Grau y von Müller:

Caballeros Andantes de la mar

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez

Es de suponerse que, con rara excepción, los organismos internacionales que propugnan la paz y el desarrollo hayan podido superar significativamente, a pesar de la fuerza que hayan impreso a contracorriente, los recelos y la animosidad que caracteriza a tantas épocas de belicosidad y destrucción en las guerras que registra la historia de la humanidad.

Si mucha gente cree que la guerra es un factor inherente a la vida y a la supervivencia de los pueblos, y hasta podrían aducir que un gran espacio geográfico (como lo es hoy, por ejemplo, la Unión Europea) en donde antaño ocurrieron brutales eventos bélicos son susceptibles de convertirse después en grandes núcleos de paz y desarrollo, ¿acaso no debería ser cierto que creado el hombre a imagen y semejanza de Dios habría de poseer más capacidad que ésa para constituirse, al revés, en instrumento de paz y desarrollo? Además, aunque ello resultaría imposible, puede fundadamente calcularse el nivel de bienestar al que habría llegado la humanidad si gran parte de las inversiones en armas y en la reconstrucción de los daños. El resultado sería espectacularmente superior. Si alguien ha dicho, y con razón, que el subdesarrollo está en la mente y no tanto ajeno a nosotros me gustaría preguntar si no es cierto que con la guerra estaría sucediendo lo mismo.

Hecha esta introducción quiero ahora relacionar el tema con uno de los pasajes de nuestra historia republicana. El más hermoso. Y que corresponde tan honrosamente al escenario marítimo.

Es de dominio público la trayectoria de vida de nuestro héroe máximo Miguel Grau Seminario, muy particularmente humanizando la guerra al dejar de bombardear ciudades indefensas y salvando náufragos provenientes de sus mismas acciones a lo largo de seis meses del tipo de una especie de guerra de corso que condujo, hasta ser transportado a la gloria el 8 de octubre de 1879 en el monitor *Huáscar*.

Pero quizás muy pocas personas conocen que treinticinco años después, al estallar la Primera Guerra Mundial, el comandante Carlos von Müller, de la Armada Alemana, al mando del *Emden*, crucero explorador de 3.050 toneladas, 25 nudos, 12 cañones de 4 pulgadas y dos tubos lanzatorpedos de superficie, inició una proeza similar cuando al romperse las hostilidades en setiembre de 1914, estaba en misión en el Mar Amarillo, en el Oriente, en el Océano Índico.

Durante tres meses detuvo, se aprovisionó y trasladó a su nave, las dotaciones de 15 naves mercantes, e igual número de buques generalmente británicos, antes de hundirlos, exhibiendo una extraordinaria ubicuidad en teatros de operaciones en Ceilán, Diego García, Malacca e Isla de Cocos, en donde, después de presentar combate, renunciando a rendirse ante la presencia de fuerzas navales británicas que lo venían persiguiendo, muy particularmente el crucero *Sidney*, encalló de intento su nave en esas islas cuando, descontando 200 muertos y más heridos, y con sus cubiertas destrozadas, disponía de apenas un tercio de su dotación. Ante ese blanco fijo e inerme el *Sidney* terminó de rematar al *Emdem*. Era noviembre de 1914. Von Müller, herido y hecho prisionero junto con su dotación, fue condecorado por su gobierno con la Cruz de Hierro, habiendo también tenido en su haber el hundimiento de un crucero ruso y un cazatorpedero francés.

Dentro de su conducta de guerra es de suponer que el *Emdem*, en determinados momentos estaba complicado con personas extrañas a su dotación y que dificultaban las normales actividades de a bordo para una campaña bélica y entonces se dió el caso que von Müller detuviese, paulatinamente, hasta 4 naves británicas exclusivamente para transbordar prisioneros, y después de aprovisionarse de víveres y combustibles, dejarlos en libertad. Es lógico que esta acción conllevaba el riesgo de denunciar su posición ante las fuerzas navales enemigas.

Sin embargo, a pesar de que omito algunos otros pasajes de estas proezas del *Emdem,* deseo concluir transcribiendo a continuación, literalmente, los siguientes párrafos del fascículo titulado "La odisea del *Emdem*" *(Episodios de la Gran Guerra,* de Feliú y Susana Editores, Barcelona, España) por E. Díaz-Retg:

