

**Francesco Lamendola**

## **Con un atto di pirateria internazionale gli Inglesi chiudono la partita con l'inafferrabile «Dresden»**

L'incrociatore leggero tedesco «Dresden» apparteneva a una classe di navi di cui furono costruiti due soli esemplari (l'altro era il celebre «Emden») nei primi anni del XX secolo: stazzava circa 3.400 tonnellate, era armato con 10 cannoni da 105 mm., aveva un'autonomia di 3.700 miglia e un equipaggio di 361 uomini; la velocità massima era di 24 nodi.

Nella primavera del 1914 si trovava nelle acque del Messico, con l'incarico di proteggere le vite e i beni dei residenti tedeschi durante la guerra civile infuriante in quel Paese, allorché ricevette l'ordine di prendere a bordo, nel porto di Veracruz, un certo numero di connazionali, il presidente Victoriano Huerta, in fuga davanti alle forze di Villa e Carranza dopo una breve e ingloriosa permanenza al potere, nonché - stando a quanto si disse all'epoca, ma la cosa non è provata - un cospicuo tesoro da quegli accumulato prima della fuga, e del quale (se pure esistette) andò persa in seguito ogni traccia.

Dopo aver sbarcato l'ingombrante ospite nel porto di Kingston, in Giamaica (da dove egli avrebbe proseguito per l'Europa, nel vano tentativo di organizzare il proprio ritorno in Messico), ad Haiti il «Dresden» ricevette a bordo il nuovo comandante, capitano Fritz Emil Lüdecke. Ora la nave avrebbe dovuto fare ritorno a Kiel, ma proprio allora - si era al principio di agosto del 1914 - lo scoppio della prima guerra mondiale, e soprattutto l'intervento della Gran Bretagna, resero impossibile la prosecuzione del viaggio verso la Germania.

A Lüdecke non rimase altro da fare che lasciare il Mar dei Caraibi per dirigersi verso l'Atlantico meridionale, con l'intenzione di condurvi la guerra di corsa contro il naviglio mercantile alleato; ma successivamente, la decisione dell'ammiraglio von Spee di puntare verso il Sud America con la Squadra asiatica degli incrociatori, suggerì all'Ammiragliato tedesco di modificare i suoi piani e di ordinare al «Dresden» di passare, possibilmente inosservato, nell'Oceano Pacifico, per riunirsi alle forze di von Spee.

Così, doppiato il capo Horn senza incontrare il nemico, Lüdecke fece rotta a nord-ovest e il 12 ottobre raggiunse von Spee davanti all'Isola di Pasqua, passando ai suoi comandi. Fu così che il «Dresden» partecipò alla breve ma gloriosa epopea culminata nelle battaglie navali di Coronel, il 1° novembre, e delle isole Falkland, l'8 dicembre 1914. Nella prima, i Tedeschi colarono a picco i due incrociatori corazzati della Squadra britannica dell'ammiraglio Christopher Cradock, e ciò soprattutto per gli assurdi ordini impartiti dal Primo Lord dell'Ammiragliato inglese, Winston Churchill, che aveva diviso le forze inglesi e mandato Cradock allo sbaraglio (anche se poi Churchill, ingenerosamente, nelle sue memorie cercherà di far ricadere tutta la colpa sullo sfortunato ma valoroso ammiraglio). Nella seconda, le due navi da battaglia «Invincible» ed «Inflexible» distrussero completamente la Squadra di von Spee, in uno scontro senza gloria, poiché, grazie alla loro maggiore velocità e alla schiacciante superiorità di artiglieria, l'ammiraglio Doveton Sturdee si limitò a martellare le navi nemiche, senza mai esporsi al loro tiro.

L'unica nave tedesca che riuscì a sottrarsi alla distruzione, grazie alla sua maggiore velocità e al sopraggiungere provvidenziale del maltempo, fu appunto il «Dresden», che, benché inseguito da vicino, fece in tempo ad inoltrarsi nel dedalo di canali della Terra del Fuoco cilena e a far perdere momentaneamente le proprie tracce. Churchill era così furioso per la mancata distruzione del «Dresden» che avrebbe voluto lasciare Sturdee nel Sud Atlantico a dargli la caccia; considerazioni di natura politica e psicologica resero ciò inopportuno, per cui Sturdee fece ritorno in Inghilterra

come un eroe, mentre una squadra di incrociatori inglesi rimaneva dislocata nell'estremità sud del continente americano per proseguire la caccia, con l'ordine tassativo di trovare e affondare ad ogni costo la nave tedesca.

