

Francesco Lamendola

La crociera del corsaro *Seeadler*

(21 dicembre 1916 - 2 agosto 1917)

Nel corso del 1916 l'Ammiragliato tedesco decise di fare un esperimento per proseguire la guerra di corsa contro il traffico mercantile alleato, servendosi di una unità di superficie dalle caratteristiche del tutto diverse da quelle dei piroscafi trasformati in incrociatori ausiliari, come il *Kaiser Wilhelm der Grosse*, il *Prinz Eitel Friedrich*, il *Möwe* ed anche come il *Wolf*, che sarebbe partito il 30 novembre di quell'anno per la sua crociera di ben quindici mesi nei tre oceani del globo (cfr. i nostri precedenti articoli *Le due crociere della nave corsara Möwe, dicembre 1915 - marzo 1917* e *La crociera del corsaro Wolf, 30 novembre 1916 - 24 febbraio 1918*, consultabili entrambi sul sito di Arianna Editrice).

Quel tipo di navi, infatti, benché dissimulassero le artiglierie e i lanciasiluri dietro delle finte sovrastrutture, potevano ingannare il nemici a una certa distanza, facendosi passare per pacifiche navi da trasporto di qualche Paese neutrale; ma non avrebbero mai potuto ingannarle da vicino, e tanto meno sostenere un'ispezione a bordo, senza tradire immediatamente la loro reale natura. A Berlino, pertanto, si pensò di predisporre e mettere in mare una nave che, pur svolgendo compiti di guerra di corsa, fosse in grado di reggere anche alla prova di una minuziosa ispezione da parte delle navi da guerra nemiche.

Si trattava di un progetto estremamente audace; e tuttavia, la gravità degli effetti del blocco marittimo inglese sull'economia tedesca era tale da indurre a tentare qualunque esperimento, pur di spezzare quel cerchio di ferro e arrecare il maggior danno possibile ai rifornimenti di viveri e materie prime dell'Intesa. Era infatti evidente, dopo il sanguinoso fallimento dell'offensiva Brusilov, che la Russia sarebbe stata presto costretta ad uscire di scena; ma che, d'altra parte, gli Stati Uniti avrebbero quanto prima gettato la maschera della neutralità e si sarebbero apertamente schierati al fianco degli Alleati, entrando nel conflitto con tutto il loro enorme potenziale finanziario, industriale e umano. Pertanto bisognava cogliere il momento favorevole fra l'ormai imminente paralisi militare russa, preludio alla firma di una pace separata sul fronte orientale, e l'intervento in guerra degli Stati Uniti, intensificando al massimo lo sforzo bellico finché esistevano concrete prospettive di vittoria.

Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare nella guerra di corsa una unità di superficie perfettamente mascherata da nave mercantile neutrale, si giunse alla conclusione che in un unico caso ciò era possibile: trasformando in incrociatore corsaro una nave a vela. I cannoni potevano essere nascosti nelle stive e il boccaporto avrebbe potuto essere ostruito da un carico di legname accatastato in coperta, pratica allora molto diffusa tra i velieri, specialmente di nazionalità scandinava. In tal modo, un picchetto d'ispezione di una nave da guerra alleata, anche salendo a bordo, non avrebbe potuto notare nulla d'insolito, a meno di condurre il veliero in porto per sgomberare la coperta e ispezionare la stiva. Dovevano però essere praticati dei passaggi segreti che consentissero a numeroso equipaggio, che in caso di pericolo doveva nascondersi nella stiva, di salire in coperta nel più breve tempo possibile.

Un altro evidente vantaggio di utilizzare un veliero era il fatto che ciò avrebbe permesso una assoluta autonomia nei confronti del combustibile. Non essendo costretto a rifornirsi continuamente di carbone, un veliero avrebbe potuto navigare indefinitamente, senza segnalare la propria presenza

e senza dover dipendere da navi appoggio o dal carbone eventualmente trasportato da qualcuna delle sue prede.

