

Por
M. BARTHE

La Guerra de Corso de los Buques Mercantes Armados (1914-1918)

II PARTE

EL EXITO DE LOS BUQUES DE CARGA

(Diciembre de 1915 - Febrero de
1918).

En marzo de 1915, después de la destrucción del "Scharnhorst", "Gneisenau", "Karlsruhe", "Emden", "Nürnberg", "Leipzig", "Cap Trafalgar", y "Kaiser Wilhelm Der Grosse", de la internación del "Kronprinz Wilhelm", "Prinz Eitel Friedrich" y "Cormoran" y de la neutralización del "Konigsberg", el Almirantazgo alemán pudo hacer el balance de la campaña de corso realizada por los cruceros-acorazados y los cruceros ligeros basados en ultramar así como por los vapores armados; se había pagado cara la destrucción de 30.000 toneladas de buques de guerra y de 270.000 toneladas de buques mercantes aliados, con la pérdida de 100.000 toneladas de corsarios. . . El costo prohibitivo de esta primera campaña de corso se explicaba por la mala adaptación de las unidades para la misión que se les había encomendado: armamento muy débil de los cruceros acorazados y de los cruceros lige-

ros cuando tuvieron que combatir con sus congéneres, demasiada vulnerabilidad y consumo exagerado de combustible de los cruceros auxiliares.

Decidido a no renunciar a la guerra de corso efectuada por unidades de superficie que, debido a la escasa autonomía de los submarinos, eran las únicas que podían atacar al comercio marítimo aliado en el Atlántico Sur, el Océano Índico o el Pacífico, el Almirantazgo alemán resolvió llevarla a cabo en adelante con lo que a su juicio era el instrumento ideal: el buque de carga armado y camuflado. De dimensiones y performances modestas, el buque de carga típico de la época desplazaba aproximadamente 5.000 toneladas y desarrollaba una velocidad de unos diez nudos.

Utilizando las bodegas normalmente ocupadas en el transporte de mercaderías, para guardar carbón se lograría estibar en ellas 5 a 6.000 toneladas, lo que daría a un buque como éstos una autonomía de 3 meses, es decir la facultad de recorrer aproximadamente 20.000 millas... En comparación, la autonomía máxima del "Emden" era de 3.700 millas a 12 nudos sin reabastecimiento y la del "Kronprinz Wilhelm" de 4.800 millas a 18 nudos. Esta apreciable autonomía podía aumentar también en función del carbón que proporcionarían las presas. Además, un buque de carga era mucho más discreto que un crucero ligero o un gran vapor con su silueta característica.

Convenientemente disfrazado como un buque perteneciente a la marina mercante de alguno de los países que se habían mantenido neutrales, este corsario de nuevo estilo, aprovechando las largas noches propicias del otoño o del invierno septentrional, tendría un elevado porcentaje de posibilidades de infiltrarse a través de las líneas del bloqueo establecido en el Mar del Norte por la Armada Real. Adecuadamente reforzadas, las cubiertas de este buque de carga soportarían un armamento similar al que había sido instalado en los vapores armados mejor dotados. Por lo demás, no se trataba de realizar un verdadero buque de guerra, sino de poder reducir rápidamente al silencio a un buque de carga enemigo, cuyo armamento defensivo estaba compuesto generalmente por una o dos piezas de 100 a 120 mm., después de ha-

berse acercado a él bajo la protección de una bandera neutral. Era preciso además, en caso de abordaje por un crucero auxiliar británico, poder ponerlo fuera de combate con un armamento rápidamente desenmascarado. Esto significaba colocar a bordo de los nuevos corsarios algunas piezas de 150 mm. o uno o dos pares de tubos lanzatorpedos.

Estos nuevos conceptos de la guerra de corso se materializaron con la entrada en servicio de la "Moewe" en el mes de diciembre de 1915.

Este buque, de 4.788 toneladas que alcanzaba 13 nudos de velocidad, había sido terminado como platanero en 1914 por los astilleros Tecklenborg de Bremerhaven bajo el nombre de "Pungo" para la firma Laeisz de Hamburgo. Desde el comienzo de las hostilidades, el buque estaba desaparejado en el muelle, en Bremen. Allí fue donde se dirigió a tomar posesión de él el capitán de corbeta Zu Dohna-Schlodien, que hasta esa fecha había sido oficial de navegación a bordo del acorazado "Posen". Las transformaciones que iba a experimentar el buque en el arsenal de Wilhelmshaven, en medio del más grande de los secretos y bajo la dirección de su nuevo comandante, fueron condicionadas por la misión que le habían asignado: "Fondear 500 minas en puntos importantes de la costa enemiga y luego hacer la guerra de corso según iniciativa propia".

