albergaban casas comerciales y viviendas.

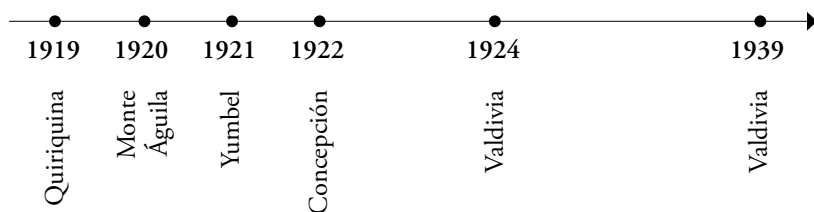
Durante gran parte del siglo xx, el traslado en ferrocarril fue la manera más rápida de ir de un lugar a otro. En el caso de Valdivia, esta se unía por un ramal que se extendía treinta kilómetros desde la línea ferroviaria del sur. Por él se llegaba a la estación de Antilhue.

En la ciudad había firmas alemanas de distintos rubros, representantes de importadoras europeas y casas comerciales que abastecían el mercado local. Algunas, incluso, exportaban a los países vecinos. Entre las industrias debemos nombrar las dos de mayor envergadura para la década de 1920: la fábrica de cerveza Anwandter Hermanos y la empresa de calzados de Luis Rudloff e hijos. No es menor que las dos grandes industrias sean de origen alemán, lo cual nos contextualiza sobre el ambiente de prosperidad que recibió a Karl Wagner.



Arriba: vista del río. A la derecha, la Fábrica de Calzado y Curtiduría de Luis Rudloff e Hijos, Isla Teja, Valdivia. En medio: catedral y Alameda de Concepción. Abajo: vistas de Talcahuano.

En síntesis, y de acuerdo a los documentos, los sitios en los cuales vivió y trabajó Wagner son los siguientes:



Durante su permanencia en la ciudad fluvial, Karl se relacionó con personas con las que compartía intereses. Fue socio, por ejemplo, del Club Militar Alemán de Santiago. Tenemos registros que en 1928 asistió a la capital para la segunda conmemoración del Día del Soldado Alemán. De esta membresía se conservan una entrada



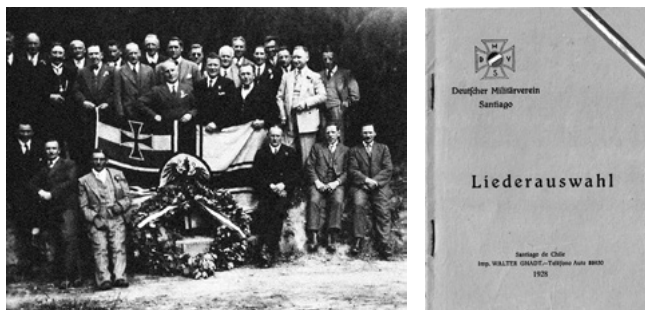
Reunión de camaradería en Concepción. Wagner es la cuarta persona sentada al lado derecho. Fotografía de Hermann Eberbach.

a la ceremonia y un cancionero. En la primera se menciona que se alojó en la casa de Carlos Hess en la calle General Velásquez y en el segundo documento se incluyen los himnos nacionales de Alemania y Chile, así como las letras de canciones alusivas a la patria, donde se resaltan los valores del honor y la disciplina.

Por último, debemos mencionar que Karl se acercó al Consulado Alemán de Valdivia y obtuvo su pasaporte el 20 de noviembre de 1928. En el documento se especifica que era prusiano, de profesión electromecánico, medía 1,74 m, tenía el pelo castaño oscuro y sus ojos eran azules grisáceos.

Formación de la familia Wagner Bawlitza

El joven Karl ya estaba convencido de permanecer por largo tiempo en Chile, incluso quería formar una familia. Su trabajo en la



Izquierda: reunión de alemanes en Chile posando con la bandera del Imperio alemán. Posiblemente corresponde a la actividad del Club Militar Alemán de Santiago de 1928. Al extremo izquierdo abajo vemos a Karl. Derecha: Cancionero Club Militar Alemán de Santiago, 1928.



Arriba: tarjeta ceremonia Día del Soldado Alemán, Club Militar Alemán de Santiago, 1928. Abajo izquierda: fotografía del pasaporte, 1928. Abajo derecha: Pasaporte otorgado por el Consulado Alemán de Valdivia, 1928.

empresa alemana Siemens le dio la estabilidad económica necesaria para trazar su futuro en el país. Como lo sostiene la historiografía, los extranjeros tenían la costumbre de relacionarse con sus connacionales y con chilenos hijos de alemanes. Wagner no fue la excepción. Dentro de este círculo conoció a Margarita Ema Elisabeth Bawlitza Momberg, hija de Raúl Pablo y Margarete, nacida en Angol el 5 de noviembre de 1903.

Según establece su certificado de bautismo, emitido por la Oficina de la Pastoral Evangélica de Victoria, Margarita fue bautizada en el credo evangélico el 16 de febrero de 1908 en Lautaro, siendo sus padrinos Georg Bawlitza y señora Kamilla.

Su padre Raúl, conocido como Pablo, llegó de Alemania para trabajar en el Banco Alemán Transatlántico, donde su hermano mayor, Jorge, ejercía de gerente. Primero estuvo en Valparaíso y luego se trasladó a Valdivia.

Es probable que entre 1924 y 1926 Karl conociera a Margarita, con quien estableció una relación amorosa. Este enlace es un ejemplo de la tendencia que tenían los inmigrantes alemanes de buscar como esposas a hijas de alemanes. Incluso se llegó a traer mujeres directamente de Europa.

El historiador chileno Baldomero Estrada (2021), quien ha estudiado rigurosamente las costumbres y formas de inserción de los inmigrantes, nos dice que, entre 1848 y 1914, arribaron a Chile 13.945 emigrantes alemanes, siendo, en número, una cifra menor que los llegados a Estados Unidos, Brasil o Argentina (p. 15).

Pese a no ser numerosos, sí tuvieron impacto económico en el país hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial. Durante este conflicto y producto de las denominadas «listas negras» que eran elaboradas por los aliados, en específico por un departamento del Ministerio de Relaciones Exteriores inglés (*Foreign Office*), su impacto y relevancia disminuyeron.

Las listas contenían a las empresas y a los comerciantes alemanes con los cuales no se podía negociar, es decir, se prohibió establecer tratos económicos con los enemigos de Gran Bretaña incluso en territorios neutrales, como Chile. En Valparaíso, el cónsul británico Maclean era su portavoz y velaba por el cumplimiento de sus dictados. A juicio de Estrada, muchas empresas alemanas se vieron



Fotografía de los novios Margarita y Karl.

perjudicadas y perdieron de manera significativa peso y preponderancia. Además, con el conflicto se terminaron los vínculos económicos entre alemanes e ingleses.

Cabe destacar que varias entidades chilenas también se vieron perjudicadas, como las salitreras del norte. El historiador Juan Ricardo Couyoumdjian especifica que es un mito que estas circunstancias hayan permitido la creación del salitre sintético. En su opinión,

el tema del salitre sintético, elaborado por el proceso Haber-Bosch, es más bien al revés. Alemania tenía perfeccionado este proceso antes de la guerra, hacia 1913. Lo que le daba la seguridad de que el bloqueo que seguramente



Arriba: en el centro, segunda fila, Karl y su esposa Margarita a su izquierda. Abajo: Karl Wagner, de pie al centro, rodeado con el brazo de una mujer.

impondría Gran Bretaña merced a su superioridad naval no afectaría el suministro de nitratos necesarios para fabricar explosivos (Couyoumdjian, citado en Irrázabal, *El Mercurio*, 22 de junio de 2014, p. E2).

En la lista de Maclean había 281 empresas o comerciantes, de los cuales 87 estaban en Valparaíso. Como síntesis de esta política restrictiva tras la Primera Guerra Mundial, la presencia económica de los alemanes en Chile irá en descenso (Estrada, 2021, p. 51).

Otro de los aspectos que Estrada menciona y que apreciamos en el caso de Karl Wagner es su trabajo en una empresa alemana. Esta cohesión y unión entre casas comerciales, bancos, navieras y

aseguradoras, que trabajaban en red y que, además, contrataban o traían de Alemania profesionales y administrativos, nos habla de una adaptación al país, pero sin dejar de relacionarse con sus pares (p. 53).

En el aspecto asociativo, se crearon en Valparaíso, entre 1825 y 1926, treintainueve organizaciones con participación de alemanes de tipo educativas, deportivas, musicales, de apoyo mutuo, religiosas, beneficencia, salud, servicios (bomberos), gremial, patriótica, etc. Misma situación encontramos en Valdivia, ciudad donde Wagner llegó a vivir.

En palabras de Estrada (2021):

la intencionalidad del colectivo era recrear el ambiente germano en las diversas expresiones culturales, deportivas, sociales o religiosas que les permitía mantener sus valores, al margen de lo que pudiera ocurrir a su alrededor que, por lo demás, no les preocupaba mayormente (p. 137).

Este grupo era más aislado con relación a la sociedad receptora, lo que lo lleva a otra de sus características: la endogamia del colectivo. Respecto de las uniones matrimoniales, por ejemplo, en Valparaíso, «el 50,1% de ellos lo hace al interior de la comunidad». Es decir, para los matrimonios se prefería a las mujeres alemanas o a las descendientes de alemanes. Además de esta característica endogámica y producto de que había tres hombres por cada mujer alemana, muchos de ellos solo podían elegir a chilenas, predominando los matrimonios mixtos, lo cual será fundamental en el proceso de transculturación de los hijos.

Creemos que Karl Wagner procuró tener un trabajo y una posición económica antes de casarse. Según lo que pudimos constatar, no había una diferencia social importante entre ambos novios. El haber conformado un matrimonio con una mujer descendiente de alemanes, confirma el comportamiento de muchos de sus connacionales en Chile. Incluso, según los estudios de Estrada, entre 1925 y 1929 los inmigrantes alemanes hombres se casaban a los 30,3 años en promedio y las mujeres descendientes a los 24,4 años, es decir, para el caso de Karl (33 años) y Margarita (23 años), la estadística es representativa pues estaban muy cerca de las cifras promedio (2021, p. 192).



Paseo con varias personas. Al centro, Karl y Margarita.

Lo cierto es que Karl y Margarita decidieron casarse. El matrimonio se celebró el 25 de septiembre de 1926 en Valdivia, en la casa de Eduardo Clasing ubicada en la calle Anfión Muñoz. En los registros de la boda, el novio aparece como técnico electricista y la novia con la ocupación «labores del sexo», que era la frase común de la época para señalar el trabajo realizado por las mujeres.

Los testigos del enlace fueron Guillermo Karles y el mencionado Eduardo Clasing, quien era capitán de la Cuarta Compañía de Bomberos de Valdivia.³ Dicha institución ocupaba una propiedad que Eduardo Clasing —padre— les había facilitado para ser ocupada como la sede del cuartel (Pellegrini y Aprile, 1924, p. 579).⁴ Este dato nos entrega otro aspecto de las asociaciones a las cuales se acercó Wagner, aunque ignoramos si perteneció a la compañía.

La libreta de familia otorgada por el Registro Civil de Chile nos aporta nuevos datos. En el caso de Margarita, se indica que el consentimiento para la boda fue dado por su padre y que su domicilio en Valdivia estaba en la calle Pérez Rosales esquina San Carlos.

3 Eduardo Clasing Monberg nació en Valdivia en 1883. Fue propietario de la Panadería Clasing, perteneció al Club Alemán y llegó a ser comandante del Cuerpo de Bomberos de la ciudad (*Álbum de los clubs sociales de Chile*, 1928, p. 492).

4 La Compañía, fundada en 1877, hoy lleva por nombre «Carlos Andwandter».

Actualmente nos mencionan que su padre la autorizó a pesar que no aprobaba al novio por su mal carácter.

El matrimonio Wagner Bawlitza formó una familia con dos hijos. Primero nació Fritz Karl Hermann, quien llegó al mundo el 8 de octubre de 1927. Luego de tres años, el grupo familiar recibió a Edeltraut Ingrid Erika, nacida el 27 de noviembre de 1930.

Ambos nacieron en Valdivia y estudiaron en el Colegio Alemán de la ciudad, para terminar sus estudios en el Liceo de Los Ángeles. En el primer colegio aprendieron el idioma. Edeltraut de anciana recordaba que su padre era un hombre cariñoso, que jugaba con ella imitando un caballito con sus piernas.

Cuando en 1932 la empresa Siemens decidió cerrar su negocio en Valdivia, se terminó un periodo de diez años en que Karl fue parte de esta importante empresa internacional. Desconocemos si decidió trabajar de manera independiente y abrir un taller o si fue empleado por otra empresa. Es lamentable, pero no encontramos más antecedentes.

Sí podemos señalar que según los registros, entre los años 1937 y 1939 la familia residía en Valdivia en la calle Carlos Andwandter número 302, a una cuadra de la ribera del río Calle Calle.

La anhelada indemnización

Desde su retiro de la Armada y durante toda la década de 1920, Karl se preocupó de establecer correspondencia con su país natal para solicitar su indemnización por sus años de servicio en la Marina imperial. Para estas diligencias recurrió tanto a sus familiares en Europa como a los consulados alemanes en Chile. Para el caso de 1920, año en que se encontraba viviendo en Monte Águila, sabemos, por algunos registros, que gestionó su compensación por medio de su tutor E. Fritsche, quien le envía una completa carta en respuesta a sus peticiones, contándole además sobre la situación política y económica alemana. Entre sus líneas se filtran elementos emotivos, por lo que creemos necesario incluirla en su completitud.



Los hermanos Edeltraut y Fritz Wagner Bawlitza.

Glogau, 20 de marzo de 1920, Poststrasse 2

¡Estimado señor Wagner! Su última señal de vida y saludo postal lo he recibido el 29 de marzo de 1914 desde Tampico (México), desde entonces recibí solo de su querida madre algo sobre su estado. Con gran interés sigo los osados viajes y sus grandes éxitos. Pero yo estaba muy preocupado que usted eventualmente hubiese padecido la muerte heroica, hasta que por fin llegó de parte de ella la feliz noticia que usted protegido por Dios seguía aún con vida.

Como recuerdo de sus vivencias en el famoso *Dresden* adquirí el libro: *Nuestros héroes de mar, viajes y vivencias de guerra del crucero SMS Dresden 1914/15 y Viajes y aventuras de la tripulación del Emden desde las islas Cocos hasta Constantinopla*, los que le enviaré en su oportunidad como recuerdo. Su señora madre estuvo aquí el 9 de marzo y me entregó su querida última carta del 31 de enero de 1920 desde Monte Águila, la cual leí con gran interés y sobre la cual hablamos con ella. Me alegra sobremanera que usted esté bien y con gran alegre esperanza emprendiendo su futuro, después de que nuestras osadas esperanzas de ganar la guerra mundial no llegaron a nada. Sí, sí, querido Karl, después de nuestras brillantes y valientes batallas de nuestra Marina y Armada y la muerte de millones de nuestros heroicos hijos (y yo he perdido a mi sobrino) un final así es impensable, nuestra pobre Alemania yace destrozada en el suelo.

Nosotros seguramente hubiésemos vencido si nuestras tropas no hubiesen sido disgregadas desde atrás por revolucionarios criterios de partido y dirigidas a nuestro enemigo. Se ve triste nuestra querida Alemania y no lo puedo tomar a mal, que usted intente su felicidad en el extranjero. Dios quiera que allá usted la encuentre, sería mi mayor alegría y estoy convencido de que usted cumplirá plenamente con su deber y que allá el nombre alemán, el que nuestro enemigo arrastró falsamente por el lodo, nuevamente pueda llevar como suyo. Pues la causa justa debe triunfar, seguramente volverán a resurgir, aunque tome años. ¡Dios es justo, nuestro emperador no quería la guerra!

Ahora a nuestro asunto, querido Karl, hoy estuve en el Juzgado de Tutela y arreglé este asunto hasta donde yo pude, que la tutela sería guardada por horas, se trata de un asunto de forma, es decir la presentación de recibo de mis pupilos, que ellos recibieron el dinero de mi parte; se me presentan estos, entonces procede la inmediata entrega y está a su disposición.

Todo su patrimonio consta actualmente de una cuenta de ahorro N.º 68438 de N... Glogau por M: 56.25 Además solo 1000 M. de empréstito de guerra (Nennwert, nominal) que actualmente equivale a 70 M. y solo 2.250 M. 3 ½% de prenda que tiene un cambio de app 90, los valores tienen una variación constante, por lo tanto un valor general de M: 3.306,25 nominal. Si ahora yo le vendiera los papeles y le enviara la suma de ello de acuerdo al valor de cambio de hoy, entonces usted obtendría el pago de aproximadamente solo 330 marcos. Esto es imposible de acuerdo a las circunstancias actuales. Usted no obtendría nada de su patrimonio. Su idea de comprar aquí mercadería es bastante buena y sería la única salida (solución), aunque igual tiene su «pero», en primer lugar estas han subido enormemente de precio, de modo que no podría competir y en segundo lugar la exportación a Chile de los productos deseados, cuchillos, agujas de coser, botones etc. no están permitidos, salvo que se autorice por el comisario del Reich un permiso de exportación en Berlín. Entonces tendría que consultar allá y solicitar que se trata de poner a salvo su patrimonio, sobre el que... ¡no lo podrá creer! Me puse en contacto con una empresa local muy capacitada, Engros, para artículos de comercio y dispuse de la anotación aproximada de los artículos deseados según precios contemporáneos, según las que podrá ver si el asunto es posible de exportar. Los precios son sin embargo sin compromiso porque están constantemente subiendo. Probablemente no habrá otra solución que esperar tranquilamente hasta que la situación alemana se vaya ordenando. Esta semana tuvimos una segunda revolución. El gobierno actual fue derrocado por un golpe militar. Este nuevo go-

bierno pudo mantenerse solo por unos días y ahora los anteriores son aún más poderosos. Obviamente el curso del marco inmediatamente bajó. Todo lo que aún vendrá es impensable; por ahora habrá que trabajar con empeño, entonces todo volverá a estar bien. Cómo sería entonces, si su hermana eventualmente se adhiriera y se fuera para allá; así podría llevarse los documentos de valores para que allá los pueda depositar para asegurarse, pues seguramente volverán a subir. Por lo tanto escríbame usted a la brevedad cómo el asunto se desarrolla y envíe usted a su señora madre un recibo de que recibió conforme de mi parte el capital entregado como tutor, la entrega se la hago entonces a ella.

Glogau permaneció siendo la de antes. Los militares son muy... [ilegible] y ahora estamos muy cerca de la frontera polaca, Fraustadt se convirtió en una nación de aduana y Lissa es ahora polaca. Hermoso es otra cosa. Yo lloro mucho por nuestra maravillosa Alemania y ruego a Dios que la ayude y que no quede demasiado lejos el día que suene nuevamente «Alemania, Alemania por sobre todo». Por favor salude sin conocerle a su señor Gönner y asegúrele que Alemania fue arrojada al suelo, pero que nunca caerá. Tan pronto como el empeño y trabajo alemán sea correctamente aplicado, entonces no pasará mucho tiempo y nuevamente se restablecerá. Así espero, querido Karl, que mis líneas le lleguen y lo encuentren sano y animado, por favor envíeme pronto noticias para que pueda proseguir a próximos pasos, estoy gustosamente a su disposición. Deseándole a usted nuevamente felicidad y bendición, le enviamos mi señora y yo muchos saludos de su patria,

su viejo tutor E. Fritzsche

La madre envía también muchos y cariñosos saludos (comunicación personal entre E. Fritzsche y Wagner, 20 de marzo de 1920).

Como vemos, la creciente inflación y la devaluación de la moneda alemana —el marco— provocaron una lamentable situación, por lo que su compensación perdió valor. Las alternativas que se manejaban, como comprar mercaderías o que alguien (¿su hermano?, ¿un familiar?) le trajese el dinero (en algún documento), no eran viables o debían sortear importantes obstáculos. Por lo que se desprende de la carta, una parte de ese capital lo recibió su madre Berta, pero como sabemos que él siguió tramitando su indemnización, entendemos que le faltaba un porcentaje que él anhelaba.