In ogni caso, si trattava di una missione pericolosissima, quasi suicida; e, per realizzarla, bisognava trovare un comandante che non fosse soltanto un esperto lupo di mare, pratico della navigazione a vela, ma che fosse anche un uomo d'azione energico e brillante, pieno di iniziativa e di fantasia, per improvvisare volta per volta la strategia più adatta a passare inosservato e, poi, ad intraprendere la sua crociera solitaria nei mari più lontani, sapendo di non poter contare sul minimo appoggio dalla madrepatria.

Fu a quel punto che, all'Ammiragliato di Berlino, qualcuno si ricordò che esisteva, nella marina imperiale germanica, un uomo con tali caratteristiche: il conte Felix von Luckner, la cui vita avventurosa era trascorsa in buona parte a bordo di navi a vela, prima di diventare comandante della cannoniera *Panther*, adibita alla polizia costiera del Camerun negli anni precedenti lo scoppio della prima guerra mondiale.

Luckner venne chiamato a Berlino e gli fu chiesto con franchezza se se la sentiva di organizzare e condurre una impresa del genere; egli accettò con estremo entusiasmo e si mise subito all'opera. Venne individuato allo scopo il grosso veliero a tre alberi *Pass of Balmaha* (costruito in Scozia nel 1878), già battente bandiera americana, che era stato sequestrato nel 1915 sulla rotta di Arcangelo e condotto ad Amburgo, perché trasportava un carico di carbone per conto della Gran Bretagna e aveva a bordo degli uomini della marina militare inglese. Messo in bacino nel massimo segreto, gli venne applicato un motore Diesel; cannoni e munizioni furono nascosti accuratamente nella stiva; e vennero caricati a bordo viveri per due anni.

Si decise di farlo passare per un veliero norvegese che trasportava legname e, a tal fine, vennero collocati un ritratto del re e della regina di Norvegia nella stanza del comandante, libri e giornali in lingua norvegese sparsi dappertutto; e vennero arruolati alcuni marinai tedeschi che conoscevano la lingua norvegese. Un giovane marinaio venne perfino istruito a travestirsi da donna in caso di ispezione, allo scopo di farlo passare per la moglie del comandante (altra abitudine allora diffusa nelle marine mercantili scandinave).

Infine ci si procurò le false carte che identificavano quel veliero come il norvegese *Irma*, adibito al trasporto del legname da Oslo a Melbourne, in Australia. Insomma, non venne trascurato il benché minimo particolare per trarre in inganno il nemico. In realtà, si trattava dell'incrociatore ausiliario *Seeadler* (= aquila di mare), adibito alla guerra di corsa, armato con un equipaggio di 64 uomini (20 dei quali parlavano discretamente il norvegese).

Il veliero lasciò la Germania il 21 dicembre 1916, risalì lungo la costa norvegese e poi, nel tentativo di sgusciare fuori del Mare del Nord, venne fermato dall'incrociatore ausiliario *Avenger*, che volle fare un'ispezione a bordo. Ma l'ufficiale inglese cadde in pieno nella trappola: non si accorse di nulla e non ebbe alcun sospetto; o, se lo ebbe, rinunciò a far entrare in porto l'*Irma* per ispezionare la stiva, davanti allo spettacolo di una giovane donna indisposta. Senza contare che era il giorno di Natale...

Tuttavia, mentre già gli Inglesi stavano allontanandosi, soddisfatti della loro ispezione, accadde un inconveniente che per poco non tradì la nave corsara. Infatti, avendo attraccato al veliero sottovento, la lancia britannica stentava a staccarsi, a causa della deriva della nave; e, lentamente ma inesorabilmente, scadeva verso poppa. Ancora un istante, e i marinai inglesi non avrebbero potuto non notare l'elica: che non avrebbe dovuto esserci, perché - stando ai documenti di bordo - l'*Irma* non era dotata di un motore ausiliario.