Se instalaron rieles sobre la cubierta superior para llevar hacia popa las quinientas minas que un ascensor hacía subir desde las bodegas. Cuatro piezas de 150 mm. provisionadas con 600 tiros fueron colocadas a proa, dos a cada banda detrás de tableros que podían bajarse rápidamente. Otra pieza de 105 mm. fue montada a popa camuflada como barandilla de seguridad. Finalmente cuatro tubos lanzatorpedos de 500 mm. fueron instalados a ras de cubierta, 2 a proa y 2 a popa a ambos lados de las escotillas de las bodegas. Una vez en manos de su dotación, compuesta por 16 oficiales y 219 suboficiales y marineros, el nuevo crucero auxiliar empezó su entrenamiento en el Báltico en el mes de noviembre y el 26 de diciembre de 1915 el buque fue declarado apto para cumplir su misión. Zarpó el mismo día a las 17 horas de Kiel, pasó al Mar del Norte

y fondeó el 27 en la desembocadura del Elba.

Allí fue donde la pintura blanca de tiempo de paz desapareció bajo una espesa capa negra y el que hasta entonces no era más que el H.D.X. (Hilfsdampfer X: vapor auxiliar X) fue bautizado "Moewe" (Gaviota) tal como lo había decidido su comandante: "Una verdadera gaviota me había dado la idea de este nombre; estaba sentado cerca de la ventana de mi cámara cuando todavía nos encontrábamos en el arsenal de Wilhelms-haven y me atormentaba el espíritu en busca de un nombre adecuado para el buque, cuando una pequeña gaviota vino a posarse sobre el mástil del pabellón. En ese momento pensé: "Si te quedas cinco minutos así, tranquila, el buque se llamará "Moewe" (Gaviota)". Permaneció mucho más de cinco minutos y además volvió muy frecuentemente. Desde ese momento siento una amistad muy particular por esas aves" (Zu Dohna-Schlodien: "La Moewe" 1929 Payot).

El 29 de diciembre, a las 5 de la mañana la "Moewe" zarpó con mal tiempo. En los días siguientes bordeó las costas de Noruega y luego se acercó a la costa norte de Escocia. El 1º de enero de 1916, mientras el tiempo se había calmado, la dotación del crucero auxiliar que todavía no había visto ningún buque enemigo se preparó desde las 15 horas para su primer fondeo de minas: a partir de las 18 horas, 252 minas fueron fondeadas entre Sule Skerry y el Cabo de Wrath, es decir, a través de la ruta recorrida por los buques de guerra británicos que transitaban desde Belfast a Scapa Flow y vice-versa.

El mal tiempo reapareció para acompañar a la "Moewe" en dirección del Golfo de Gascuña. En efecto, el comandante del corsario tenía la intención de librarse del resto de las minas ante los puertos franceses de esta zona. Mientras que la "Moewe" se dirigía al sur, las minas fondeadas frente a la costa escocesa cobraban su primera víctima: el 6, a las 7 de la mañana, saltaba sobre una de ellas el acorazado "Edward VII" que se hundió esa tarde mientras trataban de remolcarlo. El 9, mientras el corsario se encontraba a la altura de Ouessant, su dotación supo lo que era una peligrosa alarma: un crucero auxiliar británico si-

guió durante una hora a la "Moewe", pero sin abordarla, lo que permitió al comandante Zu Dohna-Schlodien empezar a fondear esa misma tarde sus 248 últimas minas frente a La Rochelle.

Sobre esta barrera de más de 100 millas de largo saltó, el 13 de enero, el buque de carga español "Bayo" que se dirigía a La Pallice y el 15, otro buque de carga español, el "Bélgica", en ruta hacia Bordeaux. Por su parte, el campo minado de la costa escocesa había cobrado otra víctima, el buque de carga noruego "Bonhem", hundido el 7 del mismo mes.

Después de haberse librado de sus minas, la "Moewe" iba a poder dedicarse a la guerra de corso.