Nel Cile, e particolarmente nella parte centro-meridionale di quel paese (da Valdivia a Osorno a Puerto Montt), esisteva, fin dalla metà dell'Ottocento, una numerosa e compatta colonia di immigrati germanici, che già aveva accolto trionfalmente von Spee durante la sua visita a Valparaiso, subito dopo la battaglia di Coronel, e che poi si era mobilitata per sostenere in ogni modo, specie con l'organizzazione dei rifornimenti di carbone e con l'opera di intelligence, la crociera di von Spee verso l'Atlantico. Tuttavia, la rete di spionaggio tedesca aveva completamente fallito nel compito di seguire e riferire, via radio, i movimenti della squadra di Sturdee, per cui von Spee aveva attaccato Port Stanley, nelle Falkland, ignorando del tutto che vi si trovava una potente forza nemica. Ora la rete degli agenti tedeschi venne nuovamente mobilitata per fornire assistenza al «Dresden» in fuga.

Il console tedesco di Punta Arenas, Rudolf Stubenvauch, si mise in contatto con un marinaio tedesco colà residente, Albrecht Pagels, espertissimo conoscitore dei tortuosi canali magellanici, e questi si offrì di guidare il capitano Lüdecke in un rifugio sicuro: il fiordo di Quintupeu, nell'Isola Nera, luogo pochissimo conosciuto e di difficile accesso per le scogliere, le forti correnti marine, la nebbia e il maltempo caratteristici di quella regione. All'epoca, del resto, esistevano ancora tratti di costa pressoché inesplorati nella regione magellanica e la cartografia a disposizione dei marinai presentava ancora parecchi spazi bianchi. Il segreto del «Dresden» venne ben custodito e per quasi tre mesi, fra la metà di dicembre e i primi di marzo, l'incrociatore fantasma riuscì a sfuggire alle rabbiose ricerche dei suoi persecutori, che battevano il dedalo dei canali patagonici senza requie, decisi a scovarlo e distruggerlo ad ogni costo.

Fu solo quando le scorte di viveri e altri generi di prima necessità erano ormai quasi esaurite che il capitano Lüdecke, a malincuore, si decise a lasciare quel sicuro ancoraggio nei mari tempestosi dell'estremo Sud cileno e a tentare la sorte riprendendo l'alto mare, in direzione delle medie latitudini. Ma era una crociera ormai senza speranza: braccato da ogni parte, senza più amici e senza un solo porto sicuro cui appoggiarsi, l'incrociatore tedesco andò incontro al suo destino ai piedi delle scogliere dell'isola di Mas a Tierra, nell'arcipelago Juan Fernandez, ove già aveva incrociato fra ottobre e novembre, prima e dopo lo scontro di Coronel (l'isola è tornata agli onori delle cronache recenti in occasione dello tsunami del 27 febbraio 2010, che si è abbattuto su di essa con onde di oltre di 15 metri, causando gravi danni e perdite di vite umane).

Era il 15 marzo 1915 e tre incrociatori britannici, «Orama», «Glasgow» e «Kent», lo sorpresero e gli si fecero sotto, aprendo il fuoco a dispetto del fatto che si trovasse in acque territoriali cilene, cioè neutrali: ancora oggi si possono vedere, sulle pareti di roccia della costa, i segni delle cannonate inglesi.

Lüdecke si era portato fino a 500 metri da riva; ma, quando si rese conto che i suoi avversari, poco gentili a dispetto di tutta la loro propaganda, non avrebbero comunque rispettato la neutralità cilena, trovandosi nell'assoluta impossibilità di battersi con successo e non volendo esporre ad una morte inutile i suoi marinai, decise di autoaffondarsi, proprio come avrebbe fatto, nel 1939, il comandante Hans Langsdorf nel porto neutrale di Montevideo, dopo la battaglia navale del Rio de la Plata. Ironia del destino, la corazzata "tascabile" che concluse così tragicamente la sua crociera nell'Atlantico meridionale portava il nome di «Graf von Spee», in ricordo dello sfortunato eroe delle Falkland.