En los años posteriores Karl continuó con los trámites a través de los consulados alemanes en Valdivia y Valparaíso. Envío cartas en

1921, 1922 y 1927, mencionando que, según sus cálculos, le adeudaban 2.900 marcos por el periodo que prestó servicios.

En 1921 el cónsul general de Alemania en Valparaíso, Hans Heinrich Dieckhoff, mantuvo correspondencia con Wagner y gestionó el pago de su indemnización. Dicha autoridad envió una nota a la Oficina de Administración del Báltico, en Kiel, consultando por la petición, en la cual mencionó: «El ex maquinista suboficial de marina del crucero *Dresden* Karl Wagner, actualmente con residencia en Yumbel, me ha enviado la aquí incluida carta de solicitud» (comunicación personal de H.H. Dieckhoff, 19 de abril de 1921).

El cónsul especificó que, a través de ese Consulado General, se habían pagado recientemente compensaciones a una cantidad de parientes de la tripulación del *Dresden* y el crucero de apoyo *Seeadler*.

En la comunicación de 1927, Karl menciona que llevaba tres años viviendo en Valdivia y que estaba casado. Reiteraba su petición de lo que les habían prometido: «Aun cuando soy veterano de guerra, renuncié a cualquier otro tipo de indemnización, confiando en lo asegurado por la comandancia del *Dresden* que recibiría una asignación cambio 0,85 = 1 peso» (comunicación personal entre K. Wagner y el Consulado Alemán en Chile, 24 de julio de 1927).

Ignoramos si recibió su anhelada indemnización. Los documentos que hemos tenido a mano solo nos han presentado una problemática y no el resultado de las gestiones que Karl intentó para darle solución. Por otra parte, nos han permitido conocer su percepción como «veterano de guerra» y la confianza que siempre tuvo en sus superiores. Por último, nos evidencian el daño que el conflicto ocasionó a la economía alemana, con la consiguiente inflación y devaluación de su moneda.

NUEVOS TIEMPOS DIFÍCILES

Cuando la Segunda Guerra Mundial estalló, el 1 de septiembre de 1939, Karl Wagner vivía en Valdivia, sus hijos asistían al colegio y su vida presentaba los aspectos propios de la vida de un extranjero que adoptó una nueva tierra.

Nunca dejó de seguir los sucesos políticos que ocurrían en su patria y, como muchos de su generación, sentía que los acuerdos de Versalles habían impuesto a Alemania terribles condiciones, por lo tanto, se aferraba a la posibilidad de que esta recuperara la posición de potencia que tenían a fines del siglo XIX y principios del siglo XX.

Los documentos por él guardados durante este periodo son escasos, por lo tanto, debemos hacer el ejercicio de completar un cuadro inconcluso utilizando estudios que han realizado historiadores sobre, por ejemplo, el caso japonés.

Lo cierto es que durante la Segunda Guerra Mundial se desarrollaron numerosas investigaciones por parte del gobierno chileno para conocer y determinar dónde vivían, qué acciones desarrollaban y con quiénes se reunían los diferentes ciudadanos alemanes, italianos y japoneses que residían en Chile. Esto a partir de 1939 y con mayor razón desde que se anuló la neutralidad.

El periodo posee sus complejidades, dado que no se puede simplificar por la posición que el gobierno de turno tuvo con relación a los países del Eje, entran también en juego las múltiples conversaciones y los acuerdos entre países latinoamericanos y el trato que Estados Unidos tuvo con ellos, como bloque o de manera individual. El rol de este último país será relevante para entender el curso que tomará la política exterior chilena que, poco a poco, se fue alejando de Europa.

El ataque a Pearl Harbor —base naval estadounidense ubicada en Hawái— ocurrido el 7 de diciembre de 1941, es un hito en esta

etapa, ya que determinó el involucramiento de Estados Unidos en la guerra, pero también porque se inició el control, la detención y la expulsión en algunos casos, de japoneses del país norteamericano. Además, generó en la sociedad un proceso de discriminación racial, incluso hacia ciudadanos nacidos en el territorio. Muchas de estas políticas de control y aislamiento que encontramos en Estados Unidos fueron replicadas a lo largo de América del centro y sur, siendo Chile un país más en la tarea.

La posición del gobierno chileno durante la Segunda Guerra Mundial fue de atenta mirada a los acontecimientos y de investigación de los extranjeros que permanecían en el país (Paredes, 2021, p. 73). Lo que se esperaba era evitar o detener el espionaje. Desde el inicio del conflicto hasta fines de 1942 se mantuvieron las relaciones diplomáticas con el gobierno del Tercer Reich, por lo que había un trato de Estado que pretendía ser igualitario.

Esta situación cambió el 21 de enero de 1943, cuando el gobierno del presidente radical Juan Antonio Ríos decretó la suspensión de relaciones con los países del Eje: Alemania, Italia y Japón (Paredes, 2021, p. 108). En el Senado se aprobó mayoritariamente la decisión del gobierno, por treinta votos contra diez.

Con esta suspensión de relaciones se puso en marcha una política de control que se había iniciado el año anterior con la dictación de la Ley 7.401, titulada «Reprime las actividades que vayan contra la seguridad exterior del Estado». Esta legislación, promulgada el 31 de diciembre de 1942, tendría vigencia «hasta que termine la participación de países americanos en la actual Guerra Mundial, salvo lo dispuesto en el artículo 8°».

Dicha ley establecía los hechos que se consideraban delitos:

Artículo 1°.- Comete delito contra la seguridad exterior de la República todo aquel que favorezca a países en guerra con un Estado americano o sus aliados, o perjudique a estos mediante alguno de los siguientes hechos:

a) Envíe o transmita al exterior noticias de cualquiera utilidad para los Estados en guerra con los países del continente americano o sus aliados;

b) Difunda o publique noticias de carácter militar y del movimiento de barcos de nacionalidad extranjera o de nacionalidad chilena, siempre que Chile esté en guerra o haya roto relaciones diplomáticas;

c) Publique el contenido de documentos confidenciales o que deban permanecer secretos en interés de la seguridad exterior del Estado o de las relaciones exteriores;

d) Proporcione a las fuerzas armadas de un país en guerra con un Estado americano o sus aliados, cualquiera clase de auxilios personales, dinero, vituallas y combustible;

e) Practique reconocimiento, levante planos, saque croquis o tome fotografías o películas cinematográficas de plazas o recintos militares, puertos o radas militares, arsenales, almacenes, plantas hidroeléctricas, aeródromos u otros lugares que interesen a la Defensa Nacional, sin la correspondiente autorización;

f) Introduzca al territorio de la República armas, municiones u otros elementos bélicos, sin la debida autorización;

g) Publique o reproduzca, por cualquier medio, noticias falsas, documentos supuestos o adulterados que perjudiquen a Chile o a algún país americano o sus aliados en guerra con otro país no americano;

h) Proponga, intente o realice cualquiera acción encaminada a perjudicar las instalaciones de cualquiera naturaleza relacionadas con algún servicio público o empresas o industrias destinadas a la defensa, el aprovisionamiento del país, o a los medios de locomoción o comunicación;

i) Reciba instrucciones o auxilios de cualquiera naturaleza encaminados a la realización de alguno de los actos punibles contemplados en el presente artículo;

j) Subvencione a persona o asociaciones extranjeras para que ejecuten en Chile alguno de los delitos enumerados en este artículo, o reciba subvención con el mismo objeto;

k) Arriende o facilite gratuitamente y a sabiendas casas o locales para reuniones destinadas a ejecutar cualquiera de los actos a que se refiere este artículo, y

l) Se asocie para cometer cualquiera de los delitos anteriormente enumerados.

Además, en el artículo 8° se especificaba:

Artículo 8°.- Por reclamarlo la necesidad imperiosa de la defensa del Estado, autorízase al Presidente de la República para dictar una o más de las siguientes medidas:

a) Prohibir total o parcialmente en las comunicaciones cablegráficas, telefónicas, telegráficas, radiotelegráficas y radiotelefónicas con el exterior, el uso de claves o cualquier otro sistema cifrado o disimulado, y la transmisión de mensajes en determinados idiomas extranjeros;

- b) Prohibir el uso de transmisores de radio a personas determinadas de nacionalidad extranjera;
- c) Cancelar o darles carácter provisional a los permisos de residencia de extranjeros en el país, y
- d) Señalar lugares de permanencia forzosa para determinados extranjeros o localidades o zonas en que les esté prohibido residir. Las medidas anteriormente señaladas solo podrán adoptarse respecto de las personas que, por cualquier medio tiendan a favorecer a una potencia en guerra con algún país de América o sus aliados, o perjudicar a estos.

Este último punto afectará a Karl Wagner, quien fue relegado a la ciudad de Los Ángeles. Pero antes de describir dichos sucesos debemos entender el contexto en que se dieron.

En la sociedad chilena se habían creado dos bandos o grupos de opinión: quienes estaban a favor de los aliados y quienes se mostraban como seguidores del Tercer Reich. Cabe destacar que estos sectores estaban integrados por chilenos simpatizantes (entre ellos, varios políticos), extranjeros llegados recientemente al país para organizar o apoyar a estos bandos, extranjeros que ya llevaban años o décadas viviendo en Chile y chilenos descendientes de inmigrantes de los países involucrados, es decir, ingleses, alemanes e italianos.

El historiador chileno Mauricio Paredes ha realizado un completo estudio al respecto, también sobre las consecuencias que estas políticas de control tuvieron en los japoneses que vivían en Chile. El autor estima que la historia y cultura pesaron para que Chile respetara la presencia de los germanos e inclinara su balanza en apoyo a Estados Unidos, siendo más drástico con los orientales. Sin desconocer dichos planteamientos, somos testigo de lo vivido por Karl Wagner y de cómo la situación de algunos alemanes residentes en Chile se tornó difícil al ser considerados un peligro para el país sin necesariamente haberse comprobado su participación en un ilícito. Las famosas «listas negras» de la Primera Guerra Mundial se retomaban con otro cariz, por el cual diplomáticos, empresas, empresarios y personas de clase media serían investigados.

Paredes (2021) nos entrega valiosos análisis, ejemplos y datos, que son la base para entender este periodo. Señala, por ejemplo, que

en enero de 1943 se relegó a 278 personas, de las cuales 195 eran alemanes, 81 japoneses y dos italianos. En términos porcentuales, según el volumen de población extranjera registrado en el censo de población de 1940, los japoneses fueron los más perjudicados, ya que esa cifra el 8,54% de los nipones residentes en Chile. Mientras que en el caso de los alemanes sería el 1,4%, de los casi catorce mil germanos que vivían en Chile (p. 12). Ahora bien, si pensamos que en el país había más de trece mil alemanes y pocos de ellos fueron cuestionados y relegados, entre ellos Karl Wagner, parece ser que nuestro personaje cuenta con una condición especial.

En 1944 se continuó con las medidas de relegamiento, siendo 57 las personas que debieron cumplir con esta norma, de las cuales 20 eran japoneses y 37 alemanes. Además, en esos años se ordenaron repatriaciones de japoneses y alemanes, quienes ejercían como funcionarios diplomáticos, altos representantes de casas comerciales o prestaban servicios en las embajadas o legaciones. Todos ellos, también sus familiares, debieron abandonar el país.

Los decretos de relegamiento debían cumplirse en un plazo de seis meses, los que eran renovados por igual periodo, en el mismo sitio u otro. Los lugares que el gobierno eligió para el relegamiento fueron: San Francisco de Mostazal, San Vicente de Tagua Tagua, Melipilla, Rengo, Los Ángeles, Curacaví, Buin, Mulchén, San Fernando, Peumo, Talca, Curicó, Casablanca, Pisagua y Pica.

A Karl Wagner le llegó la orden de abandonar Valdivia y dirigirse a la ciudad de Los Ángeles en enero de 1943. El día 26 se emitieron los decretos y al día siguiente salió en la prensa la notificación y la nómina de los afectados, con nombres y apellidos.

En el diario *La Nación* de Santiago, bajo el título «Numerosas zonas del país servirán de residencia forzosa a 168 ciudadanos alemanes y 74 japoneses», se publicaron las razones o argumentos que el gobierno presentó al país. En el comunicado oficial se explicó:

Desde hace largo tiempo, la Dirección General de Investigaciones ha venido observando las actividades sospechosas de numerosos extranjeros. En esta forma, y en especial con motivo de las indagaciones efectuadas a raíz de los casos Klaiber y otros, a los que se pudo comprobar que mantenían comunicaciones con el espía nazi Lunni, últimamente fusilado en La Habana, y de

las actividades de espionaje descubiertas en Valparaíso, entre las cuales cabe señalar el hecho de que se efectuara transmisiones clandestinas de radiocomunicaciones, pudo establecerse que muchos de ellos tenían numerosas conexiones con otros extranjeros cuyas actividades tampoco aparecieron justificadas. Asimismo se ha investigado las actividades de varios extranjeros que no desempeñan en el país ninguna labor que se refiera a funciones particulares normales y que, por el contrario, mantienen relaciones o actividades que no son justificadas o por lo menos, son sospechosas.

La Dirección General de Investigaciones ha dado cuenta al gobierno de tales actividades, pero ha solicitado únicamente la aplicación de medidas preventivas para aquellos extranjeros sobre los cuales pesa la presunción fundada de que forman parte de una red de organización secreta destinada a actividades contrarias a los deberes internacionales del país.

Al final del comunicado se explicó que el país decidió no expulsar, sino que trasladar a los seleccionados,

por estimar que la fijación de residencia forzosa bastará para que el país esté a salvo de las posibilidades de acción de asociaciones u organizaciones secretas de carácter internacional y ya que considera que esta primera medida servirá de advertencia a los extranjeros de que deben abstenerse de actividades contrarias al interés del país que les ofrece su hospitalidad.

En el caso de los alemanes, se mencionó:

Se ha fijado lugar de residencia forzosa a 168 ciudadanos alemanes entre los que figuran jefes y miembros del NSDAP;¹ propagandistas de sus ideas, otros que han tenido participación en los procesos instaurados por las mencionadas actividades, etc. (*La Nación*, 27 de enero de 1943, p. 9).

Luego se procedió a publicar la nómina de los afectados por zonas, redestinándose, en esta primera instancia, 242 personas destinadas a doce lugares del país, desde Pisagua a Porvenir. En el caso de Los Ángeles, donde fue relegado Karl Wagner, la lista incluyó a otros dieciocho individuos, todos alemanes excepto un japonés.

1 Partido Nacionalsocialista Obrero Alemán.

Mauricio Paredes menciona que se les daba un plazo de cinco días para organizar el traslado y cumplir con el relegamiento. En realidad, este periodo estaba contemplado por ley, dado que otorgaba a los inmigrantes la instancia de cinco días para apelar al decreto. Muchos de ellos lo hicieron, obteniendo respuestas de todo tipo.

Los relegados debían firmar todos los días en el retén o la comisaría designada. Si deseaban viajar por motivos laborales, de salud o familiares, debían elevar una solicitud, la cual no siempre era aprobada. El estudio que realizó Paredes para el caso de las personas japonesas tiene como una de sus conclusiones, los graves efectos económicos y emocionales que tuvo para los sentenciados, muchos de los cuales, al término de su periodo de relegamiento, fueron repatriados, debiendo dejar el país a pesar de tener esposas e hijos chilenos.

Para el autor:

El peso de la política mundial entró a hogares de gente que no esperaba ser parte del conflicto. La Segunda Guerra Mundial hizo algo más que alterar rutinas por la escasez de productos o las noticias, como algunos autores afirman con liviandad. Separó familias, puso a prueba fidelidades, amistades, trabajos y, sobre todo, puso a prueba a personas que habían tratado de hacer de Chile su país desde principios del siglo xx (Paredes, 2021, p. 10).

Lo cierto es que Wagner tuvo que dejar su trabajo, su esposa y sus hijos en Valdivia y dirigirse más de trescientos kilómetros al norte, a la región del Biobío, para cumplir la pena de permanencia forzosa. Junto con él, otros hombres notificados tuvieron que hacer lo mismo.

Las razones por las cuales se fundamentaba la decisión de relegamiento no eran conocidas por el afectado, según consigna Paredes, pues eran, para el Gobierno, materia clasificada y confidencial. Este solicitaba a las policías notificar y vigilar a los relegados. Las investigaciones que determinaban dicha sentencia fueron ejecutadas por organismos nacionales, pero también contaban con informes realizados por Estados Unidos. En muchos casos bastó con argumentar que la persona pertenecía a uno de los países del Eje y por seguridad se debía ordenar su traslado. En términos generales, las órdenes de relegamiento estaban fundadas en sospechas y no en

delitos comprobados, tal como dice Paredes: «la medida preventiva que le relega (...) se fundamenta en actividades sospechosas y no en hechos que puedan considerarse delictuosos» (2021, p. 267).

Es muy valioso el estudio de este historiador puesto que explica detalladamente el contexto nacional e internacional y las razones que otorgó el Gobierno chileno para justificar sus acciones de control, las cuales respondieron a la necesidad de crear un enemigo, dado el miedo que se vivía o esgrimía, de un posible ataque.

El autor revisó documentación en archivos nacionales y estadounidenses, constatando que en muchos —o en la mayoría— de los casos no hubo antecedentes que constataran que los sospechosos eran en realidad espías. Es decir, a la luz de los documentos, se verificó que las medidas de control se basaron en sospechas y que se pretendía dar una imagen de colaboración con Estados Unidos y con los aliados.

Una de las conclusiones de su investigación sobre los japoneses perseguidos en Chile propone:

Que las sospechas y los castigos recayeran tanto sobre el gerente general de la Mitsui, el de la Mitsubishi, como también en un japonés que hacía más de una década pintaba puentes para los ferrocarriles chilenos, o en otros que por casi toda una vida no habían hecho más que cortar el pelo o lavar la ropa de cientos de chilenos, no fue una coincidencia. Se trató de una estrategia de guerra que aportó directamente a la victoria aliada: que la guerra hubiera llegado a San Pablo 1059 o a Playa Ancha 192 tenía una lógica militar, injusta para los perseguidos, pero justificada en las prioridades de la inteligencia, de la política internacional y de la guerra.

Personas como Magoji Ichikawa y Kokichi Kanamori, sin tener conciencia del entramado completo, cooperaron con Estados Unidos para que el Eje y Japón fueran derrotados: sin saberlo, personas como ellos fueron parte de un proceso que no dejó lugar del planeta sin ser alterado por la guerra y el gran juego internacional (Paredes, 2021, p. 304).

El autor nos explica que para que la política de control fuese efectiva, se crearon grupos numerosos, con distintos tipos de personas, dando la impresión que el relegamiento no era selectivo, «para no denotar conocimiento excesivo y preciso de las operaciones japone-

sas» (p. 304). Pensamos que el criterio también aplica para el caso de los alemanes afectados con residencia forzosa en el país.

Dada las razones publicadas en el comunicado oficial del 27 de enero de 1943, creemos que los motivos por los cuales Karl fue sentenciado dicen relación con su afiliación a la Oficina de Empleados Alemanes, de la cual era socio desde el 1 de julio de 1935, cuando, según su tarjeta de membresía, se le otorgó el número 3012203.

Otro documento de los Grupos de Profesionales Alemanes (DAF) del Ministerio del Exterior de dicho país nos indica que Wagner fue oficialmente aceptado el 29 de agosto de 1935, cuando residía en la calle Picarte N.º 453 de Valdivia. Aquí mantuvo el número de registro 3012203. Por lo que se entiende de la carta de bienvenida, fue asignado a la sección de técnicos metalistas, se le envió una identificación y debía pagar una cuota mensual. En dicho documento se especifica que se le enviaría de manera periódica una circular titulada «El alemán en el extranjero».

Los argumentos ideológicos bajo el alero del nacionalsocialismo, los leemos en las siguientes líneas: «a través de su incorporación ha sido reclutado a la gran comunidad que abarca a todos los alemanes productivos». Más abajo dice: «El Ministerio Exterior de Profesionales Alemanes se preocupará de todos también de Ud. y de sus necesidades y preocupaciones personales, que le puedan ocasionar su profesión dentro y fuera del país, un fiel consejero y ayuda» (comunicación personal del DAF a Karl Wagner, 29 de agosto de 1935).