Come in un tipico romanzo d'avventure, la sorte dei Tedeschi - per la maggior parte, nascosti sotto coperta - era appesa a un filo. Allora von Luckner, che aveva conservato il massimo sangue freddo, mostrò una presenza di spirito all'altezza della situazione: gettò una cima verso la scialuppa, fingendo di voler aiutare quegli uomini, rimasti in panna, a districarsi dalla loro incresciosa posizione.

Ecco come lo stesso comandante tedesco ha rievocato l'episodio nel suo libro di memorie *Il pirata della guerra mondiale* (traduzione di Eugenio Modena; Adriano Salani Editore, Firenze, 1929, pp. 183-84):

Saliamo in coperta, gl'Inglese si imbarcano, io scaravento la cicca furibondo e da questo lato mi sento alleggerito. Ma il più serio sta per arrivare. «Voi dovete aspettare un'ora e mezzo!». Mentre conducevo gli ufficiali al barcarizzo, un pessimista, avendo udito queste parole, brontolò:

- Ma allora tutto è perduto. -

La mia gente nascosta, al comando del guardiamarina Kircheiss, era in grande emozione sulla sorte della visita e faceva molta attenzione a tutto quanto avveniva di sopra. Udirono le parole: «Tutto perduto», che presto corsero da poppa a prora di bocca in bocca. La miccia, della durata di sette minuti, venne accesa, per far saltare la nave. In coperta non si aveva idea di quanto succedeva di sotto. Invece si era sollevati per la buona riuscita. Con una stretta di mano l'ufficiale nemico si licenziò ripetendo:

- Siamo intesi, attendete fino al segnale. -

Il mio primo ufficiale Kling, con la sua faccia quadrata polare e con le sue diciotto parole di norvegese, dava gli ordini per restare in panna. Quando gli ufficiali furono imbarcati, si presentò una nuova situazione penosa: un veliero in panna non può esser tenuto fermo sul posto come un vapore, esso ha sempre un lieve e movimento. La lancia degl'Inglese non riusciva a liberarsi subito di sotto al bordo e derivava verso poppa. A qual pericolo impreveduto s'andò incontro! Sotto la poppa si sarebbero accorti della nostra elica. Un veliero con l'elica doveva dar sospetto, tanto più che in nessuna delle nostre carte era nominato il nostro motore da mille cavalli.

Respingo ogni lode del mio lettore per la mia presenza di spirito: fu la disperazione. Corsi a poppa, presi la prima cima che mi capitò fra mano e la scaraventai sulla testa degl'Inglese, come per aiutarli a liberarsi:

- Take that rope, mister officer! (Prendete questa cima) -

Il risultato fu ottimo: gl'Inglese guardarono tutti verso l'alto per non prender la cima sulla testa e i loro sguardi furono distratti dall'eventuale direzione da me tanto temuta. La lancia si liberò finalmente. L'ufficiale mi ringraziò ancora del mio aiuto e furibondo contro il suo armamento incapace di liberarsi rapidamente dal nostro bordo, gridò:

- I only got fools in my boat. (Ho un armamento di scemi). -

Io pensai:

«Sì, hai ragione e tu sei degno di loro!».

Ma il pover'uomo aveva fatto il suo dovere, e io pure, forse, al suo posto sarei caduto in trappola.

Il blocco era stato forzato: ormai libero di spingersi nell'aperto Oceano Atlantico, il *Seeadler* si trasformò rapidamente in una nave da guerra. I due cannoni, da 105 mm., che erano stati nascosti nella stiva, vennero portati in coperta e montati; ed ebbe inizio la sua carriera di corsaro.

Finché non ebbe oltrepassato il parallelo di Gibilterra, il comandante von Luckner si astenne dal fare catture, per non tradire anzitempo la sua presenza: poi fece la sua prima preda, il vapore *Gladys Royal*, che andava a Buenos Aires con un carico di carbone; e la seconda, il trasporto britannico *Horngarth*. Entrambi furono fermati e colati a picco mediante uno stratagemma: l'uno, col pretesto di domandargli l'ora cronometrica; l'altro simulando lo scoppio di un incendio a bordo (con tanto di finta moglie del capitano che gridava e invocava aiuto).