Las primeras presas fueron efectuadas el 11 de enero: a 150 millas al oeste del Cabo Finisterre, la "Moewe" capturó sucesivamente a los buques de carga británicos "Farringford" (3.146 toneladas) que inmediatamente fue hundido a cañonazos y "Corbridge" (3.687 toneladas) que transportaba 4.000 toneladas de carbón a Brasil. A causa de esta carga, que representaba una autonomía complementaria de 2 meses para el corsario, el "Corbridge" fue conservado y enviado a una zona de espera.

Estos primeros éxitos decidieron al comandante Zu Dohna-Schlodien a continuar explorando la zona comercial Cabo Finisterre-Canarias y el 13, a 220 millas al oeste de Lisboa, capturó y hundió con algunas horas de intervalo, al carbonero británico "Dromonby" (3.627 toneladas) y a los buques de carga británicos "Autho" (3.496 toneladas) y "Trader" (3.608 toneladas). Llevando ahora 150 prisioneros a bordo, el corsario siguió rumbo al sur y el 15 de enero, a 135 millas al Este de Madera, capturó y hundió al buque de carga británico "Ariane" (3.000 toneladas) que sirvió de blanco para un ejercicio de tiro de los cañones de 150 mm. y los torpedos de la "Moewe" y aumentó el número de prisioneros a bordo.

Apenas había terminado el ejercicio cuando se avistó y capturó al vapor británico "Appam" (7.781 toneladas) que además de 148 hombres de dotación y 160 pasajeros, entre los que se contaban 20 prisioneros civiles y militares alemanes que venían del Camerún, el Gober-

nador británico de Sierra Leona y oficiales de la Armada y del Ejército, transportaba una preciosa carga de oro, caucho, aceite de palma y copra. Embarcando a los militares británicos, el corsario transbordó al "Appam" las dotaciones de los buques de carga hundidos y el vapor recibió la orden de acompañar provisionalmente a la "Moewe".

El 16, al caer la noche, fue abordado el buque de carga "Clan Mac Tavish" que trató de resistirse con su única pieza de tiro rápido de 57 mm. y que, gravemente averiado por la respuesta de la "Moewe", fue ultimado con cargas explosivas y se hundió a las 19.30 horas a 120 millas al sur de Madera con su rico cargamento de cuero, lana, pieles y caucho. Al día subsiguiente, el "Appam" se separó del corsario y, bajo las órdenes del teniente de navío Berg a la cabeza de una dotación de 37 marinos y ex prisioneros alemanes, puso proa a Newport News, donde llegó el 16 de febrero, siendo internado luego de haber desembarcado a sus prisioneros.

Después de la partida del "Appam", la "Moewe" se había dirigido al Sudoeste a fin de explorar la ruta marítima Cabo Verde-Pernambuco. Anteriormente, el teniente de navío Badewitz, nuevo comandante del "Corbridge" había recibido la orden de ir a esperar a la "Moewe" hasta el 17 de febrero en la desembocadura del Amazonas donde el comandante Zu Dohna-Schlodien tenía la intención de ir a hacer carbón.

El 20 de enero, la "Moewe" capturó al único velero de su crucero: se trataba del buque británico "Edinburg" (1.473 toneladas) cargado con 2.000 toneladas de harina de arroz con destino a Gran Bretaña y que fue hundido a 700 millas al Oeste de Cabo Verde.

El 28 de enero, sin haber hecho ninguna otra presa durante la etapa final de su travesía hacia la desembocadura del Amazonas, el "Corbridge" se atracó con la "Moewe" cerca de la isla de Macara, fondeadero usado frecuentemente por los corsarios de la primera generación. La faena de carbón terminó el 30 a mediodía, el "Corbridge" fue hundido y la "Moewe" volvió a alta mar.

El 4 de febrero se presentó la primera víctima, el buque de carga belga "Luxembourg" (4.322 toneladas), que trans-

portaba 5.900 toneladas de carbón a Buenos Aires. Dos días más tarde, luego que el corsario le interceptara un imprudente mensaje radial, el buque de carga británico "Flamenco" de 4.629 toneladas, fue hundido a 310 millas al noreste de Pernambuco.