Por otra parte, Karl recibía correspondencia o folletos en español del *Deutscher Fichte-Bund* (DFB) o Federación Alemana de Fichte, organismo que estaba supeditado al Ministerio de Ilustración Pública y Propaganda del Reich. El jefe del servicio exterior de la DFB era Theodore Kessemeier. Este organismo, con sede en Hamburgo, pretendía influir en la opinión pública y comunicar a la comunidad alemana e internacional su versión de los hechos. Además, entregaba informes de los avances de la guerra.

Como vemos, Karl se mantuvo al pendiente de la política de su país y se inscribió para ser un agente activo. Creemos entender que tenía fe en los cambios que llevarían a Alemania a recobrar lo perdido y ser nuevamente una potencia. Cuando se inscribió, en 1935,



Fotografía familiar, sentados Karl y Margarita, atrás Fritz y Edeltraut.
Fechada el 28 de noviembre de 1943.

de seguro ignoraba el curso que seguirían los hechos y la actuación que tendría su líder.

Se desprende del estudio de Paredes, que tanto el FBI como la policía chilena investigaron a ciertas personas y la correspondencia que estas mantenían. Pensamos que estos serían los motivos por los cuales se le ordenó a Wagner trasladarse a Los Ángeles, asumiendo que, de esa manera, se le daba una señal de alerta para no continuar con sus contactos con Alemania.



Karl Wagner Rettig (1893-1950).

Los Ángeles es una ciudad de la región del Biobío que «en 1940 tenía ya 20.779 habitantes, dos cines, una buena biblioteca municipal y dos medios de prensa: el periódico *Las Noticias* y el diario *La Voz del Biobío*». Frente a su plaza de armas estaba el edificio de la Intendencia, donde se encontraban las oficinas de varios servicios públicos; en otro costado, la parroquia y su colegio, y, por otro lado, el Club de la Unión, con un inmueble inaugurado en 1934. «El Regimiento Lautaro ocupaba la manzana que daba frente a la Plaza de Armas, con sus caballos y ruido de armas, donde hoy se haya el edificio de los servicios públicos» (Cartes, 2023, p. 249). Para trámites financieros estaban el Banco de Chile, el Banco Español de Chile y la Caja Nacional de Ahorros (luego, Banco del Estado). Las primeras calles se pavimentaron en 1935. Dos años después existía en la ciudad un total de veintitrés automóviles.

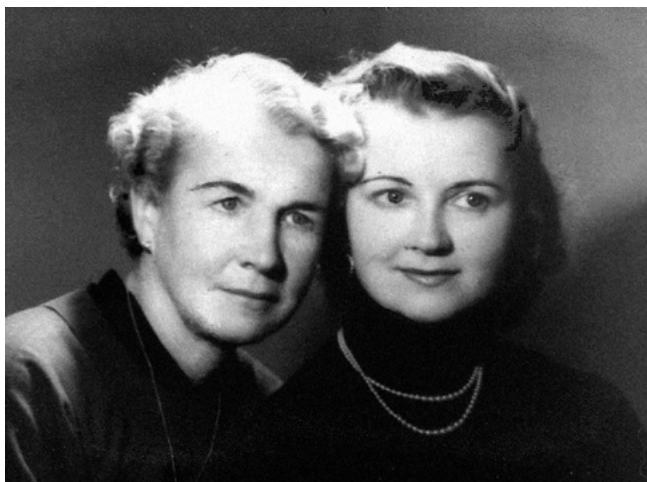
A diferencia de Concepción, en Los Ángeles no había grandes industrias, pero existían fábricas de «productos como bolsas de papel, espejos, hielo —importante en tiempos sin refrigeradores—, fideos y carruajes» (Cartes, 2023, p. 249). Ignoramos si Wagner fue empleado en alguna de estas empresas o si podía trabajar durante el relegamiento. Creemos que sí, porque de alguna manera debía subsistir y enviar recursos a su familia, que lo esperaba en Valdivia.



Margarita Bawlitza Momberg (1903-1958).

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial cesó para Wagner su permanencia forzosa. Estimamos que le fueron renovando, cada seis meses, la residencia obligatoria en dicha ciudad. Tras el término del conflicto, Wagner no se trasladó, es decir, no regresó a Valdivia. Es probable que haya encontrado trabajo en Los Ángeles, hasta donde llegaron, en 1945, su esposa Margarita y sus hijos.

Sus familiares recuerdan que la residencia forzosa fue un duro golpe a su ánimo, el cual se acrecentó cuando, al terminar la Segunda Guerra Mundial, Alemania, su añorada patria, fue vencida. De hecho, su hija menciona que la única vez que vio llorar a su padre fue en esa ocasión. La tristeza se apoderó de su vida. Atrás queda-



Margarita y Edeltraut, madre e hija.

ron los días de gloria que vivió a bordo del sms *Dresden*, los días de esperanza por hacer de su país, una nación próspera. Karl, con más de cincuenta años, no sentía las ganas de antes para iniciar su vida en otra ciudad. Su adicción al tabaco, que preocupaba a su familia, se mantuvo.

A los pocos años, Karl Wagner enfermó de cáncer. Pese a los amplios cuidados médicos y los cariñosos cuidados familiares, la enfermedad fue más fuerte. Murió el 12 de septiembre de 1950 a los cincuenta y siete años.

Karl Wagner Rettig fue sepultado en el Cementerio General de Los Ángeles. El discurso fúnebre fue pronunciado por el pastor evangélico de la iglesia a la cual asistía.

Tras residir en Los Ángeles por algunos años, Margarita se trasladó a Santiago, donde falleció ocho años después de su marido, el 21 de julio de 1958. Tenía cincuenta y cuatro años.

Sus hijos hicieron sus vidas en Chile y en Venezuela.

Fritz o Federico Wagner, primogénito de Karl y Margarita, realizó su confirmación en la Iglesia Evangélica Luterana de Valdivia con el pastor Friedrich Zietzschmann. Trabajó como administrador del fundo Pemulemo, empresa agrícola ubicada en Collipulli propiedad de Arnoldo Stegmann P., hasta 1954.



Retrato de Rodolfo Valenzuela Rojas.

Años más tarde, se trasladó a vivir a Venezuela, donde su principal ocupación fue la crianza de caballos. Vivió en Montalbán, donde se casó el 16 de diciembre de 1961 con Lila Sofía Pinto Salvatierra, nacida el 10 de julio de 1926. Fritz adoptó la nacionalidad venezolana y falleció en dicho país.

Edeltraut vivió hasta 1945 en Valdivia, cuando se cambió a Los Ángeles. Allí vivió hasta 1947. Posteriormente, se trasladó a Santiago. Casada con el profesor de Historia y Geografía, Silvio Valenzuela Rojas, ferviente admirador de la historia de Alemania, formó a su familia en el norte de Chile, en Coquimbo. Allí criaron a sus tres hijos: Rodolfo, Rodrigo y Patricia. Ha sido Patricia la custodia de los documentos y las pertenencias de su abuelo Karl y quien se ha preocupado de mantener viva la memoria del joven marino.

Edeltraut falleció en Santiago en enero de 2024.

Les dedicamos este libro.

CONCLUSIONES

Cada época tiene sus dificultades, esperanzas y anhelos. Al conocer la vida de Karl Wagner Rettig y adentrarnos en los acontecimientos que le tocó vivir, nos introducimos al pasado a través de una ventana abierta por sus escritos. Por ellos supimos de un tiempo en que el futuro se miraba con esperanza.

Recorriendo las páginas de su bitácora hemos realizado un viaje por la historia. Al leer sus escritos, al revisar los documentos y al observar fotografías que atesoró, y que llevó de ciudad en ciudad, pudimos apreciar las alegrías y tristezas de un hombre. Un joven alemán que se quedó esperanzado en nuestro país y que padeció los avatares de los acontecimientos internacionales, primero la Gran Guerra (1914-1919) y luego la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Constatamos que los horrores y dolores de los conflictos bélicos se repiten hasta hoy, «justificados» por otros contextos y otras razones. En estos periodos las emociones humanas como el amor, la empatía y el compañerismo son lo que prevalece. Cada persona, en su época, comete aciertos y errores, guarda creencias y sueños. En las líneas escritas por Wagner vislumbramos esos sentimientos, pero también su idealismo, que lo llevó a él, y a toda una generación, a la decepción más profunda.

Este joven alemán tuvo noción de su tiempo, por eso describió cada suceso con muchos detalles. Tal vez lo hizo para su propia lectura o la de sus cercanos, quizás nunca imaginó que más de cien años después estaríamos leyendo su pequeña libreta verde, traduciéndola y contextualizando los hechos en ella narrados para entender qué sintió.

Ese es el espíritu de este libro, entregar a los interesados en la materia una nueva perspectiva de los hechos ocurridos a principios del siglo xx, a través de los escritos y las vivencias del marino Wagner, pero también tratando de entender sus ilusiones y

su mentalidad. En este sentido, sintonizamos con las palabras del premio Nacional de Historia, Eduardo Cavieres Figueroa (2016), quien cita a Lucien Febvre:

La historia es hija del tiempo. No lo digo en verdad para rebajarla. También la filosofía es hija del tiempo. (...) Por tanto, los historiadores debemos hablar sobre todo de adaptación al tiempo. Cada época se forja mentalmente su universo. No lo elabora únicamente con todos los materiales que dejaron, sino con todos los hechos (verdaderos o falsos) que heredó o que ha ido adquiriendo (p. 67).

Nuestro objetivo entonces no es juzgar el pasado, no es calificar a hombres y mujeres por lo que hicieron o pensaron, sino que entenderlos, descubrir cuáles fueron sus intereses y motivaciones. Comprender para no llegar al desarraigo que Cavieres menciona: «el mayor es el desarraigo histórico, el desconocimiento de la historia acontecida o de la interpretación libre o aceptación sin cuestionamientos de la historia de la generación anterior. No es nuestra historia, no estuve allí, no me interesa discutirla» (2016, p. 69).

Para entender a Karl, sus pensamientos e ilusiones de joven y adulto, quizás debamos mirarnos a nosotros mismos, las creencias que hemos sostenido, como bien lo explica el citado historiador:

Por el momento, quedémonos con nuestra propia historia y nuestros propios tiempos. Siempre creemos que estamos frente a momentos y circunstancias que nos invitan a cambiar nuestras experiencias sociales e institucionales de una vez, de manejar la historia según sean nuestros legítimos, y a veces no tan legítimos, intereses. Al final, y debemos ser sinceros, seguimos recorriendo parte de los mismos empedrados que recorrieron nuestros padres. Ello, aun cuando no queramos reconocerlo. Cada generación piensa que es su momento. Y está bien que así lo piense. Y, a veces se tiene éxito. Pero, el éxito necesita de moderación, de convicciones reales, especialmente de mucho esfuerzo. Definitivamente, nada es gratis ni en la vida personal, ni en la vida social y menos en la historia. Nada se sostiene solo con la gratuidad. Y los ejemplos en contrario no solo son numerosos, sino que también suelen ser dramáticos en sus desarrollos. La generación de alemanes que confiaron en las promesas de Hitler, aun cuando se sintió victoriosa por algunos pocos años, pagó muy

caro sus livianos sueños en que solo bastaba seguir al líder para ser por siempre felices. Hoy vuelven a presentarse numerosas ofertas, pero cuando menos ofrezcan certidumbres sobre un futuro cercano, ellas deben ser menos creíbles (Cavieres, 2016, pp. 70-71).

La historiografía sobre las acciones del sms *Dresden* en las costas sudamericanas ha estado enfocada en la oficialidad, en sus decisiones y el rol que tuvo el comandante Lüdecke y sus colaboradores más cercanos. Creemos, por eso, que uno de los aportes de la presente publicación es presentar una voz distinta: la de un miembro de la tripulación. El relato de Karl Wagner complementa las otras historias. Tiene la peculiaridad de provenir de un joven alemán quien, a sus cortos veinte años, nos relata sus sentimientos y pensamientos, que podríamos suponer como representativos de su generación.

Desde este punto nos dimos cuenta que una parte de esta generación de alemanes vivió la Segunda Guerra Mundial de manera especial. En el caso específico de Karl Wagner Rettig, él pasó de la ilusión por recobrar lo perdido a la desilusión por el nuevo fracaso de su país. Su vida tuvo un giro, concreto y rotundo, producto de la residencia forzosa que tuvo que cumplir desde 1943.

Los costos que los miembros de las colectividades alemana, italiana y japonesa vivieron durante la Segunda Guerra Mundial en Chile es una temática que requiere ser investigada. Se deben analizar cuáles fueron las implicancias de la política de seguridad nacional en dichas colectividades y de qué manera afectó a los hombres y las mujeres involucrados.

En el caso de los alemanes, se han estudiado algunos de los procesos judiciales más bullados que involucraron a espías o la llegada al país de personeros del gobierno germano, pero no hay estudios sobre cómo afectó la guerra a civiles y a sus familias, sobre todo a los más de doscientos alemanes que fueron relegados entre 1943 y 1944.

Nos percatamos que es necesario realizar un estudio más acabado sobre la vinculación de alemanes e italianos en actos sospechosos, respecto de cómo fue el proceso de relegamiento para ellos, para las ciudades a las que llegaron, y cómo fue su inserción en dichos lugares, lo anterior considerando el contexto nacional e internacional y la relevancia comercial y cultural que tenían, en ese entonces, dichas

potencias europeas. Sin duda el estudio realizado por Mauricio Paredes Venegas sobre la situación de los japoneses se convierte en una investigación clave para el periodo.

Asimismo, vislumbramos otros aspectos que pueden ser interesantes de tratar. Por ejemplo, creemos que sería importante realizar acciones de interpretación patrimonial en el lugar o de manera digital, para valorizar el periodo (1915-1919) en que los tripulantes del sms *Dresden* estuvieron en la isla Quiriquina. Sería conveniente revisar si quedan en la isla vestigios de aquella época.

Al traducir e incluir en este libro lo más relevante, a nuestro juicio, de lo publicado en el periódico *Quiriquina Zeitung*, pretendemos configurar lo que fueron esos cuatro años y cuatro meses y sumar antecedentes nuevos y distintos a lo ya publicado en las historias sobre el sms *Dresden* en nuestro país, que principalmente han considerado las fotografías de Adolfo Casten. Este capítulo de la historia regional de Concepción, así como las múltiples relaciones o vínculos que los marinos establecieron en esa área, durante su internación en la Quiriquina y posterior a su liberación, resultan de interés para cientos de familias y estudiosos.

La vida de Karl Wagner Rettig en nuestro país ratifica el comportamiento que los migrantes alemanes tuvieron durante el siglo xx, ligándose a instituciones germanas como la Iglesia evangélica luterana de Concepción, el Club Militar Alemán de Santiago y el Colegio Alemán de Valdivia, donde estudiaron sus hijos. Una vez que decidió asentarse en Chile, trabajó en Monte Águila y Yumbel, y en 1922 ingresó a la empresa germana Siemens-Schuckert de Concepción, donde trabajó por dos años, para luego ser trasladado a la sucursal de la empresa en Valdivia, donde permaneció hasta 1932, año en que se cerró la sede. Además, creó lazos de parentesco con familias que habían llegado de dicho país, casándose en 1926 con una hija de alemanes: Margarita Bawlitza Momberg. En este sentido, las relaciones sociales, laborales y culturales que desarrolló reafirmaron su identidad germana. Buscó, según entendemos, sentirse parte de una comunidad.

Para finalizar, debemos mencionar que este 2024 se cumplen ciento diez años del inicio de la Segunda Guerra Mundial y del fin de la misión en México que los jóvenes marinos alemanes realizaron

con la esperanza de volver pronto a casa. Los acontecimientos europeos determinaron otra cosa. Así, se inició un periplo por las costas sudamericanas, en sus vertientes atlántica y pacífica, que sería, en cierta forma, una agonía, una lucha.

REFERENCIAS

Fuentes:

a) *Documentos albergados en el archivo de Karl Wagner:*

Álbum Quiriquina, tres tomos, fotografías de Adolfo Casten, Valparaíso, 1916.

Cancionero del Club Militar Alemán de Santiago, 1928.

Carta de E. Fritsche a Karl Wagner, Glogau, 20 de marzo de 1920.
Traducida por Susanne Hinke.

Carta de H.H. Dieckhoff a la Oficina de Administración del Báltico, Valparaíso, 19 de abril de 1921. Traducida por Susanne Hinke.

Carta de Karl Wagner al Consulado Alemán en Chile, Valdivia, 24 de julio de 1927. Traducida por Susanne Hinke.

Carta de Else Ossig a Karl Wagner, Wohlau, 1 de septiembre de 1927. Traducida por Susanne Hinke.

Carta de Oswald Ossig a Margarita Bawlitza, Düsseldorf, 25 de julio de 1954. Traducida por Susanne Hinke.

Certificado de renuncia pasajera, Quiriquina, 16 de octubre de 1919.

Certificado de Siemens-Schuckert Ltda. a Carlos Wagner, Santiago, 31 de marzo de 1932.

Certificado de Arnoldo Stegmann a Federico Wagner, Collipulli, 1 de diciembre de 1954.

Certificado de defunción de Karl Wagner, Registro Civil de Chile, 1950.

Certificado de bautismo de Margarita Bawlitza, Oficina Pastoral Evangélica de Victoria, 1908. Traducido por Susanne Hinke.

Colección fotográfica personal de Karl Wagner Rettig, varios años.

Documento Grupos Profesionales Alemanes DAF, 1935. Traducido por Susanne Hinke.

Documento del notario Viktor Schluter, región Breslau, Neusalz (Oder), 15 de agosto de 1921, copia legalizada. Traducida por Susanne Hinke.

Libreta o tarjeta de membresía de la Oficina de Empleados Alemanes, 1935.

Pasaporte Marina Imperial, 1° sección, I División de Astilleros, N.° 5138/K, 1910.

Pasaporte Karl Wagner, Consulado Alemán de Valdivia, 1928.

Protocolización de inventario solemne de los bienes de Carlos Wagner, Conservador de Bienes Raíces, Los Ángeles, 10 de octubre de 1950.

Quiriquina Zeitung, periódico, Concepción, editado entre el 1 de octubre de 1918 y el 15 de julio de 1919. Traducido por Susanne Hinke B.

Registro de Matrimonios de Valdivia, N.° 339, 25 de septiembre de 1926.

Tarjeta de entrada a la ceremonia Día del Soldado Alemán, Club Militar Alemán de Santiago, 1928.

b) Otros documentos:

Libro de visitas del Club Alemán de Valparaíso.

Libros, artículos de revisas y notas de prensa:

Álbum de los clubs sociales de Chile. (1928). Empresa periodística Luna.

Álvarez, P. (12 de agosto de 1984). Invasores del Dresden. *Revista del Domingo*.

Artola, R. (2019). *La Primera Guerra Mundial. De Lieja a Versalles*. Alianza editorial.

Brinck, P. (2005). *Guillermo, memorias insulares. Archipiélago Juan Fernández*. Puntágeles.

Buhler, J. (23 de marzo de 1958). Historia naval del crucero *Dresden*. *El Llanquihue*.