Dopo aver pagato un ultimo tributo di sangue alle vicende belliche, l'equipaggio del «Dresden» abbandonò la nave per ordine del capitano Lüdecke e, più tardi, raggiunse Valparaiso, accolto amorevolmente dalla colonia tedesca, mentre i feriti venivano ricoverati nell'Hospital Alemán. Molti decenni più tardi, nel 1985, un monumento venne eretto nella naia di Cumberland, sull'isola di Mas a Tierra (dal 1966 ribattezzata Robinson Crusoe), per ricordare la sanguinosa fine dell'epopea del «Dresden».

Un particolare interessante: in forza all'equipaggio vi era anche un giovane ufficiale del servizio informazioni che dal Cile, dopo rocambolesche avventure, fra cui la traversata delle Ande per raggiungere l'Argentina, riuscì a fare ritorno in Germania: Wilhelm Canaris, futuro capo dei servizi segreti del Terzo Reich (finirà giustiziato in seguito al fallito attentato contro Hitler del 20 luglio 1944, nel quale era implicato).

La drammatica fuga del «Dresden» è stata rievocata dalla penna di uno scrittore di talento, Serge Bertino, nel suo libro «L'isola del Vento», Milano, Sonzogno, 1982, pp. 83-88), ma in maniera sostanzialmente obiettiva e senza nulla concedere al romanzesco:

«Verso le quattro del mattino [il 9 dicembre 1914, all'indomani della tragica battaglia delle Isole Falkland], quando un colpo di vento spazzò il cielo, l'incrociatore era ormai tra i canali blu della Terra del Fuoco. Gli inglesi lo avevano inseguito ma erano ancora lontani e poi non riuscivano a venir fuori da quell'intrico di rocce e d'acqua. Il "Dresden" stava navigando in un canale cosparso di isole che mettevano in comunicazione lo Stretto di Magellano con l'Oceano Pacifico ma verso su. Era il canale di Barbara che, schiacciato fra l'Isola St. Ines e l'Isola Clarence, se ne va verso l'Isola Nera. Il suo corso è sinuoso e irregolare, sbarrato da numerose isole di cui alcune piccolissime. Le correnti tiravano violentissime e all'entrata dello stretto raggiungevano la velocità di dieci chilometri all'ora.

Il "Dresden" vi era appena entrato quando il cielo diventò di colpo azzurro. In plancia tutti sentirono lo choc violento contro la corrente.

"Stiamo aumentando di velocità", disse, con ansia nella voce, l'ufficiale in seconda.

"Le correnti", rispose soltanto il comandante.

E dall'incrociatore videro le coste fuggir via velocissime.

Tutto era talmente strano e bello che il ricordo della catastrofica battaglia parve svanire da ogni mente.

La possente macchina da guerra ora sfiorava boschetti rintanati in fondo a piccole insenature solitarie, ora rasentava pareti gigantesche che cadevano a picco come tagliate dalla scure d'un gigante.

Di volta in volta l'incrociatore sembrava dominare ed essere dominato. I marinai spaventati e insieme attratti non la smettevano di guardare quel paesaggio così diverso a ogni colpo d'elica.

A occidente una gola profonda ricoperta dalla foresta magellanica e più in alto una cerchia spettacolosa di ghiacciai e montagne. Più lontano un canale di cui allora nessuno conosceva ancora l'esistenza. Il timone era tutto a dritta" perché il "Dresden" vi potesse entrare senza urtare alcun bassofondo. Là dove stava andando, gli inglesi non lo avrebbero certamente scovato. Quel canale e tutte le sue insenature non erano ancora stati iscritti sulle carte navali e l'unico uomo che lo conosceva era Alberto Pagels, il pescatore curioso...

Appena il "Dresden" scivolò nelle acque del canale il sole scomparve di nuovo e una fitta foschia scese a oscurare ogni cosa. Era uno dei soliti temporali così comuni sul versante occidentale della Terra del Fuoco. Con la solita spaventosa velocità s'era gettato sul "Dresden" come per colpirlo a morte.