Habiendo puesto proa al Noreste, el 8 de febrero, a 530 millas de Pernambuco, capturó al carbonero británico "Westburne" (3.300 toneladas) que fue conservado para librar a la "Moewe" de sus prisioneros. El número de estos iba a aumentar el 9 cuando a las 6 horas de la mañana fue capturado y hundido el buque de carga británico "Horace" (3.335 toneladas) cargado con alcohol, trigo, lana, carne y antimonio. Con 180 prisioneros, el "Westburne", colocado bajo el mando del teniente de navío Badewitz, se dirigió ese mismo día a Santa Cruz de Tenerife, donde llegó el 22 para zarpar el día siguiente después de haber desembarcado a sus prisioneros, pero se hundió intencionalmente casi a la salida del puerto, a la vista de un crucero británico que lo esperaba en el límite de las aguas territoriales españolas. Ya sin prisioneros, el comandante Zu Dohna-Schlodien empezó a preparar su retorno a Alemania, poniendo proa al Norte hacia la parte central del Atlántico a fin de cortar, una tras otra, las rutas marítimas que unían América con Europa.

La primera captura efectuada en esta ruta fue el buque de carga francés "Maroni" (3.109 toneladas) que fue hundido el 22 de febrero al Noreste del Cabo Finisterre, con gran pena de la dotación alemana que sabía que entre otros artículos el buque transportaba a Nueva York 50.000 botellas de champaña... Habrían sido muy útiles para celebrar la noticia recibida por radio el 26: "Su Majestad el Kaiser ha concedido la Cruz de Hierro de primera clase al comandante del S.M. "Moewe": Su Majestad pone a la disposición del comandante 50 cruces de hierro de segunda clase para los oficiales y dotación".

Ese mismo día a 620 millas al Oeste de Fastnet fue hundida la última presa del crucero, el buque de carga británico "Saxon Prince" (3.471 toneladas) que venía de Estados Unidos con una carga de 4.000 toneladas de acero, algodón y trigo. La ruta del corsario fue calculada



El "Seeadler".

para pasar muy al Oeste de las costas de Irlanda y de Escocia. El paso por las líneas de bloqueo fue facilitado por la tempestad que acompañó al corsario desde el 28 de febrero, durante el paso entre Islandia y las Islas Feroe. La costa de Noruega fue avistada en la noche del 1º al 2 de marzo, poniendo entonces proa al Sur. El 3, el corsario penetró en Skagerrak y pasó sin ser inspeccionado al alcance de la vista de varios grupos de buques de guerra británicos. A las 18.30 horas, el comandante Zu Dohna-Schlodien pudo finalmente enviar al Almirantazgo alemán el mensaje radial destinado a solicitar un escolta el 4, a las 6 horas de la mañana cerca de Horns Riff. Acompañada por los cruceros de batalla del Almirante Hipper y los acorazados del Almirante Schmidt, la "Moewe" fondeó a las 16 horas en la rada de Wilhelmshaven.

Al comienzo de su crucero, el comandante Zu Dohna-Schlodien se había fijado un objetivo: "...no tenía más que un luminoso ejemplo ante mis ojos: ¡el "Endem"! ¡Quería igualar sus hazañas! (...) 70.000 toneladas, ¡era preciso que nosotros alcanzáramos también esta cifra!". Si bien el balance del crucero de la "Moewe" no alcanzó al establecido por el "Endem", fue de 15 buques destruidos, totalizando 57.835 toneladas, en un poco más de dos meses en la mar.

El afortunado crucero de la "Moewe" no debe inducirnos a pensar que las unidades británicas del Mar del Norte y del

Atlántico estaban inactivas o eran mal empleadas. La prueba de lo contrario fue dada el 29 de febrero de 1916, cuando el crucero auxiliar "Greif" (1914, 4.962 toneladas, 13 nudos, 4 piezas de 150 mm., 1 de 105 mm. y dos tubos lanzatorpedos de 500 mm.) pintado como el buque noruego "Rena" trató de llegar al Atlántico para relevar a la "Moewe", siendo interceptado en el Mar del Norte por los cruceros auxiliares británicos "Alcántara" y "Andes", ayudados por el crucero ligero "Comus". Se produjo un breve encuentro en el curso del cual se hundieron el "Greif" y el "Alcántara".

De hecho, el relevo de la "Moewe" iba a estar a cargo de... la misma "Moewe". Después de su retorno triunfal el 4 de marzo de 1916, que se distinguió por la decisión imperial de conceder la Cruz de Hierro a la totalidad de la tripulación, el corsario fue tomado a cargo por el arsenal de Kiel. Mientras su buque era reparado, el comandante Zu Dohna-Schlodien, después de haber sido recibido personalmente por el Kaiser que le confirió la orden "Por el Mérito", y de haber visitado el frente de Verdun, se dedicó a la caza mayor en Austria, Hungría y Silesia.