- Cartes, A. (2017). *Clínica Sanatorio Alemán de Concepción*. Sanatorio Alemán de Concepción.
- Cartes, A. (2023). *Biobío, crisol de culturas. Una breve historia regional*. Ediciones del Archivo Histórico de Concepción.
- Cavieres, E. (2016). Las incertidumbres del tiempo presente y la recuperación de la conciencia del ser. *Historia* 396, 6(1), 61-74.
- Censo general de la República de Chile: levantado el 19 de abril de 1865*. (1866). Imprenta Nacional.
- Cofré, P. (19 de febrero de 2006). Arqueólogos rescatarán campana del *Dresden* de islas Juan Fernández. *La Tercera*.
- De la Cerda, M. S. (2000). *Chile y los hombres del Tercer Reich*. Sudamericana.
- El *Dresden* a pique. (16 de marzo de 1915). *El Siglo futuro*.
- Enciclopedia Británica/Neusalz. (10 de abril de 2020). *Wikipedia*. https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclop%C3%A6dia_Britannica/Neusalz
- Estrada, B. (2021). *Alemanes en Valparaíso (1830-1930). Globalización en América Latina*. Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Fernández, I. y Mihovilovich, A. (2017). A cien años del inicio de la Gran Guerra: brote de triquinosis en marinos del *Dresden* en Chile. Crónica de una infección anunciada. *Revista Chilena de Infectología*, 34(2), 176-180.
- Ferro, M. (2014). *La Gran Guerra (1914-1918)*. Alianza editorial.
- François, E. (2014). Propiciar una memoria compartida. *Noticias del icom*, 67(1-2), 10-12.
- Gazmuri, C. (2012). *Historia de Chile (1891-1918)*. ril editores.
- Irrarrázabal, E. (22 de junio de 2014). El eco de los cañones resuena en las costas chilenas. *El Mercurio*.
- Jara, P. (18 de marzo de 2006). El corazón del *Dresden*. *Revista El Sábado*.
- Krause, M. (2015). *Tras las huellas de mi padre*. Imprenta de la Armada.
- La guerra en el mar. Sobre la batalla naval en las islas Falkland. (11 de enero de 1915). *El Imparcial*.
- Lascano, D. (2010). sms *Dresden*. *Historia en imágenes del crucero alemán*. ril editores.

- Lazcano, F. (1980). Los tripulantes del *Dresden*. *Revista de Marina*, 97(735), 162-164.
- León, C. (2019). *El Cementerio de Disidentes de Concepción. Una lectura cultural (1883-1929)*. Historia Chilena.
- Ley 7401 de 1942. Reprime las actividades que vayan contra la seguridad exterior del Estado. 31 de diciembre de 1942.
- Marín, P. (26 de julio de 2014). El olvidado capítulo chileno de la Primera Guerra Mundial. *La Tercera*.
- May, R. (2016). *Cómo llegó la Primera Guerra Mundial a Chile. El destino del crucero ligero SMS Dresden*. Autoedición.
- Numerosas zonas del país servirán de residencia forzosa a 168 ciudadanos alemanes y 74 japoneses. (27 de enero de 1943). *La Nación*.
- Paredes, M. (2021). *La olvidada guerra contra Japón. Secretos diplomáticos y víctimas invisibles durante la Segunda Guerra Mundial en Chile*. Lom ediciones.
- Parker, M. T. (1987). *Tras la estela del Dresden*. Ediciones Tusitala.
- Pellegrini, A. y Aprile, J. (Eds.). (1924). *El progreso alemán en Chile*, tomo 1. Editorial Río de la Plata de Pellegrini y Aprile.
- Recrean combates navales de la Primera Guerra Mundial librados en Chile. (24 de marzo de 2014). *El Mercurio*.
- Rivas, A. (16 de julio de 1989). Un episodio de la Gran Guerra que se vivió en Calbuco. *El Mercurio*.
- Rodríguez, H. (2010). *Historia de la fotografía. Fotógrafos en Chile (1900-1950)*. Centro Nacional de Patrimonio Fotográfico.
- Signorio, Ch. (Ed.). (2007). *Chile en un mundo que cambia*. El Mercurio (1911-1920). Aguilar.
- Tenbrock, R-H. (1968). *Historia de Alemania*. Max Hueber editor.
- Velásquez, J. C. (14 de agosto de 2002). Augusto Boegel Klein. *El Llanquihue*.

**TRANSCRIPCIÓN DE LA BITÁCORA
DE KARL WAGNER RETTIG¹**

Susanne Hinke Bretschneider
Traductora e intérprete

1 El presente documento fue transcrito y digitalizado directamente de su original respetando fielmente lo escrito por el señor Gerd Pagels Berndt en su traducción del alemán antiguo al alemán moderno. La Serena, abril de 2024.

29. Juli 1914 - ATL. OZEAN

2:00 Nm. Uhrzeit 15 Min. voraus gestellt. Äußerst anstrengende Fahrt. Sämtliche an Bord befindliche Munition wurde scharf gemacht, ebenfalls Torpedos. FUNKTELEGRAMME: Teleg. mit Russland abgebrochen. Deutsche Infanterie mobil. Russland suche seine Flotte aus dem Mittelmeer zurückzuziehen (Schwarzes Meer). Englische Flotte mit unbestimmten Ziel in See. Österreichische Brücke bei Belgrad in die Luft gesprengt. Französischer Botschafter von Berlin nach Paris gereist.

30. Juli 1914 - ATL. OZEAN

Das Scharfmachen der Munition beendet. Abends 6:00 einlaufen in Skt. Thomas. Klarmachen zum Kohlen.

31. Juli 1914 - Sankt Thomas

Bereits in aller Frühe begann das Kohlen. Vier mal kohlte ich selbst mit, hatte die Kohlenmarken auszuteilen. Kurz vor 6 kamen von allen Seiten die Wagons Arbeiter teils im Trimm teils zu Fuss an. Da sah man die verschiedensten Gestalten: groß u. klein, jung u. spassig, nur mit dem Unterschiede dass die Spassigen in der Mehrzahl waren. Ich baute mich mit einem Kasten voll Kupferpfennige auf und gab so jedem an mir vorbeigehenden Weibe einen "Penny". Die Kohlen wurden auch vier mal in Körben an Bord gebracht. Wie schlau u. gerissen die Weiber vorgehen um mir ein paar Pennys herauszuschlagen, das spottet jeglicher Beschreibung. Unsere Kerls hatten ihren Spaß damit. Gegen 2 Uhr Nm. hatten wir 1.000 t Kohle über. Sofort kam "Anker Auf" u. weiter ging es. Wir hatten Kurs auf Azoren, also nach der Heimat. Das Schiff befand sich seit dem heutigen Tage in Kriegszustand.

FT- TELEGRAMM: Ultimatum an Russland wegen Mobilmachung der Truppen.

1. August 1914 - KLEINE ANTILLIEN

Fahren mit unbestimmten Ziel, Kurs Süd-Ost. 9:20 Uhrzeit 20 Min voraus gestellt.

FT-TELEGRAMM: Deutschland mobil gegen Russland.

2. August 1914 - ATL. OZEAN

Auf wilder Fahrt. Magenerkältung zugezogen, beinahe Hops gegangen.

12:30 Uhrzeit 15 Min voraus gestellt.

3. August 1914 - ATL. OZEAN

2:30 Uhrzeit 20 Min voraus gestellt. Kriegserklärung mit Russland bestätigt. Alles in freudiger Aufregung

4. August 1914 - ATL. OZEAN

Nm 2:20 Uhrzeit 20 Min voraus. FT TELEGRAMME: Die Lage im europäischen Kriege kann man wie folgt zusammenfassen: LONDON Sir Edward Grey erklärt im Unterhause heute Nachmittag alle Verpflichtungen Großbritanniens u. überließ dem Hause die Entscheidung, was das Land tun solle. Das Haus vertagt sich bis zum Abend. Es fand eine Beratung von Führern der verschiedenen Parteien statt.

PARIS: Der Krieg zwischen den beiden Ländern brach ohne formelle Kriegserklärung aus. Gestern wurde eine Schlacht geschlagen zwischen der deutschen u. russischen Flotte querab von Aland. Sie endete damit, dass die Russen zurückgetrieben wurden. Die russische Flotte suchte Zuflucht im Golf von Finnland. Der Frühmarsch der deutschen Truppen in Russland begann heute damit dass die deutschen Truppen K..... in russisch Polen besetzten. Deutschland sandte Belgien ein Ultimatum, indem es ihm ein Bündnis anbot, wenn es deutsche Truppenbewegung Belgien unterstützt. Belgien lehnte dies ab. Deutsche Truppen sollen schon nahe Lüttig stehen u. die Stadt Arlons in Besitz genommen haben.

Nach Depeschen aus Brüssel sollen 100.000 Mann deutscher Truppen luxemburgisches Gebiet besetzt haben u. an der französischen Grenze aufmarschiert sein. In ganz Frankreich u. Belgien wurde Kriegsrecht erklärt. Der deutsche Kr. AUGSBURG" sandte ein FT TELEGRAMM nach Berlin, dass er den russischen Hafen Libau beschießt, der in Brande geraten ist. Die deutsche Flotte soll durch den K.W.K. nach dem Westen gegangen sein. Gefechte sind im Gang längs der Donau, wo die Serben versuchen die österreichische Grenze zu überschreiten. Französische Soldaten überschritten die deutsche Grenze in den Vogesen. Italien hat heute formell seine Neutralität in dem europäischen Krieg erklärt. Präsident Wilson ermahnt sein Volk ruhig zu bleiben u. der Rückkehr amerikanischer Bürger die jetzt über Europa zerstreut sind. Die amerikanische Neutralitätserklärung wird ganz sachlich klarlegen was Amerika vermag oder nicht in der europäischen Kriegssituation. Zur größeren Sicherheit hatten wir unsere FT-Gebestation abgestellt um uns nicht zu verraten. Durch aufgefangene FT-Telegramme ersehen wir, dass der Anfang an der "DRESDEN" allen unbekannt ist. Über die gegenwärtigen Verhältnisse zu Hause sind wir weiter nicht unterrichtet. Ob England mit macht oder nicht, dass müssen wir der Zeit überlassen. Unser Schiff ist in den Zustand gesetzt worden zu jeder Zeit kampfbereit zu sein. Unsere Stimmung ist eine gehobene, trotzdem jedem klar ist dass er in den nächsten Minuten sich auf dem Meeresboden wiederfinden kann.

Gegen Abend kam Triton - ein Gesandter Neptuns - an Bord, um die Taufe sämtlicher der zum ersten Mal den Äquator passierenden Mannschaften zu

verkündigen. Es wurden vier Fallreeps gestellt u. sämtliche Leute mussten antreten in Musterungsuniformen. Plötzlich ertönte eine Stimme längsseits: "Boot Ahoi!". Beide Maschinen stoppten, sämtliche Offiziere traten am Fallreep an und heraus stieg aus dem nassen Element Triton, der Gesandte Neptuns, mit zwei Gehilfen. Nachdem er Meldung von seiten der Offiziere erhalten hatte, dass keiner fehlte, schritt er die Front ab. Er musterte scharf u. bestimmte dass dieser einen Zahn lassen musste, jenem sollten die Haare geschnitten werden, dem dritten wurde die Kopfschere verordnet. Nach beendigter Musterung nahm Triton im Kreise sämtlicher Offiziere ein Gläschen Sekt in Empfang. Danach stieg er wieder in sein nasses Element u. wir durften weiterfahren.

5. August 1914 - ATL. OZEAN

Die Nacht verlief ruhig. Die Telegramm Nachricht blieb diese Tag aus. Bereits am frühen Morgen wurde damit begonnen sämtliche Kisten u. Kasten und alles entbehrliche Material zu vernichten. So wurden unzählige Gegenstände teilweise verbrannt oder über Bord geworfen, um beim Einschlagen einer Granate das herumfliegen von Splintern zu verhindern. Es wurden vernichtet, z. Teil: 2 Klaviere, sämtliche Farbenvorräte, leere Kohlensäure Flaschen, Bilder, Koffer, Reserve-Teile, Holzvorräte u. anderes mehr. Nachmittags 2 Uhr passierten wir den Äquator. Neptun kam an Bord...Dies war das seltsamste Schauspiel was ich bisher gesehen hatte. Es war ein mächtiger Wassertropf aufgebaut, daran schloss sich ein langer viereckiger Kanal, in welchem drei Feuerlösch-Schläuche mit vollem Druck ihr Wasser abgaben. Nachdem alle Mann versammelt waren, begann die Taufe. Jeder Offizier oder Mann kam dran. Es wurde eingeseift, bekam je nachdem er sich geführt hatte, sein Sündenregister vorgelesen. Danach wurde ihm mit einer 2 Meterlangen Holzschere die Haare geschnitten, mit einer 120 cm langen Brechstange ein oder zwei Zähne gezogen; oder er bekam 3 grosse Pillen aus Sägespäne=Öl und Kohlenstaub. Dann ging es Hals über Kopf rinn in den Wassertropf nach drei bis viermaligen tauchen in den Wasserkanal. Hier durchzukommen ohne das genügende gewünschte Seewasser geschlaucht zu haben war nicht so einfach. Gegen 5 Uhr war die Taufe beendet. Beim Abendessen kam es wieder zu lebhaften Debatten über den Engländer. Es wurden die fraglichen Verhältnisse näher betrachtet. Wahlweisen, Ulster Rebellen u. Kolonien. Ferner wurden einzelnen Zustände aus dem russisch-japanischen Krieg in Erwägung gezogen. Die Frage ob England uns den Krieg erklärt hat ist noch nicht beantwortet. Meine am 2. ds. Ms. zugezogene Magenerkältung hat sich gebessert.

6. August 1914 - ATL. OZEAN

Nachmittags 3:20 Uhrzeit 20 Min voraus. Amtliche Bestätigung der englischen Kriegserklärung. 12:15 Nm wurde Stb voraus ein Schiff gesichtet. Sofort wurde

Jagd auf dasselbe gemacht. 1:30 lagen wir längsseits. Es war ein englisches Handelsschiff, "DRUMCLIFF-Liverpool". Nachdem die Prisenmannschaft an Bord des Schiffes fuhr, wurden die Geschütze klargemacht, da zwei weitere Schiffe gemeldet waren. Der Telegrafist der "DRUMCLIFF" wollte telefunken, wurde aber durch unsre FT-Station verhindert, welche ihm sämtliche Apparate zerschlug. Nachdem die Papiere in Ordnung u. festgestellt worden war, dass das Schiff bereits vor Ausbruch des Krieges den Hafen verlassen hatte, setzte derselbe seine Fahrt unversehrt fort. Jetzt ging es Volldampf voraus auf die anderen Schiffe los. Bereits 4:30 hatten wir sie beide. Es waren wieder zwei Engländer: "HOSTILLIUS-Liverpool" und "LYNTON GRANGE-West". Nach vierstündlichen Aufenthalt konnten auch diese Schiffe ihre Fahrt weiter fortsetzen.

7. August 1914 - ATL. OZEAN

Um 11 Vm war "Alle Mann achteraus". Unser Kommandant hielt eine Ansprache in welcher er bekannt gab, dass England seit 3 Tagen mit zu unseren Feinde gehört. Da es uns versagt ist in der Heimat mitzukämpfen, wollen wir hier draußen unsern Mann stellen. Hat David einen Goliath erschlagen, warum soll uns das Glück nicht huld sein und wir mit einem stärkeren Gegner fertig werden? Denn solange noch einer zur Führung des Schiffes da ist, betritt kein Feind unsere Planken, gibt es kein streichen der Flagge. Also dann drauf auf dem Feind, siegen oder sterben... Mit dem "siegen" ist es nicht so einfach, unsere Kohle ist bald alle u. was ist ein Schiff ohne Kohle?.

8. August 1914 - ATL. OZEAN

Die Nacht verging ruhig. Wir halten Kurs nach den Inseln Fernando Noronha. Nachmittags 2 Uhr war unser Kohlendampfer gesichtet. Es war der deutsche Dampfer "CORRIENTES" von der H.S.D.G. Er erhielt Befehl uns zu folgen. Nicht allein Kohle, sondern äußerst günstige Nachrichten brachte er auch mit: Engländer versuchten Helgoland zu gewinnen, wurden aber unter großen Verlusten zurückgeschlagen. 17 Grossdampfschiffe verloren, während wir 2 kleine Kreuzer u. 21 Torpedoboote eingebüßt haben. Ferner soll ein Kohlendampfer mit 8.000 t Kohle für Geschwader englischer Kriegsschiffe unterwegs sein. Hoffentlich gelingt es uns denselben aufzubringen.

9. August 1914 - ATL. OZEAN

Gegen Morgen kam unser Bestimmungsort in Sicht. Es war dies die Halbinsel Parnaíba. Dieselbe liegt an der Ostseite Südamerikas, 3 Grad südlich. Hier gingen wir vor Anker u. begannen mit der Kohlenübernahme. Dies war für uns kolossal anstrengend. Wir kohlten 8 St, dann gingen wir 3 St Wache um dann wieder

weiter zu kohlen. So ging es durch bis am anderen Morgen 10 Uhr. Was die Proviantierung anbelangt, so erhielten wir von dem Dampfer "CORRIENTES" 2 geschlachtete Rinder, Speck, Mehl, Erbsen u. Bohnen.

10. August 1914 - PARNAIBA (BRAS.)

Das Kohlen neigte seinem Ende. Um die ermüdeten Leute aufzumuntern ging der I.O. durch die Bunker u. rief den Leuten zu: "Immer lustig...Schafft, Kerle, für jede Schaufel Kohle einen Engländer..." Auch wurden Zigarren ausgeteilt mit Bauchbinde, hier einer englischen Sorte. Gegen 10:30 kam der letzte Korb Kohlen über. 20 Min später bereits waren wir auf der Suche nach englischen Schiffen. 4 Uhr Nm Uhrzeit 20 Min voraus gestellt.

11. August 1914 - ATL. OZEAN

Der heutige Tag verlief ohne Zwischenfälle. Gegen Abend meldeten sich deutsche Schiffe mit Kohle und Proviant. Sie wurden nahe der Inseln Rocas beordert.

12. August 1914 - ATL. OZEAN

Morgens 5:30 wurde ein Schiff gesichtet. Es war "PRUSSIA", ein deutscher für uns bestimmter Dampfer. Im Laufe der Tage bekamen wir Trinkspritze.

Kap Vilano - Galia - Holländer

Deutscher Kaiser an der belgischen Grenze. Franzosen in Mühlhausen. Bestätigung, dass sieben englische Dreadnoughts durch deutsche Torpedoboote zerstört worden sind. Deutsche siegreich in Namur (Belgien). Namur und Nancy (Frankreich) eingenommen.

13. August 1914 – ATL. OZEAN

Bereits in aller Frühe wurde ein großes Schiff gesichtet. Die Kriegswache begab sich auf Stationen. Es war der für uns bestimmte Dampfer "BADEN" Kohle überzunehmen. Dies war aber nicht so einfach. Durch den Seegang wurden die Schiffe so zusammen geschleudert dass unser Schiff in allen Fugen krachte. Das ganze Schwalbennest des Bb.4 Geschütz ging dabei zum Teufel. Wir warfen deshalb los und suchten einen anderen Ankerplatz. Währenddessen liefen zwei weitere Schiffe ein: "PERSIA" u. "PRUSSIA". Der letztere hatte dreimal seinen Namen geändert: "PRUSSI" u. "RUSSI"; achtern hieß es "PRUSSIA". Nicht allein Kohle und Proviant brachten uns die Schiffe, sondern äußerst günstige Nachrichten: russische Flotten gänzlich vernichtet; russische Truppen

ins Ostpreußen eingedrungen, wurden von Landwehr zurück geworfen. Grosser Teil gefangen genommen. Drei englische Seeschlachten gewonnen, Franzosen geschlagen. Nancy eingenommen. Amerika Ultimatum an Japan wegen Kiautschou. Italien je 100.000 Mann an österreichischer u. französischer Grenze aufgestellt. Österreich dagegen 80.000 Mann. Pz.K. "GOEBEN" u. Gesch.K. "BRESLAU" sollen zwei Engländer vernichtet haben. Linienschiff "KRONPRINZ" soll 120 engl. Seeleute vom Tod des Ertrinken gerettet haben. In Argentinien und Chile sind Tausende von Kriegsfreiwillige die nach Deutschland wollen; wurden aber von dem vor dem Hafen liegenden englischen Groskr. "BERWICK" daran verhindert.

14. August 1914 - ROCAS

Gegen 10 Uhr Vm gingen wir bei "PRUSSIA" längsseits u. begannen mit der Kohlenübernahme. Dies war ein äußerst schwieriges Werk. Unzählige Male schlugen die Schiffe zusammen, das man glauben konnte unsere letzte St. sei gekommen. Gegen 6 Uhrs abends wurde das Kohlen unterbrochen und wir gingen nach Anbordnahme von Proviant, wobei sehr viel über Bord fiel, in See. Voran fuhr "BADEN", hinter uns "PRUSSIA", um die Engländer irre zu führen. Da wir an Bord eine Anzahl Kranke haben, so wurden dieselben ausgetauscht gegen Kriegsfreiwillige von der "CORRIENTES".