Giunto nell'Atlantico meridionale, il *Seeadler* incrociò per tre mesi nelle acque a sud di Rio de Janeiro, catturando e affondando tre vapori e diversi velieri: alcuni brigantini a palo, allora numerosi soprattutto nella marina francese, e una goletta canadese. Fra l'altro, von Luckner ebbe la ventura di affondare il veliero britannico *Pidmore* sul quale, nella sua avventurosa giovinezza, era stato imbarcato come semplice marinaio.

Ormai sovraffollato per la presenza di così tanti prigionieri, il *Seeadler* si servì del bastimento francese *Cambonne*, a sua volta catturato, per spedire a terra almeno una parte di quegli uomini;

non senza prima avergli accorciato drasticamente l'alberatura, in modo tale da ridurne al massimo la velocità e ritardarne quanto più possibile lo sbarco e, quindi, l'inevitabile allarme che sarebbe stato dato alle navi nemiche.

Le due navi si separarono il 21 marzo 1917, al largo di Buenos Aires; il *Cambronne* diresse verso Rio de Janeiro, più lontana ma più facile da raggiungere a causa della direzione dei venti, e vi giunse il 30 marzo.

Subito l'Ammiragliato di Londra fu messo in allarme, anche perché le mine deposte dal *Wolf* davanti a Città del Capo e a Capo Agulhas, all'estremità meridionale dell'Africa, avevano cominciato a fare delle vittime; pertanto, tutto l'Atlantico meridionale venne fatto oggetto di una intensa perlustrazione da parte della flotta britannica.

Non solo.

Studiando attentamente la situazione, l'Ammiragliato inglese giunse alla giusta conclusione che il veliero corsaro avrebbe lasciato quelle acque, divenute ormai malsicure, tentando quanto prima di passare nell'Oceano Pacifico; e, disponendo di doviziosi mezzi navali, predispose una vera e propria trappola.

Ai primi di aprile, tre incrociatori ausiliari - *Otranto* (veterano della battaglia di Coronel del 1° novembre 1914, nella quale la squadra di von Spee aveva colato a picco quella dell'ammiraglio Cradock), *Orbita* e *Lancaster* - lasciarono, su ordine di Londra, alcuni porti della costa peruviana per dirigersi alla volta di Capo Horn, con l'ordine di intercettare il *Seeadler*. Erano accompagnati dalla nave carboniera *Finisterre* che aveva il compito di rifornirli di combustibile senza bisogno che entrassero in porto, in modo da poter esercitare una sorveglianza attenta e continua, ventiquattr'ore su ventiquattro.

Qualcosa, però, non funzionò in questo piano così ben congegnato. Ancora una volta la fortuna, fattore imponderabile e imprevedibile (come aveva insegnato già Machiavelli ne *Il Principe*) protesse l'audace nave corsara e la sottrasse a una distruzione quasi certa; o, piuttosto, alla cattura: perché, avendo ancora a bordo parecchi prigionieri, non avrebbe potuto affrontare un combattimento contro navi a vapore e sarebbe stato costretto ad arrendersi.

Le istruzioni dell'Ammiragliato londinese erano che il *Lancaster* pattugliasse il limite più meridionale delle rotte che passano a mezzogiorno del Capo Horn, mentre l'*Otranto* e l'*Orbita* avrebbero bordeggiato ininterrottamente fra il Capo e lo stesso *Lancaster*. Si sarebbe formato così un «pettine», cui il *Seeadler*, navigando da est a ovest per entrare nel Pacifico, non avrebbe avuto alcun modo di sfuggire.