In plancia il comandante era al suo posto. Aveva lo sguardo teso e il viso scavato dall'accumulo di fatica. In quella semioscurità vedeva appena le onde spaccarsi furiose contro la prora del suo incrociatore.

"Bisogna tener gli occhi ben aperti", disse.

Ma nello stesso tempo pensò che era forse meglio fermarsi. Il rischio di penetrare tra quelle rocce sconosciute con quelle condizioni atmosferiche era veramente troppo grosso. Comunque fece dare il segnale di "all'erta" a tutto l'equipaggio e chiese all'ufficiale di macchina di ridurre notevolmente la velocità. Malgrado tutto era profondamente impressionato. Il "Dresden" sembrava impotente contro le onde. Poi, di colpo, ancora una volta tutto cessò e l'incrociatore braccato dalla flotta inglese poté riprendere la sua andatura normale.

“Le montagne sono sempre più tristi”, disse l’ufficiale in seconda, appena la visibilità si fece migliore. “Che cosa ne pensa, comandante?”

“La prospettiva è ancora più rassicurante. Significa che saremo soli per davvero.”

“Già!”, trovò come sola risposta l’ufficiale in seconda.

In quanto a tristezza il paesaggio era davvero impressionante. Anzi la parola “tristezza” era persino troppo dolce per definirlo. Man mano che l’incrociatore penetrava lungo le due sponde del canale non si vedevano altro che scogli e rocce emergere dalle onde. La vegetazione era completamente scomparsa e solo qualche arbusto cresceva qua e là, in una fessura o sotto una cengia al riparo dal vento. Le rocce erano levigate e solcate da infinite striature che ne raccontavano la lotta millenaria per esistere. Nel bordeggiare uno scoglio ricoperto di erbe ispide s’alzò un volo di uccelli bianchissimi che prese a schiamazzare alla verticale del proprio isolotto come a volerne tener lontani gli intrusi del “Dresden”.

Il comandante, guardandoli con il binocolo, disse solo: gabbiani che difendono le loro uova”.

L’incrociatore intanto era già lontano mentre tutt’intorno a lui le rocce si spezzavano in un’infinità di baie, di rade, di insenature sprofondare nel mistero.

A ponente d’improvviso emersero alcuni torrioni che sembravano le sentinelle dell’oceano.

“Dove ci ancoreremo, comandante?”, chiese l’ufficiale di macchina.

“Osservi più a settentrione. Guardi bene. Vede quella spaccatura che s’inoltra tra le montagne?”

“Sì, comandante.”

“Andremo là e là resteremo. Secondo Albert Pagels nessuno può raggiungerci in quel posto. Solo lui è al corrente di questo nascondiglio.”

Tutti guardarono da quella parte e scoprirono una grande baia che si insinuava tortuosa tra rupi e faraglioni. Solo avvicinandola però si accorsero di cos’era veramente. Intanto l’orizzonte s’era nuovamente oscurato e il vento era di nuovo uragano. Ma entrando nella baia che si apriva oltre lo stretto canale, quasi impensabile tra quelle rocce, si accorsero che tutt’intorno tornava la calma. Oltre a essere ben nascosta la baia era anche perfettamente protetta dal vento.

Quando il “Dresden” fu ancorato il comandante disse:

“Date il segnale di cessato allarme.

Poi soggiunse guardando uno a uno i suoi ufficiali:

“Vi aspetto nella mia cabina tra mezz’ora per bere insieme allo scampato pericolo.”

Ne uscirono alcune ore dopo per andare a poppa dove una compagnia di fucilieri di marina si apprestava a scendere a terra.

“Il vostro compito”, disse il comandante non appena fu di fronte ai suoi uomini “è tra i più importanti per la salvezza della nostra nave. Appena sarete a terra vi sparpaglierete a due a due e raggiungerete secondo le istruzioni dei vostri ufficiali i punti culminanti delle varie montagne che ci circondano. Da lassù potrete dominare ogni anfratto di questi labirinti d’acqua. Sappiate che un amico della Germania, un pescatore che vive da queste parti, sarà costantemente all’erta, con il suo cutter, per indicarci i movimenti della flotta inglese. Per il momento abbiamo viveri e combustibile sufficienti per sostenere un lungo assedio. Ma l’importante è che gli inglesi non ci scoprano. La loro superiorità di fuoco ci eliminerebbe in pochi minuti. Quindi tutto dipende da voi, dalla velocità con cui informerete e dall’attenzione che avrete per ogni oggetto sospetto. Lo so che vi chiedo molto. So che come tutti avrete bisogno di riposo; ma lo avrete non appena saremo in salvo.”