15. August 1914 – ATL. OZEAN

Die Nacht verlief ziemlich ruhig. Bei Morgengrauen konnte man sehen wie treulich uns "BADEN" u. "PRUSSIA" folgen. Gegen 11 Vm wurde ein Schiff gesichtet. Sofort gingen beide Maschinen äußerste Kraft voraus, während am Achtermast die schwedische Kriegsflagge herausflog. Als wir nun dem Schiffe so nahe waren, dass wir seine Nationalität, seine Flagge erkennen konnten, setzten wir die deutsche Kriegsflagge. Dies gewahr werden, versuchte der Dampfer auszurücken. Nach einer Aufforderung zu stoppen oder den bleiernen Gruss in Empfang zu nehmen, drehte der Dampfer auf u. stoppte. Zirka 30 Min später war unsere Prisenmannschaft an Bord. Diese besteht aus einem Prisenoffizier, Signalpersonal, Sprengleute, Pumpenmeister, Schreiber u. Prisenmannschaft. Bewaffnet waren sämtliche Leut mit Seitengewehr u. Revolver. Der Zweck der Prisenmannschaft ist der Name des Schiffes, die Reise auf Woher-Wohin, die Ladung u. sämtliche andere Räume auf Konterbande zu durchsuchen. Es wurde festgestellt dass das Schiff ein Engländer, "HYADES", von Buenos Aires am 26. Juli ausgelaufen, dann aber den Ausbruch des Krieges erfahren, Pernambuco angelaufen habe, auf Veranlassung des Konsuls aber wieder ausgelaufen sei. Die Ladung besteht aus Mais u. war nach Rotterdam bestimmt. Da nun anzunehmen war dass das Schiff, bzw. die Ladung ihren Bestimmungsort nicht erreichen würde, sondern diese Ladung von Engländern oder Franzosen gekapert werden

konnte, so wurde beschlossen den Dampfer zu vernichten. Aus diesem Anlass musste die Besatzung in einer halben Stunde bereit sein das Schiff zu verlassen. Es wurde ihr jedoch eine St. Frist gewährt. Nach Ablauf derselben waren sämtliche Leute auf der "PRUSSIA" untergebracht. Kaum war dies geschehen als auch schon unsere Geschütze ihren eisernen Mund auftraten u. ihren Gruß in die Maschinen u. Heizräume sandten, welche ein Übungsschießen an dem sämtliche Geschütze einzeln schossen, um danach ganze Breitseiten zu feuern. Die Salven rissen große Löcher in die Bordwand. Von den abgegebenen 45 Schüssen war nur ein Fehlschuss bei 800 m Entfernung. Das Wasser drang schnell in die Räume ein u. nach kurzer Zeit begann sich das Schiff auf die Seite zu legen. Es hielt aber noch eine gute Zeit, da die Maisladung das Schiff an versinken hinderte. Nach 20 Min drang das Wasser zu den oberen Ladelücken ein. Der Kasten legte sich auf die Seite, sodass das Wasser zum Schornstein herauslief. Das Schiff brach mitten durch u.sackte ab. Die Wellen schlugen über dem Schiff zusammen u. aus war das schöne Schauspiel. Dies war das erste größere Schiff welches ich untergehen sah.

16. August 1914 - ATL. OZEAN

Die Suche verlief ohne Zwischenfälle. 1 Uhr Nm wurden Rauchwolken am Horizont gesichtet. Kurze Zeit danach sah man auch den zugehörigen Schornstein. Sofort kam Befehl "Maschinen höchste Umdrehungen wie möglich". Der Dampfer musste uns bemerkt haben, denn er fiel von seinem Kurs ab u. die Entfernung zwischen uns blieb dieselbe. Um nun den Kerl nicht entwischen zu lassen, steckten wir zwei weitere Kessel an, was zur Folge hatte, dass um 4 Uhr Nm wir den Dampfer zur Strecke gebracht hatten. Es war wieder ein Engländer, "SYAMESE PRINZL-Newcastle". Es wurde festgestellt, dass das Schiff von Liverpool nach Buenos Aires u. als Ladung elektrische Maschinen u. Klaviere an Bord hatte. Wir hätten nun den Dampfer selbst als feindliches Gut absaufen können; mussten aber, da die Ware neutral - argentinisches Gut - bezahlen. Da jedoch der Dampfer für Kriegszwecke nicht in Frage kam, ließen wir ihn laufen. Um 5 Nm fuhren wir weiter, um die Jagd von neuem aufzunehmen.

17. August 1914 - ATL. OZEAN

Heute ereignete sich nichts besonderes. Es wurden Erkennungssignale ausgebracht. FT-Telegramme: die Lage im Osten u. Westen äußerst günstig. "GOEBEN" u. "BRESLAU" sollen sein.

18. August 1914 - ATL. OZEAN

Der Tag verlief ohne Zwischenfall. Nachts 12 Uhr kam plötzlich "Kriegswache Achtung". Es war ein Schiff in Sicht. Alles war gespannt auf kommende

Dinge. Es stellte sich heraus, dass es "SANTA LUCIA", ein für uns bestimmter Proviantdampfer war. Unser bisheriger Dampfer "PRUSSIA" wurde detachiert.

19. August 1914 - TRINIDAD (BRASIL)

Bereits in aller früh wurde Insel Trinidad (Brasil.) gesichtet, 21. Breitengrad. Dieselbe ist unbewohnt und besteht aus kahlen Felsen. In einer stillen Bucht derselben sollten wir Kohlen. Sie war auch gleichzeitig der Treffpunkt sämtlicher deutscher Handelsschiffe, welche für Kohle u. Proviant zu sorgen hatten. Es waren die Schiffe BADEN, SANTA LUCIA, ISABELLA, STEIERMARK u. ELEONORE WÖRMANN vorhanden. 4 Uhr Nm begann die Kohlenübernahme. Die "BADEN" kam längsseits. Das Kohlen war furchtbar anstrengend u. dauerte bis am anderen Morgen 5 Uhr. Jetzt musste eine Pause gemacht werden, denn die Leute waren so ermattet, dass man befürchtete sie würden zusammenbrechen. Aus diesem Grunde wurde eine Pause von 5 St. gemacht.

20. August 1914 - TRINIDAD

Morgens gegen 5 Uhr traf das Kanonenboot "EBER" von der Ostafrikanischen Station ein. Um 10 Uhr Vm begann die Kohlenübernahme wieder. Dieselbe dauerte dann bis 8 Uhr. Zu dieser Zeit hatten wir 1.000 t Kohle über. Jetzt begannen wir mit der Proviantübernahme. Diese dauerte bis 12 Uhr nachts. "ISABELLA" begab sich auf Vorposten. Dadurch durften wir des nachts durchschlafen. Dies tat aber auch tatsächlich gut!

21. August 1914 - TRINIDAD

Früh 8.30 fuhren wir weiter. Die beiden Hilfskreuzer "BADEN" u. "ISABELLA" begleiteten uns; ersterer voraus, letzterer achteraus.

22/23. August 1914 - ATL. OZEAN

Diese beiden Tage verliefen ohne jegliche Zwischenfälle. Wir halten den Kurs nach der La Plata Mündung, um auf die Dampferfahrtlinie zu kommen und eventuell englische oder französische Schiffe zu kapern. 12:40 Uhr wurde die Uhrzeit 20 Min zurückgestellt.

24. August 1914 - ATL. OZEAN

Das Glück schien uns hold zu sein; denn nachts 11:20 Uhr wurde uns von "BADEN" ein Schiff gemeldet: "Kriegswache Achtung!". Stellte sich heraus, dass es ein Italiener war. 12:57 Uhrzeit 20 Min zurück.

25. August 1914 - ATL. OZEAN

Das Wetter war heute herrlich, jedoch bereits etwas frisch. Man merkt es doch, dass wir uns immer mehr dem südlichen Eismeer nähern. 12:45 Uhrzeit 10 Min zurück.

26. August 1914 - ATL. OZEAN

Gegen 10 Uhr morgens wurde uns von unsren HK "BADEN" ein Dampfer gemeldet. Sofort machten wir Jagd auf ihn u. hatten gar Glück denselben zu erwischen. Es war wiederum ein Engländer: "HOLMWOOD-London". Es wurde festgestellt dass das Schiff England mit einer Kohleladung verlassen hatte, um dieselbe einer englischen Eisenbahngesellschaft in Argentinien zu bringen. Das Schiff hatte Las Palmas angelaufen u. von dem Ausbruch des Krieges gehört. Trotzdem ist dasselbe wieder ausgelaufen. Es wird angenommen dass der englische Gouverneur aus Las Palmas dem Schiff befohlen hatte nach der La Plata Mündung zu laufen, um hier die englischen Kriegsschiffe mit Kohle zu versehen. Aus diesem Grunde wurde der Mannschaft befohlen das Schiff innerhalb einer halben Stunde zu verlassen. Nachdem dann noch sämtlich für uns brauchbare Sachen wie Kohleschaufeln, Schrauben, Bunkerlampen, Speck u. Schinke mitgenommen wurde, wurden zwei Dynamitpatronen zur Entzündung gebracht, was zur Folge hatte, dass das Schiff in kurzer Zeit sank. Als der auf der "ISABELLA" untergebrachte Kommandant der "HOLMWOOD" sein Schiff sich wie ein Trunkener auf der Wasseroberfläche herumtaumeln sah, fluchte er ganz fürchterlich u. wünschte uns mit harten Worten den Tod. Dessen ungeachtet, sank das Schiff immer tiefer. Plötzlich ein heftiges Aufbäumen, dann ein lauter Krach, eine mächtige Kohlenstaubwolke bildete sich über der Wasseroberfläche u. als dieselbe verschwunden war, sah man nur noch den Bug des Schiffes aus dem Wasser heraus gucken. Das Schiff war mitten durchgebrochen u. 6.000 t Kohle rauschten in die Tiefe. Bevor wir jedoch den Rest des Schiffes verschwinden sahen, mussten wir bereits wieder voraus eilen, war doch ein englischer Tankdampfer gemeldet. Eine Stunde später hatten wir bereits den Burschen. Es war der Engländer "KATHARINA PAAR". Da derselbe neutrale Ladung hatte, durfte er weiterfahren. Gegen 3 Uhr Nm sollte Kohleübernahme sein. Trotz der stürmischen See wurde damit begonnen, musste aber, da ein großes Brandungsboot kenterte, unterbleiben.

27. August 1914 - ATL. OZEAN

Die Kälte nimmt zu. Die ganze Nacht durch Frost nicht schlafen können. Beim Aufstehen Glieder direkt steif gefroren. Abends fangen wir bereits mit Hartbrot an. Es ist ansonst schweres Wetter, das Schiff holt bis zu 28 Grad über. Gegen 10 Uhr morgens wurde uns von der "ISABELLA" ein Dampfer gemeldet. Es war ein englischer HK "HARABIK", 24.000 t, 18 Sm u 2x12,7 cm Geschütze. Da der

HK 18 Sm lief, wir dagegen bloss 12 Sm Geschwindigkeit, dazu Kohlenmangel, stürmische See u. schlechte Gelegenheit zur Kohlenübernahme hatten, war es uns unmöglich denselben zu verfolgen. Aus einem Gespräch zwischen "BADEN" u. "ARABIK" geht hervor dass der Dampfer in Rio de Janeiro gelegen u. mit der Versicherung von seiten des englischen Generalkonsuls - "das Wasser sei total sicher, die Anwesenheit eines deutschen Kriegsschiffes sei ein Ding der Unmöglichkeit" - ausgelaufen sei. Dies ist wieder ein sicheres Zeichen das unsre Fährte nicht entdeckt ist denn, wenn es den Engländer gelänge unsere Spur aufzufinden, so würden nicht weniger als 24 Schiffe Jagd auf uns machen u. dann; viele Hunde sind des Hasens Tod. 11 Uhr nachts war ich an Deck. Da sah ich zum ersten Mal das berühmte Meeresleuchten. Das Wasser ist äußerst phosphorhaltig. Das an Deck geschleuderte Wasser sieht dann beim Anstossen wie feurige Schlangen aus. 9 Grad Kälte!

28. August 1914 - ATL. OZEAN

Die Nacht war hundekalt, das Wasser welches mit ungeheurer Kraft gegen die Bordwände geschleudert wurde, drängte sich durch die unsrigen Geschützluken u. floss in kleineren Mengen durch den Raum. Ich stand auf u. zog mir Strümpfe u. Jumper an, um wenigstens etwas warm zu werden. Gegen Morgen hatte sich die See etwas beruhigt. Da Schiffe gesichtet wurden, setzten wir die brasilianische Flagge. Am Horizont zeigte sich ein großes Segelschiff. Wir hielten direkt Kurs darauf zu. Auf Aufruf setzte es die italienische Flagge u. durfte auf diese Weise seine Reise fortsetzen. Am Abend gab es wieder Hartbroot.

29. August 1914 - ATL. OZEAN

Heute gelang es mir, einige von dem erledigten Dampfer "HOLMWOOD" mitgebrachten Zeitungen zu bekommen. Es spottet jeglicher Beschreibung mit was für eine Intelligenz, sich die Engl. u. Franz. etwas vorlügen. Die Aufrufe, welche die Deutschen in Argentinien, Brasil u. Chile erlassen haben sind treu u. zeigen von großer Anhänglichkeit u. Aufopferungsgeist für Deutschland. Eine englische Depesche, über unser Schiff, bezeugt dass der deutsche Kreuzer, welcher bisher der Schrecken der Handelsmarine an der Ostküste Süd-Amerikas war, von dem englischen Großkreuzer erledigt sei. Die Engländer trauen sich doch selbst zu viel Tapferkeit zu. Gegen 10 Uhr wurde der südliche Wendekreis des Steinbocks passiert. Leider ist festgestellt worden dass durch das liegen vor Trinidad unsere Kompassse Ablenkungen erhalten haben, was auf die Erzhaltigen Berge daselbst zurückzuführen ist.

30. August 1914 - ATL. OZEAN - PATAGONIEN

Liefen heute 50 Sm unter Land. Die Nacht versprach kolossal kalt zu werden.

31. August 1914 -TORA - GUANACO BAY

Nachmittags gingen wir in der Guanaco Bay vor Anker; zweite Kohlenübernahme. "BADEN" kam längsseits, "ISABELLA" ging auf Vorposten. Ausser Kohle wurde noch Öl u. Maschinenvorräte u. Proviant übernommen. 10 Uhr abends wurde mit Kohlen aufgehört.

1. Sept 1914 - TORA - GUANACO BAY

Frühmorgens 8 Uhr wurde die Kohlenübernahme fortgesetzt. Gegen 4 Uhr Nm war das Kohlen beendet. Die "BADEN" schlachtete 2 Rinder u.4 Schafe für uns, damit wir wieder mal frisches Fleisch hatten. Die Nacht blieben wir unter Dampf liegen.

2. Sept. 1914 - GUANACO BAY

Früh 11 Uhr ging es weiter. Die "BADEN" begleitete u. "ISABELLA" wurde nach Punta Arenas detachiert zwecks Einkäufen von winterlichen Kleidern, Lebensmittel u. Materialien. Kurz vor 12 Uhr nachts war "Kriegswache Achtung", ein Schiff Bb voraus. Es war ein Dampfer von Amerika-Süd-Linie mit argentinischer Flagge. Kommandant, I.O. u. Ingenieur waren Deutsche. Kurs nach W.

3. Sept. 1914 - SPITZE VON FEUERLAND.

Heute wütete den Tag ein heftiger Zyklon. 11:30 nachts drehten wir nach Westen bei, hatten also das falsche Kap Horn erreicht.

4. Sept. 1914 - KAP HORN

Früh nachts Telegramme: Deutsche lieferten Russen eine Schlacht. Russen verloren 10.000 Verwundete u. Tote 90.000 Gefangene. Deutsche gewannen eine Schlacht in Frankreich, ebenfalls österreichischer gegen Russland.

5. Sept. 1914 - FEUERLAND - ORANGE BAY

Gegen mittag liefen wir mit "BADEN" in Orange Bay ein, machten Feuer aus u. begannen mit Kriegsmässigen Kesselreinigung.

8. Sept. 1914 - FEUERLAND - ORANGE BAY

Kohlenübernahme: 300 t.

11. Sept. 1914 - ORANGE BAY

“ISABELLA” trifft ein mit sämtlichen Sachen u. einer Unmenge Wurst.

14. Sept. 1914 - ORANGE BAY

Kohlenübernahme von “ISABELLA”: 150 t.

16. Sept. 1914 - ORANGE BAY

Beendigung der Kesselreinigung. Dampf auf. 12:30 Uhr Weiterfahrt um das Falsche Kap Horn nach der Westküste (Chile). “BADEN” u. “ISABELLA” begleiten uns.

18. Sept. 1914 - WESTKÜSTE-SÜDAMERIKAS (ST. OZEAN)

Englischer HK gemeldet. Kreuzten den ganzen Tag vor derselben Einfahrt der Magellanstrasse. Es herrschte furchtbare Spannung unter der Besatzung.

19. Sept. 1914 - ST. OZEAN

Die “BADEN” u. “ISABELLA” befanden sich auf Vorposten. Wir selbst fuhren kleine Fahrt, denn es wurde ein Parfickdampfer erwartet. Endlich gegen 1 Uhr wurde er uns gemeldet. Sofort wurde Jagd auf ihn gemacht. Als er jedoch uns bemerkte schöpfte er Verdacht u. fuhr eiligst unter Land. Selbst drei blinde Kanonenschüsse brachten ihn nicht ganz zum stoppen. Er bog in den Smith-Kanal ein. Da er nun jedoch in neutralem Gebiet war durften wir ihm nichts anhaben. So in Sicherheit gebracht setzte er gleich sein FT in Bewegung u. rief um Hilfe: “Zwei deutsche Kreuzer verfolgen uns...” Wir kreuzten die ganze Nacht nah vor der Einfahrt. Leider kam das Schiff aber nicht zum Vorschein. Der Dampfer war mit 1.200 Kriegsfreiwilligen, was uns abhielt scharf zu schiessen. Ein zweites Telegramm besagt dass derselbe aufgelaufen sei.

20. Sept. 1914 - STILLER OZEAN

Heute Vortrag über die augenblickliche Kriegslage u. über Prisengesetz. Das Entkommen des gestrichen Dampfers hat uns einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht, denn nun ist unsere Lage entdeckt.

21. Sept 1914 - GOLF VON PENAS - QUENTIN-BUCHT

Heute Nachmittag einlaufen in der Quentin-Bucht zwecks Kohlenübernahme. Riesige Eisgletscher!

22. Sept. 1914 - QUENTIN-BUCHT

Kohlenübernahme von "ISABELLA": 400 t. Abends weiterfahrt nach Norden.

24. Sept. 1914 - STILLER OZEAN

Gegen Abend Kriegsschiff gesichtet, englischer Typ. Verfolgten bis Nacht. Stellten dann nach Anlauf fest, dass es ein chilenischer Küstenpanzer war. Gegen 5 Uhr Nm ging derselbe vor Anker.

25. Sept. 1914 - STILLER OZEAN

Erhielten heute Meldung, dass das Ostasiatische Geschwader abgedampft sei um sich mit uns zu vereinigen.

27. Sept. 1914 - STILLER OZEAN

"ISABELLA" detachiert nach Coronel zwecks Nachrichtendienst.

29. Sept. 1914 - STILLER OZEAN

Kurs nach Golf von Penas. Es sind zwei Kosmos-Dampfer für uns eingetroffen mit Kohle u. Proviant. Gegen 10 Uhr erhielten wir von dem deutschen Generalkonsul für Süd-Amerika, durch ein im Hafen liegendes deutsches Schiff, die Meldung dass unsere Fahrte von den Engländern entdeckt und dieselben, um uns abzumursen, 2 Panzerkreuzer, 1 Kreuzer u. 1 H Kreuzer abgesandt haben. Dieselben haben bereits die Magellanstraße an der Westküste verlassen. Durch diese Nachricht gewarnt, machten wir kehrt u. fuhren wieder Norden.