"A las pocas horas de hundirse el "Killen" fue avistado otro buque mercante, el "Kabinga", que obedeció en el acto las señales del *Emdem,* para que hiciera alto. Se apersonaron a bordo de dicho buque los oficiales alemanes, reconocieron el cargamento y las provisiones, y cuando entraron a la cámara de los oficiales para revisar la documentación, el capitán les presentó a su esposa, que viajaba con él. Era una complicación con la que no se había contado y respecto a la cual no tenían órdenes y uno de ellos volvió a bordo del *Emdem* a dar aviso de ello a su comandante, von Müller. ¿Era posible hacer prisionera a una dama? ¿Se compaginaba con la hidalguía el abandonar a una señora en alta mar a bordo de una lancha? Ni por un momento pasó por la mente del jefe alemán semejante atrocidad y con una caballerosidad que a algunos les parecerá ciertamente extraña, von Müller pasó a bordo del "Kabinga" para ofrecer sus respetos a dicha señora, dejó a bordo del buque inglés las provisiones suficientes para que pudiera ganar el puerto más próximo y expresando, asimismo, a su capitán y a toda la tripulación reunida sobre cubierta que no era la misión de los buques de guerra alemanes el molestar a señoras, que no cuadraba a la valentía de los marinos mercantes el escudarse tras la consideración y el respeto que merecían de todo hombre bien nacido las mujeres, y como él, von Müller, siempre había sido y sería caballeroso, como buen marino, les dejaba en libertad y no hundía el buque para que la dama que en él viajaba no se viera expuesta a la molestia de ser

prisionera ni a los peligros de ganar la costa más próxima en una lancha de poco porte, mandó retirar el destacamento armado y, encargando al capitán no diera noticia exacta de la situación del *Emdem,* volvió a bordo de éste, que se alejó a toda máquina, mientras la tripulación del "Kabinga", agradecida, lanzaba varios hurras a von Müller, hurras constestados por los marinos alemanes con el himno *Deutchsland, Deutchsland uber alles".*

Un hermoso complemento del trágico final del crucero *Emdem* lo tomo también de la misma fuente bibliográfica, mencionada anteriormente, y que a continuación resumo:

El día 9 de noviembre, víspera del final del *Emdem,* llevando todavía una chimenea suplementaria que para el combate la tripulación había construído con maderamen y fierro para simular que se trataba de una nave de guerra británica, apareció el *Emdem* ante la isla Cocos, la más meridional de las del grupo Cocos-Keeling. En dicha isla existía una estación telegráfica inglesa y una estación transmisora y receptora de telegrafía sin hilos. Los telegrafistas ingleses y los oficiales de guarnición en la isla que habían ya visto al crucero anclado hacía poco y habían creído que era el buque inglés *Minotaur* fueron sorprendidos desagradablemente al ver acercarse a tierra dos chalupas con marineros armados y con cuatro ametralladoras. Eran las fuerzas de desembarco del *Emdem* consistente en 40 hombres al mando del teniente von Mucke, cuyo fin era la destrucción de la estación telegráfica. Antes que desembarcaran pudo el telegrafista de servicio expedir un radiograma pidiendo auxilio y acusando la presencia del *Emdem* en aquella isla, radiograma que fue recibido por el buque inglés *Melbourne.* A las 7 horas y 30 minutos de la mañana desembarcaba el destacamento alemán que, guardando con centinelas de vista los pocos hombres hábiles de la estación telegráfica, empezó la tarea de la destrucción del puesto de telegrafía sin hilos y del corte de los cables, tarea que terminó a las 9 y 20 minutos.

Al mismo tiempo la sirena del *Emdem* llamaba repetidamente a toda prisa a sus hombres de desembarco. ¿Qué sucedía? El radiograma recibido por el crucero *Melbourne* y de éste transmitido al *Sidney* que con él escoltaba un convoy de tropas australianas que marchaban hacia Europa, había hecho su efecto, y el *Sidney,* que a toda prisa se había dirigido hacia la isla Cocos, había aparecido a la vista del buque alemán. El *Sidney,* de 5,600 toneladas, con una velocidad de 26 nudos y armado de cañones de mayor calibre que los del *Emdem* era para éste un enemigo formidable. Fatalmente, ante la aparición del *Sidney,* von Müller tuvo que dejar urgentemente el área perseguido por la nave británica, de mayor poderío naval, dejando entonces en tierra a los 40 hombres a órdenes del teniente von Mucke.

Abandonados a sí mismos, sin esperanza de poder ganar su patria, debían esperar pacientemente que terminara la inmensa lucha o que un buque de guerra inglés fuera a la isla Cocos y los hiciera prisioneros. Ninguna de las dos hipótesis parecía bien a von Mucke y a su gente y en vano discurrían el modo de eludirlas. No es fácil salir de una isla sin buque. Pero en el embarcadero de la misma había un buque pequeño, una goleta con máquina auxiliar, de 70 toneladas, propiedad de un inglés llamado Ross y a quien pertenecía en parte el

grupo de las islas Keeling. Se apoderaron los marinos alemanes de dicha goleta, instalaron en ella las cuatro ametralladoras y un antiguo cañón de bronce que hallaron en la isla, recogieron en él cuanto combustible y provisiones de boca pudieron agenciarse y después de dejar en libertad a la escasa población de la isla, que hasta entonces habían estado bajo buena guardia y tratado con toda la cortesía y amabilidad posible, se hicieron a la mar. Cuarenta hombres, tres oficiales y cuatro ametralladoras a bordo de una goleta de 70 toneladas que enarbolaba orgullosa el pabellón alemán y que ocultaba el antiguo bajo un lienzo en que se leían las letras de su nuevo título *Emdem II,* era lo que tras de sí, como una estela de valor y de confianza en sí mismo, dejaba el desaparecido *Emdem*.