Invece, accadde che l'*Orbita*, su iniziativa di qualche comandante inferiore, venne distaccato al largo di Capo Virgenes, per sorvegliare l'imboccatura orientale dello Stretto di Magellano, l'altra via d'acqua che mette in comunicazione le acque del Sud Atlantico con quelle del Pacifico. Iniziativa improvvida e cervelotica, perché - alla luce del puro buon senso - era impensabile che un veliero, con le sue limitate possibilità di manovra, tentasse di percorrere quella rotta, resa difficilissima dai venti prevalenti dell'Ovest; senza contare la cattiva stagione (nell'emisfero sud era già autunno inoltrato), per cui sono giustamente temute quelle latitudini dalle navi a vela.

Ha scritto Roy Alexander, un australiano che ebbe la ventura di essere prigioniero a bordo della nave corsara *Wolf*, nel suo libro *La crociera del corsaro «Wolf»* (titolo originale dell'opera, *The Cruise of the Raider «Wolf»*, Yale University Press, 1939, traduzione italiana di Tito Diambra, Casa Editrice E. Corticelli, Milano, 1940, pp. 350):

È difficile immaginare un marinaio che ritenga possibile che un bastimento a vela - che per giunta è un corsaro - vada a passare lo Stretto di Magellano da est a ovest. Eppure fu così: l'Orbita ebbe ordine di tenersi presso l'entrata est.

L'Orbita tolta dal servizio di pattuglia prima assegnatole significava per il Seeadler la possibilità di passare invece della quasi certezza di essere catturato. Approfittando del tempo coperto von Luckner poté scivolare fra il Lancaster e l'Otranto senza essere scorto. In seguito si calcolò che il

corsaro dovette passare il meridiano del capo Horn il 17 aprile, ma 120 miglia a sud del capo stesso; mentre l'Otranto si trovava sullo stesso meridiano ad una quarantina di miglia dal capo. Salvo per il momento, il Seeadler il 21 aprile faceva rotta per Tahiti.

Una volta guadagnate le acque aperte del Pacifico meridionale, la nave corsara risalì verso nord e incrociò per tre mesi sulla rotta dei velieri che facevano la spola fra l'Australia e la costa occidentale del Sud America. Ebbe però, questa volta, poca fortuna: non riuscì a catturare che tre piccoli bastimenti americani (gli Stati Uniti avevano dichiarato guerra alla Germania il 6 aprile di quell'anno).

Alla fine di luglio, dopo sette mesi di crociera solitaria e senza mai fare uno scalo, la situazione dell'equipaggio e della nave cominciava ad essere critica. Non scarseggiavano i viveri, poiché - come si è visto - ne erano stati imbarcati per due anni; ma l'equipaggio risentiva fortemente la mancanza di quelli freschi, specialmente la frutta e la verdura, nonché dell'acqua fresca; per non parlare del bisogno di fare del moto sulla terraferma.

Fu per tali ragioni che il comandante von Luckner decise di concedere alla nave e agli uomini una parentesi di riposo, e scelse all'uopo l'isola corallina di Mopeha, che fa parte delle Isole della Società, nella Polinesia francese (e non delle Isole Cook, come scrive, erroneamente, il sopra citato Alexander).

La sosta a Mopeha fu un vero paradiso per l'equipaggio tedesco e per i prigionieri americani, con i quali si erano stabilite - compatibilmente con le circostanze - relazioni quasi cordiali; nessuno avrebbe immaginato che lì, su quel banco di corallo, sarebbe giunta, rapida e improvvisa, la fine del *Seeadler*.

Essa fu dovuta, infatti, a un evento assolutamente imprevedibile; come se la fortuna, che aveva incredibilmente favorito il corsaro nel passaggio del Capo Horn, gli avesse poi voltato bruscamente le spalle. Si trattò di una ondata anomala di marea, originata - probabilmente - da una eruzione di qualche vulcano sottomarino; evento non eccezionale in quella zona del mondo, ma decisamente raro. Il veliero non venne affondato, ma scaraventato sul banco corallino, ove rimase incastrato in maniera tale, da non poter più essere recuperato.