30. Sept. 1914 - STILLER OZEAN

Vortrag über die jetzige Kriegslage, soweit wir durch Zeitungen u. FT unterrichtet. Gleichzeitig wurde erwähnt, dass wir 2 sehr böse Tage vor uns haben. Wir sind unseren Verfolgern nur 24 St. voraus. Dies ist noch eine lange Frist, wird aber noch dadurch verringert, dass wir Kohle übernehmen müssen, welches mindestens 12 St. dauert. Sollte dies geschehen, so können uns die Engländer den Jubel blasen.

2. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

In aller Frühe hatten wir die Insel Juan Fernández in Sicht. Im Bereich derselben sollten wir auch kohlen. Leider konnte die "BADEN" nicht längsseits kommen, da die See zu unruhig war. Es wurde deshalb aus Booten gekohlt. Bei dem Versuch

Fische zu angeln, fingen wir eine ganze Menge, wodurch ich seit langem wieder mal etwas ordentliches zu essen bekam.

3. Oktober 1914 - JUAN FERNÁNDEZ INSELN

In aller Frühe begann wieder das Kohlen übernehmen. 5 Uhr beendet, 6:30 Uhr Weiterfahrt.

4. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

Heute morgen nahm uns die "BADEN" in Schlepp. Wir machten Feuer aus, um die wenigen Kohlen, die wir haben, zu sparen. Fallen Kurs nach den Osterinseln.

6. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

Heute wurden alle Mann gewogen. Gewicht: 67 kg. Beim Sonnenuntergang bemerkte man am Horizont 3 Schiffe. Bei einer genauen Untersuchung stellte sich heraus, dass dies eine Fata Morgana, ein Wolkengebilde, war. FT-Telegramme besagten, dass sich 4 weitere Schiffe nach der Osterinsel begaben, um den Ostasiatischen Geschwader eine Schlappe zu liefern. Demnach müsste also Verrat im Spiele sein, denn das Auslaufen des Geschwaders war geheim.

8. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

Den vorhergehenden Abend wütete ein heftiger Sturm. Gegen 2 Uhr morgens wurde ich durch einen heftigen Krach munter. Die Stahltrasse, welche uns mit der "BADEN" verband, war gerissen. Sofort war Dampf auf und bereits 25 Min später fuhren wir mit eigenen Maschinen. Seit heut stehen wir unter dem Befehl des Admiral von Spee, Befehlshaber des Ostasiatischen Geschwaders.

9. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

Heute wurde bekannt gegeben, dass wir von Morgen früh 8 Uhr Aufklärungsdienst für die Flotte leisten u. jedes Schiff, gleich welcher Größe, mit der Torpedowaffe angreifen sollen.

10. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

Der Handelskrieg ist vorläufig aufgehoben, gilt es jetzt doch anders zu kämpfen. Der angebliche ist folgender: in einer der vielen Buchten sollen 2 feindliche Schiffe liegen um Maschinen zu überholen. Unsere Aufgabe nun ist es dieselben zu überrumpeln u. in den Klump zu schießen, oder aber selbst in das Gras zu

beissen. Gegen 12:30 nachts wurde am Horizont ein Scheinwerfer aufleuchten beobachtet. Sofort war Alarm. Die Geschützleute u. Scheinwerfergäste lagen vor den Geschützen bzw. Scheinwerfern. Im Nu war alles klar. Beide Maschinen äußerste Kraft voraus. Leider stellte es sich heraus, dass auch diesmal es sich um eine Täuschung handelte. Es war der Mond.

11. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

“Alles klar zum Angriff!”. Äußerst freudige doch gespannte Stimmung, Ansprache des Kommandanten. Kirche u. nachdem lustige Musikstücke. Nachmittags 4 Uhr war “Pfeifen u. Lunten aus!”. Munition wurde bei den Geschützen klargelegt u. weitere Munitionsdepots eingerichtet. Sämtliche an Bord befindlichen Leute mussten reines Unterzeug u grobes blaues Oberzeug anziehen. Dann gab es Abendbrot. Nach Einnahme desselben wurden Raschbinden verteilt. Auch wurden beide Verbandsplätze eingerichtet. Die Mannschaft musste angezogen auf ihren Stationen schlafen. 8:30 Uhr ging es gegen den vermutlichen Feind vor. Legte mich ruhig schlafen u. wartete der Dinge die da kommen sollten. Früh 4 Uhr wurde ich geweckt. Trotz angestrengten Absuchen sämtlicher Buchten konnten wir diesmal den Feind nicht antreffen...

12. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

Bei Morgengrauen sah man mächtige Rauchwolken am Horizont. Es war das gemeldete Geschwader bestehend aus den Panzerkreuzern GNEISENAU, SCHARNHORST, den Kreuzer NÜRNBERG u. den Begleitschiffen Reichsdampfer YORK, KROKODIL, TITANIA u. unsere BADEN. Wir gesellten uns zu ihnen u. gingen 9:40 Uhr gemeinsam vor der Osterinsel vor Anker. NÜRNBERG u. GNEISENAU begannen sofort mit der Kohlenübernahme. Zu unserem größten Leidwesen erfuhr ich dass die Flotte noch weniger Proviant habe wie wir; bei uns ist so wie so die größte Hungerkur. An Land wohnen etliche Kanagger mit Ausnahme eines Weissen, welcher englischer Nation ist. Selbiger hat über 200.000 Stück Vieh.

Sind mit ihm übereingekommen uns 120 Ochsen abzulassen, da wir absolut kein Fleisch haben. 8 Uhr abends fuhren wir wieder in See, da an Land mächtige Feuer angezündet waren, welche weithin sichtbar sind. Aus diesem Grunde verliessen wir die Insel u. gingen auf Vorposten, ebenfalls das gesamte Geschwader.

13. Oktober 1914 - OSTERINSEL

Morgens 7 Uhr lief die gesamte Flotte wieder auf dem alten Ankerplatz ein. Die einzelnen Schiffe fingen mit der Kohlenübernahme an. Heute starb ein Winkmeistermaat von SMS GNEISENAU, ebenfalls ein Oberverwaltermaat von SMS NÜRNBERG. Beide bekamen ein Seemannsgrab.

14. Oktober 1914 - OSTERINSEL

8:30 lief LKr. LEIPZIG ein u. mit ihm 3 HK: die Dampfer KARNAK, GÖTTINGEN und AMASIS.

15. Oktober 1914 - OSTERINSEL

Heute begannen wir mit der Kohlenübernahme. Da die See ziemlich unruhig konnte der Dampfer nicht längsseits kommen. Aus diesem Grunde wurde aus Booten gekohlt, was sehr langweilig war. Gegen Abend das Kohlen abgebrochen.

16. Oktober 1914 - OSTERINSEL

Bereits in aller Frühe wurde die Kohlenübernahme fortgesetzt. Diesmal wieder aus Booten.

17. Oktober 1914 - OSTERINSEL

BADEN kam 7 Uhr längsseits zwecks Kohlenübernahme. Wie groß der Unterschied zwischen beiden Arten der Kohlenübernahme ist geht daraus hervor, dass beim Kohlen aus Booten in den ersten 3 St 30, 33 u. 31 t Kohle, aus BADEN direkt 87, 93 u. 91 t. Kohle überkamen.

18. Oktober 1914 - OSTERINSEL

Abends 5 Uhr verließ das gesamte Geschwader - SCHARNHORST, GNEISENAU, LEIPZIG, DRESDEN und die Transportschiffe KARNAK, AMASIS u. GÖTTINGEN die Osterinsel. NÜRNBERG u. BADEN blieben zurück, da LKr. N. mit der Reparatur seiner Bb. Schraube beschäftigt war.

19. Oktober 1914 - STILLER OZ.

Kurs nach Osten = Juan Fernández. LEIPZIG ging auf Vorposten. NÜRNBERG u. BADEN trafen im Laufe des Tages ein.

20. Oktober 1914 - STILLER OZ.

Kurs nach Osten. Morgens 9 Uhr Segler an Stb. LEIPZIG ging längsseits. Chilene. Gegen Abend ging LEIPZIG wieder auf Vorposten.

21. Oktober 1914 - STILLER OZ.

Kurs nach Osten. GNEISENAU auf Vorposten.

22. Oktober 1914 - STILLER OZ.

Kurs nach Osten. SCHARNHORST auf Vorposten. Heute wurde Kaisers Geburtstag gefeiert.

23. Oktober 1914 - STILLER OZ.

Telegramm: Japaner Marianeninseln genommen. DRESDEN auf Vorposten, LEIPZIG detachiert.

24. Oktober 1914 - STILLER OZ.

Gegen 5 Uhr Nm marschierten sämtliche Schiffe auf (außer LEIPZIG) u. es wurde gestoppt. Boote wurden zu Wasser gelassen, welche alle zu SCHARNHORST fuhren u. dort vom Admiral ihre Befehle erhielten. 7 Uhr ging die Fahrt weiter.

25. Oktober 1914 - STILLER OZ.

Der heutige Tag verlief außer den eingelaufenen FTs ohne besondere Zwischenfälle.

26. Oktober 1914 - STILLER OZ.

Bereits in aller Frühe hatten wir die Insel Más Afuera in Sicht. 5 Uhr Vm ging die gesamte Flotte vor Anker. Gegen 8 Uhr Vm begann die Kohlenübernahme aus BADEN. Da ich diesmal vom Kohlen befreit war, machte ich mich bei zu Angeln. Es gelang mir u. vielen Anderen eine Menge Fische zu erbeuten. Zuerst wurde einer fein in Butter gebraten. Die übrigen wurden fein in Salzwasser gekocht u. dann sauer gemacht. So reichten dieselben auf etliche Tage. Unser Proviant ist wieder mal sehr knapp. 5 Uhr Nm war die Kohlenübernahme beendet.

27. Oktober 1914 - MAS AFUERA INSEL

Heute morgen traf die LEIPZIG wieder ein. Auch traf ein deutscher HKr, PRINZ EITEL FRIEDRICH, ein. Selbiger hatte die Besatzung des Kanonenboot LUCHS an Bord. Die Mission der LEIPZIG war folgende: da wir den Aufenthalt der Engländer erfahren wollten, um ihnen ein Gefecht zu liefern, wurde die LEIPZIG nach Insel Más-A-Tierra gesandt. Hier sollte sie vor Anker gehen u. FT-Rufe nach den Kohlendampfer angeben. Dadurch sollten sich die Engländer verleiten lassen, Jagd auf LEIPZIG zu machen...LEIPZIG kam auch glücklich an u. sandte ihre FT-Rufe. Es antwortete aber kein deutsches Schiff, sondern ein englischer HKr. Ein Teil der Besatzung ging an Land um sich hier zu zeigen u. die Engländer aufmerksam zu machen. Es wurden auch Unterhandlungen mit dem Konsul gepflegt, wegen Übernahme von Kohle u. Proviant. Selbiger verbot dem

Schiff länger als 24 St liegen zu bleiben, gestattete aber demselben am anderen Tage wiederzukommen.

Daran dachte die LEIPZIG aber nicht, sondern kam zu uns zurück. Dabei stieß sie auf PRINZ EITEL FRIEDRICH u. brachten denselben mit. Bei uns angelangt begann LEIPZIG sofort mit der Kohlenübernahme. Diese Nacht war ein FT-Telegramm gekommen, welches besagte, dass KARNAK u. YORK die chilenische Hoheitsgrenze erreicht u. glücklich in Valparaíso eingelaufen sind. Außerdem brachte uns der HKr P.E.F eine Menge neue Nachrichten mit. Abends, zwischen 6-7 Uhr, lief die gesamte Flotte, darunter auch TITANIA, wieder aus mit nördlichem Kurs, um einen von Amerika für uns gestellten Kohle u. Proviantdampfer in Empfang zu nehmen.

28. Oktober 1914 - STILLER OZEAN

Der Tag verlief ruhig. Kurs nach Nord-Ost. Gegen 1 Uhr Nm änderten wir denselben nach Ost. Es traf Meldung ein, dass Engländer vor Valparaíso kreuzten, um die ausgelaufenen deutsche Schiffe wahrzunehmen.

(In KWs Tagebuch, letzte halbe Seite frei, jetzt 31. Okt. 14)

31. Oktober 1914 - HÖHE VON VALPARAISO

Heute 11 Uhr Vm traf SANTA ISABELL mit Kohle u. Proviant wieder bei uns ein. Nachts hatten wir die Nachricht erhalten, dass der Engländer 200 Sm südlich kreuzte.

Wir wollen nun mit aller Gewalt desselben handhaft werden u. ihm zum Gefecht zwingen. Deshalb versuchen wir wieder dieselben irre zu führen. Es wurden die Hilfskreuzer LUCHS, PRINZ E. F. und GÖTTINGEN nach Valparaíso gesandt. Selbige liefen ein u. wollten Kohle u. Proviant nehmen. Nun müsste dies LUCHS innerhalb 24 St. erledigt haben; denn wenn er nach Ablauf dieser Frist nicht ausläuft, muss er desarmieren, d.h. es werden die Verschleißteile der Geschütze abgenommen. Kaum eingelaufen, ging auch schon ein FT-Telegramm nach allen Richtungen los: "Ein deutscher HKr mit vielen Geschützen u. ein Transporter hier eingelaufen..." Die englischen Schiffe erhielten dies u. gaben zurück: "Angabe wann Schiff ausläuft u Kurs beobachten..." Nun erhielten wir vom Land ein Geheimtelegramm, dass die Engländer vor Coronel lagen u. einer von ihnen im Hafen kohlte. Ihre Frist läuft bis Sonntag 2 Uhr Nm. Dies erhalten u. Dampf aufmachen in allen Kesseln war eins.

1. November 1914 - STILLER OZEAN

Die Nacht verlief ohne Zwischenfälle. Gegen Morgen begann die See unruhig zu werden. Dazu kam noch, dass ein leichter Nebel die Wasserfläche bedeckte. Wir fuhren mit 18 Sm Geschwindigkeit (Knoten) - SCHARNHORST als

Flaggschiff - während in Kiellinie GNEISENAU, LEIPZIG, NÜRNBERG u. DRESDEN folgten. Da unsere Geschwindigkeit immer mehr steigerte, konnten die Transportschiffe BADEN, STA. ISABELL u. AMASIS uns nicht folgen. Die Entfernung zwischen uns u. dem Feinde betrug jetzt annähernd 230-250 Sm (ca.444 Km). Da, gegen 10 Uhr Vm, tauchte an Bb-Seite ein riesiges Viermast-Vollschiff aus dem Nebel heraus. Die NÜRNBERG erhielt Befehl sofort auszuscheren u. den Segler zu stellen. Wir fuhren mit Geschwindigkeit weiter. So eilte mittlerweile die Mittagsstunde heran. Um 12 Uhr begab ich mich auf die Wache. Kurz nach 1 Uhr Nm kam Meldung, dass ein Segler an Bb-Seite weit in See sichtbar wurde. Um unsere Streitkräfte nicht noch mehr zu schwächen, ließen wir von der Verfolgung ab. Da trafen wir unsren Transport Dampfer TITANIA, welcher auf das Erscheinen des amerikanischen Kohle u Proviant Dampfer, der für uns bestellt war, wartete. TITANIA erhielt nun Befehl den Segler, wenn Konterbande vorhanden, einzubringen. Er setzte die deutsche Kriegsflagge u. steuerte auf den Segler los. Dieser, in der Meinung einen deutschen HKr mit Geschützen vor sich zu haben, drehte bei u. stoppte. Es war ein mit Kohle-Ladung, u. zwar 2.500 t beste englische Kali-Kohle, welche anscheinend für die englischen Kriegsschiffe bestimmt war. Der Kapitän gab sich ziemlich gleichgültig denn er sagte, es wäre ihm ganz gleich ob die Kohle englische oder deutsche Kriegsschiffe verfeuerten...Daraufhin dampfte TITANIA mit dem Segler nach den Más-A-Tierra Inseln. Als ich um 4 Uhr Nm von der Wache kam, war immer noch nichts von dem Feinde zu sehen. Auch an dem Benehmen der Leute war nicht die geringste Aufregung zu bemerken. Ja, es war gar nicht als ob wir dem Feind entgegen gingen. Einige lasen Bücher oder schliefen, andere spielten Klavier oder lagen an Deck u. liessen sich von der Sonne bescheinen. Nachdem ich mich gebadet u. angezogen hatte, wollte auch ich ein kleines Spielchen machen. Wir setzten uns an die Wand. Kaum angefangen, ertönte plötzlich 4:30 Uhr Nm Befehl: "Klarschiff zum Gefecht!" Das hier, welches sich dem Auge bot, lässt sich schwer zu beschreiben. Im Nu war alles auf Gefechtsstation um die letzten Vorbereitungen zu treffen. Ja, selbst die sich eben noch badenden Heizer eilten halb nackt nach ihrer Gefechtsstation. Es wurde fieberhaft gearbeitet.

In der guten Zeit von 10 Min war das Schiff "Klar zum Gefecht!": d.h., sämtliche Vorbereitungen waren getroffen, wie: aufstellen von Wasser u. Essig Eimer, herrichten von beiden Verbandplätze u. Überbord werfen sämtlicher leicht brennbare Gegenstände. Einschlagende Granaten können grosse Splitterwirkungen hervorrufen. Auch wurden Reserve-Munitionsdepots eingerichtet. Da der Feind noch nicht in Sichtweite war, wurde "Alle Mann Abendbrot" befohlen. Dies wurde schnell eingenommen in Gestalt von zweier schwach mit ranziger Butter bestrichene Stullen, welche arg kolossal kräftig wirkten. Nach dem Abendmahl begab ich mich an Deck um das sichten des Feindes zu beobachten. Da, endlich kurz vor 6 Uhr Nm bemerkten wir am Horizont schwache Rauchwolken welche sich immer mehr verstärkten bis schließlich die Mastspitzen von 4 Schiffen sichtbar wurden.