Ci fu un lungo silenzio poi gli uomini scesero sulle imbarcazioni che dovevano portarli a riva. Tutti erano lacerati da una muta comprensione per le parole del capo e da una vera e propria paura. Temevano ogni cosa e soprattutto che il “Dresden” fosse costretto ad andarsene abbandonandoli alla loro sorte. Ma obbedirono.

L’alba li trovò ai loro posti sui vari torrioni che dominavano il gruppo di isole che li circondava. Vi trascorsero due mesi interminabili. Lottando contro le nebbie nere come il carbone, le folate di nevischio e cercando di scaldarsi ai rari sprazzi di sole che ogni tanto riuscivano a spezzare quel cielo d’uragano. Due a due, sulle vette di quelle montagne, non avevano da osservare che uno degli spettacoli più lugubri immaginato da mente umana. Intorno rocce scheletriche che sembravano

emergere dall'orizzonte come frantumi d'un mondo che stava scomparendo. Le isole fitte, minuscole o immense, e lo sguardo sempre fisso, attraverso i binocoli, a percepire i segnali di Albert Pagels. E poi la comunicazione immediata con il "Dresden" e la sua ombra che andava, entrava, veniva in quel dedalo liquido, riuscendo ogni volta a evitare d'essere scorto dagli inglesi. La solitudine immensa che li colpiva allora era tale da riempire tutto il loro essere d'un profondo senso di sgomento. Luci nere, nuvole sconvolte dagli spasimi del vento, nebbie che gelavano sul viso e sulle uniformi. Ma intanto giorno dopo giorno la loro missione si compiva con successo. Gli inglesi venivano, andavano. Sembravano cani da caccia impazziti su una pista incomprensibile. Ma il "Dresden" continuava a sopravvivere. E per tutti era l'unica cosa che contava.

Ma poi per il "Dresden" venne il momento di lasciare il suo rifugio sicuro. La stagione stava peggiorando e le riserve di bordo avevano raggiunto un minimo al di sotto del quale la salvezza era impossibile.

Così, un mattino più nebbioso degli altri, l'incrociatore tedesco lasciò, dopo aver recuperato tutti i suoi uomini, le acque di quella che più tardi venne battezzata la baia Dresden. Fece rotta a nordovest badando a rimanere costantemente nelle acque territoriali cilene.

Una navigazione folle fatta di continui cambiamenti di rotta per ingannare gli inseguitori che comunque non avevano abbandonato.

Ma quando arrivò nelle acque dell'isola di Juan Fernandez il "Dresden" fu sorpreso alla fonda da due incrociatori inglesi, il "Glasgow" e il "Kent". Era la fine. Benché in acque territoriali cilene gli inglesi si fecero sotto. Ma il comandante del "Dresden" ordinò l'autoaffondamento dell'incrociatore evitando così la morte e la distruzione dei suoi uomini. Era il 14 marzo 1915. E finiva una delle più strane avventure navali che ebbero per teatro i fiordi e i canali della Terra del Fuoco.»

Tale fu la fine del «Dresden», l'ultima delle navi di von Spee, a più di tre mesi dalla tragica battaglia delle Isole Falkland.

Per averne ragione, gli Inglesi non avevano esitato a violare le leggi internazionali relative ai diritti degli Stati neutrali. Proprio loro, che avevano dichiarato guerra alla Germania in difesa della neutralità del Belgio e che, sull'invasione tedesca del Belgio neutrale, avevano costruito tutta la loro martellante propaganda di guerra.

Adesso, Winston Churchill poteva tirare un grosso sospiro di sollievo, fregarsi le mani e fumarsi con soddisfazione uno dei suoi famosi sigari: l'ultima minaccia ai commerci alleati lungo le rotte del Capo Horn era stata definitivamente eliminata ed il povero ammiraglio Cradock, che lui stesso aveva mandato incontro a morte certa, era stato definitivamente vendicato agli occhi dell'opinione pubblica inglese.