Così il capitano von Luckner ha rievocato l'ultimo approdo del veliero *Seeadler* e il suo improvviso naufragio sui banchi di corallo dell'isola Mopeha, nell'arcipelago della Società, nel suo libro di memorie (*Op. cit.*, pp. 219-222):

Al mattino del 29 luglio giungemmo in vista dell'isola e ci avvicinammo. Fu come se vedessimo una terra incantata. L'isola ci salutò con i suoi alti palmizi e gli alberi da gomma, come un vero paradiso. I banchi di corallo sembravano come gradinate sul mare e si riflettevano nell'acqua splendente al sole con colori diversi a seconda della trasparenza dei coralli bianchi. V'erano cento intonazioni dal bianco al verdognolo ed all'azzurro nell'acqua. Il banco disposto a cerchio formava quattro isolette e un'isola principale a forma di nastro, intorno a una laguna circolare. Questo pezzetto d'oceano simigliante a una caldaia e altrettanto profondo quanto il mare che lo circondava, era completamente tranquillo; la superficie dell'acqua era uno specchio immobile: si aveva l'impressione della più completa sicurezza. Un piccolo canale immetteva nella laguna, ma non abbastanza largo perché vi potesse passare il Seadler. Di più v'era una forte corrente all'entrata. Noi portammo un'ancora sul banco e con una buona lunghezza di cavo d'acciaio restammo presentati alla corrente e ben liberi dall'isola.

Mettemmo in mare le imbarcazioni. Ci sentivamo come novelli Colombo dopo essere stati tanto tempo lontani da terra. Il marinaio, dopo nove mesi di arrampicate sugli alberi, manovre di vele, guardia al timone e vedette, con le braccia allungare dall'alare le cime, si beò della fauna e della flora tropicale. Noi, pescicani del mare, inseguiti da bestie più forti di noi, dopo una lunga tensione nervosa, godevamo alfine un istante di pace, ospiti dei Francesi, che mettevano a nostra disposizione Mopelia. Quale grata sorpresa quando scendemmo a terra! Trovammo di tutto.

Milioni di uccelli marini avevano fatto qui il loro nido. Le tartarughe avevano qui la loro casa. V'eran pesci d'ogni sorta, e anche maiali lasciati nell'isola in tempi passati e tornati allo stato selvaggio, che si cibavano di noci di cocco cadute dagli alberi. Non potevamo attenderci provviste fresche in tal quantità.. Trovammo pure tre nativi, impiegati da una casa francese a raccogliere tartarughe. Questi Canachi [errore del testo; in realtà, Polinesiani], dapprima molto spaventati dall'arrivo dei Tedeschi, furon presto vinti dalla nostra cordialità, e ci furono preziosi.

La mia gente si divise subito in gruppi: alcuni pescavano nei crepacci dei coralli, altri raccoglievano uova nei nidi; altri portavan bracciate di noci di cocco; il cuoco era alla caccia di un porco selvatico; là si vedevan gruppi di cinque o sei uomini trascinare sulla sabbia, mediante una cima, un'enorme testuggine, rovesciata sul dorso. Altri ancora prendevano aragoste; insomma ognuno trovava il modo di occupare il suo tempo a preparare un buon pranzetto. La lancia tornò a bordo piena di ogni delizia. La cena fu un pranzo luculliano: costolette di porco, zuppa di tartaruga con uova, aragoste, uova di gabbiano; l'uomo più ricco del mondo non avrebbe potuto procurarsi di più e di meglio. Noi ci rimettemmo presto con questo regime e riprendemmo lena per la nuova crociera. Fu installata una fabbrica per affumicare il pesce, si mistero in salamoia tartarughe e carne di porco, e si raccolsero uova a migliaia.