La "Moewe" estuvo lista nuevamente en julio de 1916, y el Almirantazgo alemán, deseoso de hacerla efectuar un nuevo crucero en el Atlántico, cuando las largas noches del otoño entrante permitieran burlar con mayor facilidad el bloqueo británico en el Mar del Norte, tra-

tó de desviar de la "Moewe" la atención de los servicios de información. Se anunció que el buque se denominaría "Vine-ta" y que muy fatigado por las operaciones realizadas en el Atlántico, sólo podía ser utilizado para actividades menores.

En realidad, el entrenamiento de la dotación se reinició con vigor desde el mes de agosto y para que fuera más real, se tomó la decisión de emplear al buque contra el tráfico británico entre Inglaterra y Escandinavia, que constituía una presa tentadora para las unidades alemanas basadas en el Mar del Norte. Aunque las dos primeras tentativas del corsario fueron en vano, en la tercera se produjo la captura del buque de carga inglés "Escimo".

La verdadera actividad de la "Moewe" se reinició el 22 de noviembre de 1916, cuando el buque zarpó en un segundo crucero del Atlántico. La misión encomendada ahora al corsario difería un poco de la primera; esta vez, sólo se dedicaría a la guerra de corso y ninguna mina fue embarcada. Sin embargo, con el objeto de poder transformar en corsario ocasional a alguna de sus presas, el comandante Zu Dohna-Schlodien había conseguido llevar a bordo de su buque dos piezas de tiro rápido de 52 mm. aprovisionadas con 300 tiros.

Para desembocar en el Atlántico, el corsario siguió la misma ruta que en diciembre de 1915, pero sin remontarse tanto hacia el Norte como en su primera salida.

El 2 de diciembre de 1917, la "Moewe" cortó la ruta marítima Gran Bretaña-Estados Unidos y empezó a seguirla. A las 8 de la mañana se efectuó la primera presa de este segundo crucero, el carguero inglés "Voltaire" (8.618 tons.) con destino a Baltimore. El buque, que navegaba vacío, fue hundido con ayuda de cargas explosivas.

Dos días más tarde, el comandante Zu Dohna-Schlodien involuntariamente iba a revelar al Almirantazgo británico la presencia de la "Moewe" en la mar. Abordó por error y luego soltó, después de haber destruido su instalación de radio, al buque de carga belga "Samland", que con la autorización de las autoridades alemanas de ocupación llevaba 9.000 toneladas de carne a Bélgica. El coman-

dante en ningún momento dudó de que a la primera ocasión el capitán belga advertiría —lo que era totalmente legítimo— a las autoridades británicas su encuentro con el corsario. Sin embargo, estimando que todavía tenía ciertos días de ventaja sobre los cruceros que iban a ser largados en su búsqueda decidió permanecer en la misma zona de operaciones. Fue una buena idea, pues el 6, a 620 millas al Oeste de Fastnet, capturó y hundió al gran buque de carga de 9.792 toneladas "Mount Temple" que transportaba 700 caballos, 3.000 toneladas de trigo y 1.400 cajas de huevos hacia Brest.

Tres capturas iban a hacerse durante la jornada del 8: la del pequeño velero de 152 toneladas "Duchesse of Cornwall" y luego las de los buques de carga "King George" (3.852 toneladas) y "Cambrian Range" (4.234 toneladas) hundidos a 700 y 610 millas al este de Terra Nova, las presas continuaron sucediéndose rápidamente: el 10 se destacó por la destrucción del gran buque de carga "Georgic" (10.000 toneladas) que tenía a bordo 1.200 caballos y 36 coches blindados y que fue inmediatamente hundido a 590 millas al Este de Terra Nova. En cambio, el comandante decidió conservar al buque de carga "Yarrowdale" (4.652 toneladas) capturado el 11 de diciembre a 540 millas al Este de Terra Nova para enviarlo a Alemania. En efecto, el buque transportaba una rica carga: 117 camiones, 3.200 toneladas de acero para obús y 30.000 rolos de alambre de púas.