Durch genaue Messungen wurde festgestellt, dass es die englischen Schiffe

1. Panzerkreuzer	GOOD HOPE	1901	14.300 t	24 Kn	900 Mann
2. Panzerkreuzer	MONMOUTH	1902	9.950 t	24 Kn	530 Mann
3. Geschützter Kreuzer	GLASGOW	1909	4.900 t	26 Kn	375 Mann
4. Hilfskreuzer-Dampfer	OTRANTO	1909	12.128 t	18 Kn	250 ??

waren. Die Armierung bestand bei

			Lg.	Br.	Tg.
1. GOOD HOPE	2x234mm/47	16x152mm/45	12x76mm	<u>152,4x21,</u>	<u>7x7,9m</u>
2. MONMOUTH	14x152mm/45	8x76mm/40		<u>134,0x20,1x7,5m</u>	
3. GLASGOW	2x152mm/50	10x102mm/50		<u>131,0x14,3x4,7m</u>	
4. OTRANTO	2x120mm	8x87mm			

Die Schiffe fuhren ebenfalls in Kiellinie. Durch Geschick bei Manöver gelang es uns zwischen den Feind u. das Land zu kommen u. so demselben den Weg nach der neutralen Grenze abzuschneiden u. ein Ausrücken dadurch zu verhindern. Da kam 6:30 Uhr vom Flaggschiff der Befehl den Feind anzugreifen aus größtmöglicher Entfernung, um dadurch unsere Schiffe so weit wie möglich kampffähig zu erhalten. Sofort flogen an den beiden Grosstopps u. Gaffel bei uns die deutsche Kriegsflagge empor, welche lustig im Winde flatterte. Zu unser aller Erstaunen aber zeigte der Engländer seine Flagge nicht. Erst als eine Granate der SCHARNHORST explodierend auf dem Mitteldeck der GOOD HOPE einschlug, zeigte der Engländer seine Flagge: er nahm so das Gefecht an. Die Uhr zeigte 18 Min nach 6 abends. Unsere Aufgabe nun war es den HKr OTRANTO anzugreifen. Mit äußerster Kraft rückten wir immer näher, bis auf 9.000 m. Jetzt eröffnete OTRANTO das Feuer u. sandte uns eine ganze Breitseite entgegen. Hohl pfeifend u. einem dumpfen Klatsch schlugen die Dinge 100 m vom Schiff ein. In demselben Moment hatten wir unsere Geschütze zum Schuss gebracht u. 5 Granaten fegten den gesamten Aufbau der OTRANTO über Bord. Sofort gingen unsere Maschinen 6:48 Uhr auf 330 U/Min herunter. Bevor der Feind das neue Ziel hatte, sass ihm eine zweite u. dritte Salve im Leibe. Die Wirkung war eine furchtbare: das ganze Metall war wie abgefegt, während mächtige Feuerflammen aus dem Zwischendeck erschienen. Die war dem Engländer doch zu viel... Er drehte bei u. rückte mit äußerster Maschinenkraft aus. 6:50 Uhr gingen unsere Maschinen wieder auf höhere Umdrehungen, um den Kr. GLASGOW anzugreifen. Derselbe beschoss uns bereits seit geraumer Zeit mit seinen 15 cm Granaten, womit ihn auch MONMOUTH getreulich unterstützte. Durch geschicktes Manöver, bald äußerster Kraft voraus, nach Bb/Stb hart drehen, dann wieder stoppen, große Fahrt, halbe Fahrt, usw., gaben wir dem Feind ein äußerst unsicheres Ziel. Dazu kam noch die immer mehr zunehmende Dunkelheit. Wir waren nun bis auf 8.900 m heran gekommen u. eröffneten das Feuer. Da kam 6:52 Uhr die Nachricht: "Englisches Flaggschiff GOOD HOPE brennt !" Eine ungeheure Freudigkeit bemächtigte sich aller. Unser Feuer hatte Erfolg, denn es gelang uns GLASGOW eine ganze Breitseite u. noch einzelne Treffer beizubringen. Das Schießen war kolossal schwierig. Durch die grosse Fahrt

wühlte sich öfters der Bug des Schiffes förmlich ins Wasser ein, sodass die ersten Geschütze unter Wasser standen. MONMOUTH u. GLASGOW überschütteten uns förmlich mit 15 cm Granaten. Diese schlugen teils vor u. hinter uns ein, bloss 90 oder 100 m zu kurz, dann piffen sie wieder über Back oder Hütte, zwischen Mast u. Schornstein, ja sogar über die Scheinwerfer hinweg. Höchst selten kam es vor, dass mal eine Granate kreperte, dagegen konnte man beobachten wie öfters sich die Granaten überschlugen. Es war ein pfeifen u. singen in der Luft als wenn die Hölle los wäre. Eigentümlich war der Ton der heransausenden Granaten welche kurz vor dem Schiff ins Wasser schlugen. Aber Gott war mit uns. Keine einzige, nicht einmal der Splitter einer Granate, traf unser Schiff. Da kam 7:03 "Äußerste Kraft voraus!"; wir gingen 400 m näher an den Feind. 7:16 kam Meldung: "GOOD H. brennt stark im Mittelschiff, MONMOUTH stark im Vorschiff". 7:20 kam Meldung dass das englische Flaggschiff GOOD HOPE durch Explosion in die Luft geflogen ist und mit ihm 900 Mann den Tod fanden. Ein nicht endigendes Hurrarufen erschallte durch alle Räume. Die Dunkelheit war soweit fortgeschritten dass man kaum das Ziel erkennen konnte. Es wurde deshalb nur nach dem Feuerschein geschossen. 7:30 kam der Befehl: "Halt! Batterie Halt!" Der Engländer hatte das Feuer eingestellt... Es war Gefechtspause! Hoffentlich benutzt der Engländer dieselbe zur Rettung der GOOD HOPE-Leute. 7:40 hatten wir bereits wieder die Offensive ergriffen: "Klar zum Torpedoangriff!" Jetzt wurde uns doch etwas eigentümlich zu Mute, hiess es doch bis auf 2.000 m an den Feind heranzugehen, ehe man zum Schuss kommen kann. Endlich hatten wir den Feind eventuell...8:00 Uhr gingen die Maschinen auf "Äußerste Kraft". Da leuchteten Stb voraus Scheinwerfer auf. Es war die NÜRNBERG welche inzwischen eingetroffen war u. die MONMOUTH gesichtet hatte. MONMOUTH hatte starke Schlagseite nach Stb, sodass die gesamte Geschütze zum schießen unbrauchbar waren. NÜRNBERG feuerte nun eine ganze Breitseite auf MONMOUTH ab, welche zur Folge hatte dass MONMOUTH sich vollständig umdrehte u. unterging. Dabei konnte man die Schraube, welche aus dem Wasser trat u. noch Umdrehungen machte, wahrnehmen. Mit dem Untergang der MONMOUTH fanden 540 Mann den Tod in den Fluten. Jetzt fehlte nur noch GLASGOW. Dieser hatte sich auf seiner Maschine verlassen u. war ausgerückt. 9:30 kam dann der Befehl "Ausruhen auf Stationen". Wir blieben bis 4:00 Uhr morgens auf den Beinen, erst dann begannen wir etwas Schlaf. Hängematten gab es nicht; wo man augenblicklich stand fiel man um, alle Sinne von sich, der strengste auf dem Panzerdeck, um nach 3 Std mit steif gefrorenen Gliedern wieder den Dienst aufzunehmen.

2. November 1914 - ST. OZEAN

Um 7:00 Uhr war wecken, danach wurde im Schiff aufgeklärt. 10:40 war "Alle Mann auf die Back". Sämtliche Schiffe - SCHARNHORST, GNEISENAU, LEIPZIG u. NÜRNBERG - passierten uns auf Bb-Seite. Wir brachten ein

donnerndes Hurra auf den Flottenchef, Graf von Spee, aus. 11:45 kam "Alle Mann achteraus". Unser Kommandant hielt eine Ansprache. Unter anderem wurde auch ein Telegramm unseres Chefs bekannt gegeben: "Mit Gottes Hilfe, ein schöner Sieg! Ich spreche den Besatzungen meine Anerkennung, meinen Dank und die herzlichsten Glückwünsche aus. Graf von Spee". Nachmittags 4:00 Uhr war Pauseschluss.

Gegen 6:00 Uhr wurden die Schiffe, ausschließlich LEIPZIG u. DRESDEN, nach Valparaíso detachiert. Wir machten Kurs auf Insel Más-A-Tierra.

3. November 1914 - ST. OZEAN

Fahrt nach Norden, um den Amerikaner wahrzunehmen. Meldung von LEIPZIG, dass selbige einen französischen Segler eingebracht hat.

4. November 1914 - STILLER OZ.

Hilferuf von TITANIA: Eingebrachter Segler macht Schwierigkeiten. BADEN eilte zu Hilfe. Nachmittags waren wir zur Stelle. Die Angelegenheit wir später geregelt.

5. November 1914 - STILLER OZ.

Waren auf der Suche nach dem Amerikaner. F-Tel. besagen, dass MONMOUTH von dem deutschen Geschwader hinterrücks in heimtückischer Weise überfallen u. versenkt sei.

6. November 1914 - STILLER OZ.

Immer noch auf der Suche nach dem Amerikaner. Zeitungs-Nachrichten besagen dass die große Seeschlacht bei Santa María - wobei GOOD HOPE u. MONMOUTH untergegangen sind - eine Phantasie sei, dass das deutsche Geschwader geträumt habe. Es traf Meldung ein dass der englische Kreuzer GLASGOW in Begleitung von HMS BRISTOL gesehen sei (Punta Arenas). Das französische NORDAM-Geschwader versuche sich mit dem englischen SÜDAM-Geschwader zu vereinigen, um uns zu erledigen.

7. November 1914 - STILLER OZ.

In aller Frühe wurde der Amerikaner gesichtet. Sofort wurde unsere Fahrt vergrößert. Die Prisenmannschaft machte sich bereit. Um 7:00 Uhr schossen wir das Signal "Stoppen Sie!" Dem wurde Folge geleistet: die Prisenmannschaft begab sich an Bord. Die Ladung war unsere: 7.000 t Kohle u. 4.000 t. Proviant, wie Bier, Tabak, Wurst, Kartoffeln, Mehl, Hefe u. desgleichen mehr. 10:00 Uhr

schlugen wir den Kurs nach den Más-A-Tierra Inseln ein, wo der Dampfer SACRAMENTO entleert werden sollte.

8. November 1914 - INSEL MAS AFUERA

Morgens einlaufen. Wir begannen aus dem Segler "HELIGON" (Norweger) Kohle zu übernehmen. Dies ging kolossal langsam vor sich. Da ich nicht mitkohlte, machte ich meine Angel klar und begann erfolgreich zu angeln. Gegen Abend hatte ich ungefähr 14 Pfund Fische. Sofort wurde ein gebratenes Fischgericht zurecht, während die anderen Fisch sauer gemacht u. aufgehoben wurden.

9. November 1914 - INSEL MAS - A - FUERA

Um schneller kohlen zu können, kam die BADEN längsseits. Der Segler wurde weggeschafft. Jetzt begann eine lebhaft Kohlenübernahme. Diese dauerte bis 7 Uhr abends.

10. November 1914 - INSEL MAS - A - FUERA

Bereits in aller Frühe begann wieder die Kohlenübernahme u. zwar nahmen wir Deckladung. 11 Uhr waren wir fertig. Sofort Anker auf u. bei SACRAMENTO längsseits zur Proviantübernahme. Abends 7 Uhr Dampf Auf, nach Valparaíso. BADEN, Kohle aus HELIGON.

11. November 1914 - STILLER OZ.

Fuhren nur mit 8 Sm (Knoten), da Schiff gereinigt wurde u. der Flotte Zeit gelassen musste um die beiden Segler leer zu machen.

12. November 1914 - STILLER OZ.

Kleine Fahrt. Deck Reinigung.

13. November 1914 - STILLER OZ.

Morgens 8 Uhr einlaufen. Abends 12 Uhr auslaufen. LEIPZIG folgte in Kiellinie.

14. November 1914 - STILLER OZ.

Fuhren mit LEIPZIG allein. Durch FT: Befehl vom Flaggschiff, einen in südlicher Richtung fahrender Segler verfolgen. Liefen den ganzen Tag 18 Kn. Bei Einbruch

der Dunkelheit, Befehl vom Flaggschiff: Verfolgung ablassen, da GNEISENAU den Segler wahrnimmt. Führen mit wenigen Umdrehungen weiter, LEIPZIG an Backbord-Seite.

15. November 1914 - STILLER OZ.

Kurz nach 4 Uhr bemerkten wir hinter uns eine schwache Rauchwolke. Sofort drehten wir bei, LEIPZIG fuhr ihren Weg weiter. Nachdem wir ungefähr eine Stunde Jagd gemacht hatten, kam das Schiff uns immer näher. Mittlerweile war es hell geworden, sodass man deutlich die Umrisse eines Schiffes sehen konnte. Dem Bau nach zu urteilen müsste es ein deutscher Dampfer sein. Als dieser uns bemerkte drehte er bei u. kam auf uns zu. 7 Uhr lag er längsseits. Er war - zu unser aller Freude - ein Engländer u. zwar NORTH WALES - NEWCASTLE. Die Prisenmannschaft stieg ins Boot u. hinüber ging es um Gericht abzuhalten. Dabei kamen folgende Resultate zu Tage: Der Dampfer wurde in London von der englischen Admiralität gechartert, mit Kohle u. Proviant ausgerüstet u. als HK u. Proviant Schiff für die englischen Kriegsschiffe bestimmt. Zu unser aller Erstaunen fuhr der Dampfer ohne FT. Seine Kohle u. Proviant wurde er bis auf einen kleinen Rest (600t) los. Am 28. Oktober hatte der Panzerkreuzer GOOD HOPE an dem von uns am 27. Oktober verlassenen Kohlenplatz Kohle aus NORTH WALES genommen! u. dann den Dampfer beordert auf See auf ihn zu warten. So fiel der Dampfer in unsere Hände. Äußerst erstaunt waren sie, als sie erfuhren, dass GOOD HOPE u. MONMOUTH abgesoffen, GLASGOW u. OTRANTO schwer beschädigt sind. Nachdem von unserer Seite festgestellt wurde, dass das Schiff für die englische Regierung fahre, erhielt der englische Kapitän Befehl die Flagge zu streichen u. sich als Kriegsgefangene zu betrachten. Nachdem sämtliche Papiere u. Seekarten, Telegramme u. Geheim-Order wahrgenommen waren, begannen wir mit der Ausräumung der für uns brauchbaren Gegenstände. Besonders erfreut waren wir über das Vorhandensein von 400 Stück nagelneue Kohlensäcke, etliche 1.000 m Hanfleinen, Tauwerk, Kohleschaufeln, Feilen u. vieles Handwerkzeug von unschätzbaren Wert für uns, da wir in dieser Beziehung fast gänzlich abgelernt waren. An Lebensmittel fielen uns in die Hände eine Menge bester englischer Butter, gezettelte Rinderzungen, Schinken, Corned Beef u. Speck. Bis 12 Uhr Mittags wurde fieberhaft gearbeitet um diese Gegenstände überzunehmen. Dann war unsere Zeit abgelaufen. Die Sprengmannschaft machte sich bereit ihr Werk zu vollbringen. Die englische Mannschaft wurde bei uns an Bord gebracht Die Sprengpatronen gelegt u. die Mannschaft bestieg das bereit liegende Boot, um so schnell wie möglich aus dem Bereich des Dampfers zu kommen. Da, gegen 2:30 Nm erfolgte die erste Explosion im Vorschiff; das ganze Vordeck wurde aufgerissen u. eine mächtige Rauchwolke stieg aus dem Vorderteil des Schiffes auf. Die zweite Explosion erfolgte im Mittelschiff, ohne von uns aus bemerkbare schwere Beschädigung. Da plötzlich ertönte ein lauter Knall. Die Dynamitpatrone im Achterteil war

explodiert u. zwar mit solch einer Heftigkeit, dass der Schiffsboden aufgerissen wurde u. rechts u. links vom Schiff eine mächtige Wassersäule aufstieg. Aber nicht allein nach unten wirkte die Explosion, sondern das ganze Deck wurde aufgerissen, eine großartig schöne Feuersäule schoss empor, während die Deckplanken wie Streichhölzer umherflogen. Dies war ein herrliches Schauspiel. Kurz danach erfolgten noch zwei Explosionen von weniger Bedeutung. Das Achterteil lief voll u. begann zu sinken. Ich machte eine Wette mit einem Kameraden, dass in 10 Min der Kasten verschwunden sei. Die Uhr zeigte 12 Min vor 3:00. Das Achterteil des Schiffes sank immer tiefer. Es war als wollten die Wellen über das Deck hinweg schlagen, aber immer wieder tauchte er stolz empor. Da endlich, nach 8 Min war es soweit gesunken, dass der hintere Teil des Schiffes bis zum Schornstein unter Wasser war. Meine Wette schien gewonnen. Der Vorderteil des Schiffes tauchte immer mehr aus dem Wasser, aber untergehen wollte das Schiff nicht. Es stand beinahe Aufrecht u. das Wasser lief bereits zum Schornstein hinein. Da hieß es: "Stopp, 10 Min genau!" Wette verloren. "Zwei Flaschen Bier!" Kaum ausgesprochen, erfolgte eine heftige Kesselexplosion u. einem Springbrunnen gleich schoss das Wasser in die Höhe. Das Schiff stand jetzt direkt senkrecht im Wasser. Der zusammengepresste Luftdruck riss das Vorderteil entzwei. Ein Krachen u. Splintern. Ein heftiger Aufruhr des Wassers - dann war alles still. Die Wellen spielten wieder leise u. nichts war zu sehen als eine weite Wasserfläche...Die Maschinenanlage wurde auf grosse Fahrt gelegt u. weiter ging es neuen Taten - vielleicht auch den Tod - entgegen.

17. November 1914 - STILLER OZ

Gegen 6 Uhr wurde LEIPZIG gesichtet. Fuhren den ganzen Vormittag mit LEIPZIG zusammen. Gegen 2 Uhr Nm sichteten wir einen Dampfer am Horizont. Es war ein deutscher von der Kosmos-Linie, RAKOTIS. Selbiger nahm unsere Kriegsgefangenen (North Wales) war. Um 4 Uhr trafen wir mit dem Geschwader zusammen.

18. November 1914 - STILLER OZ.

Da durch das kapern der N. WALES Papiere von kolossalen Wert für uns gefunden worden sind, worin die Hafenplätze der Engländer, die Anzahl der Schiffe, Signale u. Vergleiche mehr verzeichnet sind, glauben wir in den nächsten Tagen einen Angriff auf das englische Geschwader zu erzielen. Das Wetter ist furchtbar unruhig; dazu kommt noch der dichte Nebel welcher uns kaum ermöglicht 100 m damit zu sehen. Laut Telegr. FT-Meldung sollen sich vier japanische Grosskampfschiffe vor der Westküste Kanadas (?) befinden, während 2 weitere von Honolulu abgefahren sind. Aus Valparaíso wird gemeldet, dass heute 2 japanische Torpedoboote eingelaufen sind.

19. November 1914 - STILLER OZ

Kurs nach Süden. Kreuzen vor der Sankt Quentin Bucht (Chile).

20. November 1914 - STILLER OZ.

Dasselbe Kreuzen.

21. November 1914 - SANKT QUENTIN BUCHT.

Gegen 10 Uhr Vm einlaufen in der Bucht. Genau vor 2 Monaten ebenfalls DRESDEN, aber alleine. In der Bucht liegen 2 für uns bestellte Dampfer, SEYDLITZ u. MEMPHIS. Auch BADEN, ISABELL u. RANOTIS sind da. Übernahme von Materialien. Gegen 3 Uhr kam MEMPHIS längsseits zwecks Kohleübernahme. 7:30 Uhr Kohlen für heute beendet. 314 t übernommen.

22. November 1914 - SKT. QUENTIN BUCHT

Frühmorgens 5 Uhr beginn der Kohleübernahme. Dieselbe dauerte bis 11:30 Vm. 4:50 Nm Materialien übernahme. Trinkgelage. Seit 4:30 Admiral an Bord: Musterung.

23. November 1914 - SKT. QUENTIN BUCHT

Eintreffen des deutschen Dampfers LUXOR. Sonntagsration!

24. November 1914 - SKT. QUENTIN BUCHT.

Ein regnerischer Tag!

25. November 1914 - SKT. QUENTIN BUCHT

SEYDLITZ Lazarettsschiff, rotes Kreuz am Schornstein!

26. November 1914 - SKT. QUENTIN BUCHT

Ordensverteilung 300 Stück. Trinkgelage. 35 Kr. DRESDEN. Dampf Auf, Kurs nach Kap Hoorn. Einen noch nie erlebten Seegang!

27. November 1914 - STILLER OZ.

Wegen zu schwerer See... Deckladung über Bord! Ölfänger angebracht.

30. November 1914 - STILLER OZ.

60. Breitengrad erreicht!

2. Dezember 1914 - STILLER OZ.

Großen Eisberg an Stb-Seite passiert, ragt 50 m aus dem Wasser. LEIPZIG Segler genommen. 3.000 - 300 t Kohle.

3. Dezember 1914 - STILLER OZ.

Gegen 3 Uhr morgens einlaufen in die Bucht. Kohlenübernahme aus SEYDLITZ. Bekannte von Kr. MAINZ, jetzt NÜRNBERG, getroffen. 12 Uhr nachts Kohlen beendet, Segler leer gemacht. Mittags auslaufen. Heute sollte die Weiterfahrt stattfinden. Sämtliche Schiffe waren mit Kohle u. Proviant reichlich versehen. BADEN hatte sogar den Segler leer gemacht u. somit einen Kohlebestand von 12.000 t erreicht. Bevor wir jedoch in See gingen kam der Marine-Pastor von der SCHARNHORST an Bord um Kirche zu halten. Gegen 12 Uhr liefen wir aus: SCH, GNEI, LEIP, NÜRN u. DRE. Dann folgten BAD, ISA u. SEYD. BADEN hatte den leeren Segler in Schlepp, welcher dann auf offener See in die Luft gesprengt wurde. Bei ruhigem Wetter liefen wir dann nach Osten u. Norden, Ziel Falkland.