Il nostro ancoraggio ci dava da principio molta preoccupazione, e si era pensato se non sarebbe stato più conveniente tenere la nave libera in mare largo e avvicinarci a terra una volta alla mattina ed una ala sera. Ma ciò sarebbe costato troppo al nostro motore, che, tra l'altro, aveva anche bisogno di una ripassata. Avevamo cercato invece di ancorarci nel modo più sicuro. Ma presto ci accorgemmo che l'ancora scivolava sul banco; ciò rafforzò la nostra fiducia, perché se la corrente fosse stata tanto forte da far arare l'ancora, sarebbe stato impossibile che un salto di vento gettasse il bastimento sul banco di corallo.

Il 2 agosto verso le nove e mezzo del mattino, proprio mentre si stava mandando a terra l'imbarcazione dei franchi, vedemmo il mare gonfiarsi all'orizzonte. Che sarà? Si credette dapprima una Fata Morgana; dopo qualche tempo il rigonfiamento s'avvicinò, sempre più alto via via che s'approssimava. Si trattava di un'onda prodotta da un movimento tellurico. Questo spettacolo ci era completamente sconosciuto, ma sentii il pericolo e gridai:

- Taglia il cavo dell'ancora, pronto il motore, tutta la gente in coperta. -

L'onda s'avvicinava sempre più e grido più forte:

- Pronto il motore!

Si pompò aria compressa, ma il motore non partiva. Con ansia febbrile s'attendeva la messa in moto, si pompava a tutto spiano, si faceva ogni sforzo per ottenere l'accensione... e la furia arriva. Ancora pochi secondi e siam perduti. Tutta la nostra vita dipende dal motore. Troppo tardi! L'onda è enorme, solleva la nave come un fuscello e la getta sul banco. Gli alberi, il coronamento vanno in pezzi; il cozzo contro il corallo ha staccato dei blocchi di qualche tonnellata che ricadono a bordo come proiettili; quando l'onda è passata, il nostro superbo Seeadler giace massacrato sul banco di corallo. Le poche tavole, quell'atomo di Germania che in questo emisfero era la nostra patria, il nostro tetto, il nostro tutto, era finito.

Nello sconquasso generale, mentre i blocchi di corallo entravano nel corpo della nave e gli alberi e i pennoni tempestavano sul ponte in mezzo ad un groviglio di cordame e di tela, ognuno cercava un riparo. Scatenata la rovina, mi guardo dattorno: nessuno! Credo di essere l'unico salvo e maledico la mia sorte. Grido verso prora:

- Ragazzi, dove siete?

Dalla prua una voce potente mi dà questa indimenticabile risposta:

- Signor conte, la quercia resiste ancora!

La crociera del *Seeadler* ebbe una coda.

Il comandante von Luckner armò una scialuppa del suo veliero con cinque marinai e si addentrò fra le isole della Polinesia, alla ricerca di un mezzo che gli permettesse di trasbordare la sua gente in un Paese neutrale; ma, di nuovo, non ebbe fortuna. Dopo varie peregrinazioni, venne catturato da

alcuni funzionari di polizia britannici nell'isola di Wakaya, nell'arcipelago delle Figi; e, di lì, trasportato come prigioniero in Nuova Zelanda. Più tardi tentò di evadere con una lancia, ma venne ripreso presso le Isole Kermadec.

L'equipaggio del *Seeadler*, frattanto, aveva appreso dalla radio la notizia della sua cattura e, subito dopo, si era impadronito della goletta francese *Lutèce*, con la quale aveva lasciato l'isola di Mopeha poco prima che vi arrivasse un incrociatore giapponese per farlo prigioniero.

I marinai tedeschi diressero alla volta del Cile, Paese neutrale che ospitava una forte colonia di loro connazionali; ma fecero naufragio presso l'isola di Pasqua. Solo in un secondo momento vennero trasportati in Cile, ove giunsero felicemente e ove rimasero sino alla fine della guerra.

La stessa sorte era già toccato all'equipaggio dell'incrociatore leggero *Dresden*, che - unico sopravvissuto alla battaglia delle Isole Falkland - era stato poi intercettato e costretto ad autoaffondarsi da alcuni incrociatori britannici davanti all'isola di Mas a Tierra, il 15 marzo del 1915.