Fue así que el día 10 de noviembre zarpó el "Ayesha" convertido en barco de guerra y al cabo de pocos días los buques de cabotaje que circulaban entre los puertos occidentales de la Indochina fueron hundidos y apresados por un minúsculo buque, sucesor del *Emdem* y cuyo casco abrigaba el mismo resorte capaz de grandes y heroicas empresas: el amor a la patria y el convencimiento íntimo de que Alemania exige a sus hijos una disciplina férrea y encaminada a un solo y único fin.

Pero no solamente fueron buques costeros los apresados por el *Emdem II*; un buque carbonero inglés, el "Oxford", fue apresado también, pero no hundido, sino transformado en un crucero auxiliar y con éste fueron ya dos naves alemanas en el mar de las Indias, una pequeña escuadra que siguió persiguiendo a los buques mercantes y que logró burlar siempre la persecución encarnizada de sus adversarios.

Y luego se perdió otra vez la pista de los marinos alemanes, hasta que en los primeros días de febrero llegaron a Hodeida, en el Mar Rojo, después de sufrir pérdidas sin cuento, de habérseles terminado las provisiones, alimentándose sólo de chocolate y de cocos y de haber vigilado sin descanso para poder escapar a los buques de guerra aliados con los que no estaban en condiciones de combatir.

Recibidos por los turcos como héroes, con todos los honores debidos a los verdaderos valientes, a través de la Arabia y de la Turquía asiática llegaron a Constantinopla los sobrevivientes del crucero alemán cuyas hazañas temerarias no tienen igual en toda la historia de las heroicas gestas de todas las Marinas del mundo ni en las de los piratas y corsarios que un día fueron los amos del mar por su valor, su sangre fría y su audacia.

Sea cual fuese el resultado de la gran guerra que asola a Europa, sea cualquiera la opinión del que se pare a considerar todo cuanto el *Emdem* y sus tripulantes llevaron a cabo, habrá que reconocerse que cumplieron como buenos y que ninguno, hasta ahora, de cuantos hechos heroicos se han registrado en toda esta lucha entre las naciones puede compararse en intensidad, duración, valor y abnegación con la historia del pequeño crucero botado al agua en Danzig en 1908 y destruido en el mar de las Indias en noviembre de 1914.

En Alemania se mantuvo por mucho tiempo, en memoria del *Emdem*, el hecho de colocar en letras menores, bajo el nombre real de las naves que allí se construían después del final de su vida de esta histórica nave, el título *Emdem* como una especie de segunda partida

de bautismo que honraba doblemente a esa nueva unidad. Así no sólo las nuevas naves germánicas exhibían no sólo su pabellón nacional sino el orgullo de un crucero que adornó excepcionalmente las páginas más bellas de su historia patria, muy particularmente naval.

Supongo que el lector habrá de preguntarse si 35 años después del sacrificio de Grau, nuestro máximo héroe, el Comandante von Müller fue o no otro caballero andante de los mares, un émulo de nuestro Gran Almirante sobre el que, a propósito de este tipo de hazañas, debemos estar muy atentos a la más completa de sus biografías ya publicadas y que próximamente dará a luz el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Grau es una personalidad todavía no suficientemente estudiada y que, estimo que no es exagerado señalarlo, dejó en herencia para la humanidad un hermoso testimonio de lo que significa la necesidad de moderar, toda vez que ello sea posible, los ímpetus de la bestialidad que significa dar rienda suelta a los bajos instintos que bullen en la naturaleza humana, muy particularmente en el fragor de los combates. Y me atrevo a afirmar que se trata de un personaje cuya transcendencia moral y espiritual no sólo en la nación, sino, como antes se mencionó, también en el concierto de las naciones, debe permanentemente cultivarse como un bello atisbo de que será siempre posible convertir en realidad, por largo que fuese el camino. Finalmente, sin ser ingenuo, debo suponer que los organismos internacionales correspondentes deben testimoniar, por lo menos, cierto ánimo para lograr, o por lo menos, intentar la humanización de "las leyes de la guerra".

PREMIO copé

Apoyando al arte y la cultura nacional, en la promoción de nuevos valores y la consagración de otros.

19 AÑOS



PETROPERU