7. Dezember 1914 - ATL.(STILLER) OZ.

Durch die von dem Segler genommene Kohle waren wir in die Lage gesetzt, ein längeren Seeweg zu machen, als vorher angenommen war. Deshalb wurde vom Admiral ein Angriff auf Port Stanley geplant. Bereits seit vier Wochen hatte der FT-Verkehr der englischen Schiffe aufgehört. Dazu kamen noch Telegramme dass englische Schiffe nach Afrika abgegangen sind um die dort ausgebrochenen Unruhen zu beseitigen. Sollten jedoch noch Schiffe vorhanden sein, so hätten wir einen gleichwertigen Gegner zu erwarten. Dies konnte wieder ein aufregender Tag werden! Wir waren auf alle Dinge gefasst... Meine Gesundheit war nicht besonders. Fühlte mich den ganzen Tag unwohl, hatte Fieber u. wurde öfters vor Frost gänzlich starr. Um 8 Uhr Nm musste ich auf Wache. Hüllte mich in eine wollene Decke über den Wachmantel, trotzdem ich 48 Grad Wärme im Bauche hatte. Da musste ich plötzlich gegen 10 Uhr auf das Signaldeck. Durch den heftigen Zug erkältet, klappte ich bei. Mühselig schleppte ich mich nach unten. Gegen 12 Uhr ließ ich mich in die Hängematte legen u. ordentlich einhüllen. Gegen Morgen war ich wieder gesund.

8. Dezember 1914 - VOR PORT STANLEY (ATL. OZ).

Bereits gegen 4 Uhr morgens wurde GNEISENAU u. NÜRNBERG detachiert, auf Vorposten gesandt. Gegen 8 Uhr tauchten die dunklen Umrisse der Inselgruppe auf. Wir machten kleinere Fahrt u. blieben ungefähr 14 Sm zurück. Es war das herrlichste Wetter. Die Sonne kam auf. Die See war spiegelglatt u. die Luft klar. Da tauchten am Horizont Rauchwolken auf. Die gewahr werdend, beorderte der Geschwaderchef GNEISENAU u. NÜRNBERG zurück um dieselben in Kiellinie einzuscheren. Die Rauchwolken verstärkten sich u. bald konnten englische Kriegsschiffe gesichtet werden. Wir gingen nun nicht gleich zum Angriff über, sondern zogen uns nach See zurück; denn wir wollten erst Anzahl u. Stärke des Feindes feststellen. Zweitens ist ein Seegefecht immer noch vorteilhafter als ein Küstengefecht. Gegen 9:20 Uhr Vm kam Befehl: "Klarschiff zum Gefecht!" Bis jetzt war die Zahl der feindlichen Schiffe auf 5 gestiegen. Wir liefen nun mit äußerster Kraft voraus um die feindliche Linie auseinander zu ziehen, um dadurch ein leichteres Gefecht zu haben. Zu unserem Erstaunen nahm die Zahl der feindlichen Schiffe immer noch mehr zu, sodass gegen 1:25 Nm 11 Schiffe hinter uns her waren. Jetzt wurde jedem einzelnen klar dass unsre Stunde geschlagen hatte. Wir erhielten Befehl auszuscheren u. dem Feind ein nirgendstes Ziel zu geben. Unsere Maschine liefen eine noch nie dagewesene Geschwindigkeit. Die armen Heizer vor den Kesseln arbeiteten übermühselig. Dazu schlugen die ersten feindlichen Granaten hinter uns ein. Wir waren machtlos! Was konnten wir mit unsren 10,5 und 21 cm Kanonen gegen die englischen 15,2 u. 30,5 cm anfangen? Da entschloss sich der Admiral Graf von Spee die kleinen Kreuzer wenigstens zu retten unter äußersten Einsatz der beiden Panzerkreuzer SCHARNHORST u. GNEISENAU. Er gab Befehl: "Kleine Kreuzer detachiert!" Wir brachen aus u. eilten durch die Fluten, hinter uns der höhnisch lächelnde Tod. Zu unserem Leidwesen kam LEIPZIG nicht mit u. blieb immer weiter zurück. NÜRNBERG dagegen war weit voraus.¹

10. Dezember 1914 - FEUERLAND-KÜSTE - WEST

Gegen 5 Uhr morgens wurde die Fahrt verringert. Wir liefen durch ein Labyrinth von Schluchten u. Buchten, gelangen gegen 4 Uhr Nm bis Shoal-Bay. Hier gingen wir vor Anker u. machten Feuer aus. Das Personal war durch die anstrengende Fahrt total erschöpft.

1 (La pág.19 siguiente nos traslada al día 10.Dic.14. Suponemos que ese día faltante –el 9.Dic.14– no se anotó en esta bitácora por alguna razón valedera para omitir registro tan importante. A bordo campeaba el desmayo y la congoja, el desconsuelo y la angustia de un desastre inevitable. No podían imaginar nada parecido a lo que aconteció más adelante. NOTA DEL TRADUCTOR, GPB. (01/03/2017)

11. Dezember 1914 - SHOAL-BAY

Heute wurden die notwendigsten Arbeiten gemacht. Sonst Ruhetag. Da, plötzlich gegen 8 Uhr Vm tauchte ein Motorboot hinter einen felsigen Vorsprung auf u. verschwand sofort wieder, uns ein nicht geringer Zweifel zurücklassend. Es dauerte nicht lange, so erschien das Boot zum zweiten Mal u. zwar kam es bei uns längsseits. Es waren 8 Rudermänner u. 1 Offizier der chilenischen Marine. Letzterer kam an Bord u. pflegte eine lange Unterhaltung mit unsrem Kommandanten. Danach verliess er uns u. kehrte nach seinem Schiff zurück, ein Torpedoboot-Zerstörer, welcher hinter dem Felsen lag. Gegen 11 Uhr kam Befehl: "Morgen früh 9 Uhr Dampf Auf nach Punta Arenas" (Hafenstadt an der Magellan-Strasse).

12. Dezember 1914 - PUNTA ARENAS

Morgens 9 Uhr Dampf Auf nach Punta Arenas, einem unbestimmten Schicksal entgegen. 4 Uhr Nm einlaufen daselbst. Sofort klarmachen zur Kohlenübernahme. Dieselbe verschub sich aber. Um 10 Uhr abends wurde aus dem deutschen Dampfer TURPIN gekohlt.

13. Dezember 1914 - PUNTA ARENAS

Es wurde die Nacht durchgekohlt. Im Laufe des Nachmittags kamen deutsche Leute an Bord. Ebenfalls am Nachmittag Proviant-Übernahme. Gegen 7 Uhr abends das Kohlen beendet. 9 Uhr abends auslaufen. Wir kreuzten mit abgeblendeten Lichtern die Magellanstrasse u. fuhren mit 4 Sm Entfernung nachts 2 Uhr bei einem englischen Panzerkreuzer vorbei.

14. Dezember 1914 - HEWETT-BAY

Morgen 9 Uhr sighteten wir den deutschen Dampfer AMASIS. Selbiger wurde von englischen Kreuzern verfolgt u. flüchtete, verbrannte dabei sämtliche Kohle u. gelang nach diesem Schlupfwinkel. Dicht bei AMASIS gingen auch wir vor Anker u. machten Feuer aus. Jetzt begann ein Überholen sämtlicher Maschinen u. Feuerheizräume. Das Schiff selbst erhielt einen anderen Anstrich, dem äusserlichen entsprechend. Jeden Tag ging ein Teil der Besatzung an Land um hier Holz, welches in reichlichen Masse vorhanden war, zu fällen zwecks Kohlenersparnisse, sämtlich für Mitnahme des Kreuzergeschwaders.

19. Dezember 1914 - HEWETT-BAY

Heute traf ein Motorboot aus Punta Arenas mit Nachrichten für uns ein.

20. Dezember 1914 - HEWETT-BAY

AMASIS läuft aus: ebenfalls Motorboot.

24. Dezember 1914 - HEWETT-BAY

Heute Abend ist ein fremdes Boot gesichtet worden, welches wieder verschwand 8:15 Uhr Nm.

25. Dezember 1914 - HEWETT-BAY

Theatervorstellung!

26. Dezember 1914 - HEWETT-BAY

Fischerboot vom 24. abends angehalten. Hat den Anschein als wenn es in englischen Diensten stehe.

27. Dezember 1914 - HEWETT-BAY

Morgens 3 Uhr Dampf Auf, anderen Liegeplatz. Gegen 11 Uhr Vm angelangt, geankert.

28. Dezember 1914 - CHRISTMAS-BAY

Mittags 12 Uhr wieder Dampf Auf u. nach einem sicheren Liegeplatz zu gehen. Gegen 4 Uhr Nm trafen wir auch in einem stillen Winkel ein, wo wir dann auch vor Anker gingen. Gegen Abend traf unsre Dampfspinnass wieder ein, welche in der Hewett-Bay war um unsren Liegeplatz zu hinterlegen, für das Eintreffen eventueller Proviantdampfer.

31. Dezember 1914 - (WEIHNACHTS) BUCHT

Der heutige Tag verlief wieder wie gewöhnlich. Gegen 4 Uhr Nm kamen wir vom Holzhacken zurück. Es wurde Abendbrot gemacht. Halb 9 Uhr gab es Pfannkuchen in Punsch. Ich blieb auch u. trank mit Freunde vier Flaschen Wein, um das alte Jahr würdig zu beenden u. das neue anzufangen. Gegen 4 Uhr ging ich schlafen.

1. Januar 1914 - WEIHNACHTS BUCHT

Bereits in aller Frühe traf der Küstendampfer aus Punta Arenas mit allerlei neue Nachrichten ein: Dampfer mit Kohle u. Proviant - vermutlich für

SCHARNHORST u. GNEISENAU - wurde von 3 englische Schiffe verfolgt u. ist in eine Bucht geflüchtet, 38 Km von hier.

(Anmerkung des Übersetzers G.P.B.: Wasserweg zwischen Christmas-Bay u. Sierra Córdoba-Bucht im Almirante Martínez Fjord zählt über 100 Sm (nah 200 Km); Strecke die der Dampfer SIERRA CORDOBA unter Kpt. Heinrich Schäfer u. Lotse Albert Pagels wegen schriftlichen Befehl von Komm. Lüdecke in knapp 8 Std zurücklegte, zwischen 10 Uhr nachts vom 18. Jan. 1915 und 6 Uhr morgens des 19. Januar. Kurz vor Mitternacht fuhr SIERRA CORDOBA ca. 5 Sm an der englischen Flotille vorbei, ungesehen! Die Ankunft dieses Schiffes auf eine Viertel Seemeile von Kreuzer DRESDEN im hellen Schein der Morgensonne wurde im Negativ eines Fotografen ((Frage: Otto Bitter, FT-Gast auf SMS DRESDEN?)) mit Stativ festgelegt, vermutlich von der Aussicht eines Felsenhügel daselbst. Verständlich dass daraus später ein Spitzen-Ölgemälde entstand, für eine Spitzen-Leistung im Bereich der deutschen aber auch weltlichen Handelsmarine. Ich gratuliere, Fotograf und Maler, für ihre erhobene Kunst !)

7. Januar 1915 - VOR ANKER

Der heutige Tag brachte wieder einmal etwas neues. Vor allen Dingen wollte ich meinen Geburtstag feiern; aber wie? Proviant ist alle, an Bier überhaupt nicht zu denken! Mittags Stockfisch mit drei Kartoffeln (die letzten!). Abends 2 Stollen Brot mit Schmalz. Dass man dabei auf den Hund kommt brauche ich nicht zu erwähnen.

Selbst das vorhandensein von Muscheln u. Schnecken kann unsren Hunger nicht stillen. Wir beschlossen deshalb auf die Jagd zu fahren. Von Kameraden erfuhren wir dass ungefähr 50 Min von hier eine Menge Nester von Tauchern seien. Also hin! Wir fanden auch endlich die Stelle; aber leider waren die Nester an steilen Felsen u. zwar ziemlich hoch. Nun war gute Rat teuer! Drei ältere Kameraden machten den Versuch hinauf zu gelangen; aber es wurde nichts. Mit 21 Jahren, versuche ich dasselbe,. Es gelang mir unter den äußersten Anstrengungen. Als ich bei dem ersten Nest angelangt war zitterten mir vor Aufregung alle Glieder. Es gelang mir 9 junge Taucher zu erbeuten; wohingegen die übrigen Nester nicht zu erreichen waren. Nun wollte ich wieder hinunter, aber es ging nicht. Die Kameraden im Boot sahen schon dass die Sache schief ging. Glücklicherweise lag das Boot dicht unter unseren Felsen. Ich rief: "Aufgepasst!" u. lies los. 16 Arme streckten sich mir entgegen, welche mich glücklich auffingen.

9. Januar 1915 - VOR ANKER

Morgens gegen 4 Uhr einen Bootsausflug bis 6:30. War äußerst interessant. Gelangten in den Besitz von 3 Stück Schneegänse.

15 Januar 1915 - VOR ANKER

Heute traf der "Alte Seefahrer" (Pagels) wieder ein.

16. Januar 1915 - VOR ANKER

Heute verließ uns wieder der "Alte Seemann". Es wurde bekannt gegeben dass wir uns noch mehr mit den Proviant einschränken sollten.

20. Januar 1915 - VOR ANKER

Heute Morgen beim Aufstehen Dampfer in Sicht. Kohlenübernahme. Fleisch, Kartoffeln, Gemüse...Erstmal sattgegessen!

26. Januar 1915 - VOR ANKER

Chilenisches Proviantschiff.

27. Januar 1915 - VOR ANKER

Kaisers Geburtstag. Kirche u. Theater. Feindliches Boot in Sicht.

28. Januar 1915 - VOR ANKER

Kohlenübernahme aus Booten. Feindliches Boot gesichtet, angehalten u. an Bord gebracht. Besatzung von Kommandanten. Ein deutscher Fischotter-fänger, 3 Indianer u. 3 Indianerweiber.

31. Januar 1915 - VOR ANKER

Abends 10:30 österreichischer Proviantdampfer für uns eingetroffen, mit Lotse Rothenburg.

2. Februar 1915 - VOR ANKER

Am Morgen, Dampfer mit Bordbesatzung auf Vorposten. Ankermanöver.

4. Februar 1915 - CHRISTMAS-BAY

Mittags "Dampf Auf". Gingen mit SIERRA CORDOBA nach einer anderen Bucht. Abends 7 Uhr angelangt. Segelboot fortgeschleppt.

5. Februar 1915 - NÖRDLICH STOKES-BAY

Nachts 2 Uhr Anker auf. Andere Bucht weil letztere zu klein. 5 Uhr früh, aus.

11. Februar 1915 - NÖRDLICH STOKES-BAY

Wegen schlechtes Wetter, "Dampf Auf".

14. Februar 1915 - NÖRDLICH STOKES-BAY

Kohlen aus SIERRA CORDOBA

15. Februar 1915 - (später) DRESDEN BUCHT

Heute sollte es wieder auf wilde Seefahrt gehen. 3:30 Nm war "Dampf Auf". 5:32 Nm verlassen wir unser Schlupfwinkel. Es herrschte ein schwerer Sturm aus dichtem Nebel welcher uns sehr von Nutzen kam. Erreichten auch glücklich - trotz der scharfen Bewachung von Seiten der Engländer - die See u. dampften ungefähr nordwesterlich in See.

16. Februar 1915 - ??

Kohlen aus Booten, 350 t.

17. Februar 1915 - ??

Heute entließen wir SIERRA CORDOBA. Sie ging auf Position. Wir dampfen wirklich!

19. Februar 1915 - PAZIFISCHER OZEAN

Gegen 11 Uhr Vm stoppen wir. Sind auf der Verkehrslinie des Handelsschiffe angekommen u. liegen auf der Lauer, 200 Sm südlich der Juan Fernández Inseln u. 250 Sm westlich vom Festland.

27. Februar 1915 - PAZIFISCHER OZEAN

Englischer Segler CONWAY CASTLE gekapert.

4. März 1915 - PAZ. OZ.

Nachts Segler gesichtet. Alarm u. Segler verfolgt. Festgestellt dass peruaner NORTON von Valparaíso nach Lima mit Ballast.

5. März 1915 - PAZ. OZ.

Besatzung von CONWAY C. auf NORTON abgegeben.

7. März 1915 - PAZ OZ.

Geburtstagsfeier! (K. W.)

8. März 1915 - PAZ. OZ

2:30 Uhr Nm, Kreuzer KENT!

9. März 1915 - INSEL-MAS-A-TIERRA

7 Uhr morgens Bucht Cumberland eingelaufen. Mit Hafenbehörde in Verbindung.

14. März 1915 - CUMBERLAND BUCHT

Gegen 8 Uhr morgens englische Einheiten! Von Westen: Kreuzer GLASGOW u. Hilfskreuzer ORAMA; von Osten: Panzerkreuzer KENT. DRESDEN UNTERGANG!

15 März 1915 - An Land, Klein-Dorf San Juan Bautista

(Eine Anmerkung) Pedro Arredondo.

16 März 1915 - SAN JUAN BAUTISTA

6:00 Uhr wecken. Frühstück: Mehlsuppe. 10 Uhr: Beerdigung von Ing. Asp. WERNER LERCHE, Heizer FRANZ REUTER und Obermatrose GEORG HUNGER. Gleichzeitig verließ das englische Geschwader den Hafen und versenkte unter Salutation seine Toten... 2:30 Nm Gulasch mit Pellkartoffeln. Abends Kartoffelbrühe mit Reis.

17 März 1915 - SAN JUAN BAUTISTA

Kartoffelbrühe mit Bohnen.

18. März 1915 - SAN JUAN BAUTISTA

Beim wecken, chilenische Kriegsschiffe in Sicht. 10 Uhr vor Anker. 4 Uhr Nm an Bord Kreuzer (chil.) ESMERALDA. 9 Uhr abends, in Begleitung chil. Kreuzer MINISTRO ZENTENO, auf nach Talcahuano, chil. Hauptkriegshafen. An Bord operieren lassen.

19 - 20 März 1915 - AUF SEE

Einlaufen in Valparaíso. Eine Adresse: Hans MEHLISS, Valparaíso (Chile) América del Sur, Casilla (Postfach) 929. Briefmarken.

23. März 1915 - VALPARAISO

Abends 8 Uhr: Dampf auf nach Quiriquina (Talcahuano).

24. März 1915 - INSEL QUIRIQUINA

Gegen 10 Uhr Vm einlaufen in Quiriquina. Beginnen mit Einrichtung u. Selbstbedienung. Abends Bier u. Tabak, Zigaretten, Handtücher, Seife.

27. März 1915 - QUIRIQUINA

ALLE AUSGESCHIFFT!

----- o0o -----

Gerd Pagels Berndt
Sohn von Kpt. ALBERT PAGELS

Übersetzung von ALTDEUTSCH (1840-1920) auf MODERN-DEUTSCH, angefangen JUNI/2016 in Viña del Mar, beendet NOVEMBER/2016 in PUNTA ARENAS mit Handschrift und Lupe auf 45 Seiten (Oficio). Übertragen auf Schreibmaschine bis MÄRZ/2017, auf 23 Seiten (Oficio).

A través de la bitácora del marino alemán Karl Wagner Rettig (1893-1950), suboficial maquinista del crucero SMS Dresden, conocemos, de primera fuente, las impresiones y vivencias de aquel que experimentó combates en Coronel y Falkland y que estuvo retenido por cuatro años —junto con los demás tripulantes— en la isla Quiriquina luego del hundimiento del Dresden en la bahía Cumberland del archipiélago Juan Fernández, el 14 de marzo de 1915.

Gracias al ímpetu de su nieta Patricia Valenzuela y al oficio de la historiadora Carolina Miranda y la traductora Susanne Hinke, se construye el relato de esta vida entre dos guerras: al finalizar la Primera, Wagner se establece en Chile y forma una familia, mientras que durante la Segunda, sus acciones y adhesiones políticas lo llevan a enfrentar un difícil relegamiento en Los Ángeles.

Karl Wagner Rettig: una vida entre dos guerras. Historia de un marino alemán del SMS Dresden es un esfuerzo documental que permite —gracias a los recortes de prensa, las cartas y las fotografías que el marino atesoró a lo largo de su vida— reconstruir la visión de un joven marino alemán frente a uno de los principales acontecimientos bélicos del siglo XX y también dar cuenta de su singular periplo personal.