La presa fue confiada al teniente de navío Badewitz que luego de evadirse de Santa Cruz, donde había conducido al "Westburn" durante el crucero anterior, había retornado a Alemania poco antes del zarpe de la "Moewe" a bordo del submarino U-35. Mientras el "Yarrowdale" se preparaba para su travesía, la "Moewe" continuaba aumentando la lista de sus presas. Después de haber puesto proa al Sur, en dirección a las Azores el corsario capturó el 12, a 520 millas al Oeste de estas islas, al "Saint Theodore" (4.992 toneladas), cargado con 7.000 toneladas de carbón y que por supuesto fue perdonado y mantenido como reabastecedor.

Al día siguiente, después de haber embarcado a los 400 prisioneros que entor-

peñan a la "Moewe" y que serían desembarcados en Alemania el 31 de diciembre de 1916, el "Yarrowdale" puso proa al Norte. En los días siguientes sólo se produjeron encuentros con buques de carga neutrales y fue necesario esperar hasta el 18 para apoderarse de un carguero británico, el "Dramatist" de 5.415 toneladas, cargado de víveres bienvenidos a bordo del corsario, que fue hundido a 490 millas al Sur de Florez.

Mientras tanto, el día fijado para que el "Saint Theodore" reabasteciera a la "Moewe" había llegado. Los dos buques se reunirían el 23 de diciembre y mientras el corsario hacía su faena de carbón su comandante decidió equipar al "Saint Theodore" como crucero auxiliar. Esto consistía en darle un comandante, el teniente de navío Wolf, en colocar a proa y a popa las 2 piezas de 52 mm. ya mencionadas y en instalarle una estación de radio sacada unos días antes del "Dramatist".

Cuando la celebración de la Navidad había interrumpido la faena de carbón y las transformaciones del "Saint Theodore", el velero francés "Nantes" (2.600 toneladas) cargado con 3.000 toneladas de salitre chileno vino desventuradamente a ponerse al alcance de la "Moewe" que lo hundió después de haber embarcado a su tripulación. El 28 de diciembre el "St. Theodore", rebautizado "Geier" (Buitre) zarpó a cumplir su nueva misión que consistía en ir a esperar a la "Moewe" desde el 10 al 31 de enero de 1917 en el paralelo 15 grado Sur, entre los meridianos 9 y 10 grados Oeste, sector donde llegaría realizando la guerra de corso.

Separado de su nuevo satélite, el corsario siguió rumbo al Sur y el 2 de enero, capturó nuevamente un velero francés: el "Asnieres" (3.000 toneladas) que se dirigía a Bordeaux con 4.300 tons. de trigo. Al día siguiente se produjo la captura de un buque de carga japonés, el "Hudson Maru", por lo tanto beligerante, pero que transportaba una carga cuyos propietarios eran norteamericanos, por lo tanto neutrales. El 7 de enero aumentaba la cantidad de prisioneros con la captura y hundimiento del buque de carga británico "Radnorshire" (4.310 toneladas) cargado con 6.500 toneladas de café de Brasil, a 110 millas al Este de Pernambuco.

La víctima del día 8 fue el carbonero británico "Minieh" (3.806 toneladas) a bordo del cual la partida de captura alemana descubrió varios documentos secretos relativos a las fuerzas navales británicas que operaban en el Atlántico Sur, lo que permitió al comandante Zu Dohna-Schlodien dirigirse al Atlántico central que él sabía ahora poco vigilado, donde capturó y hundió el día 10 al carguero británico "Netherby Hall" (4.461 tons.) cargado con 5.000 toneladas de arroz y cuya dotación se agregó a los que el "Hudson Maru" condujo el 11 hacia Pernambuco.

Liberada de sus 250 huéspedes forzados, la "Moewe" puso rumbo por fin hacia el "Geier", que sólo había logrado destruir al velero canadiense "Jean", de 215 toneladas hundido a 600 millas al Este de las Rocas de San Pablo. Después de haberse reabastecido en la mar, los días 17 y 18 de enero al costado del "Geier", éste fue enviado a hacer tiempo a los parajes de Trinidad y la "Moewe" volvió a navegar proa el Sur para operar en la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

Indudablemente ésta fue la parte más decepcionante de todo el crucero, puesto que no se efectuó ninguna captura. El 3 de febrero, el comandante renunció y se dirigió hacia el "Geier". Al encontrarse con él, el 11, el teniente de navío Wolf anunció su modesta caza: el velero "Stout" (1.800 toneladas) cargado con aceite de pescado. Los dos buques se dirigieron hacia Trinidad, isla brasileña muy frecuentada por los corsarios alemanes, donde llegaron en la noche del 12 al 13. La faena de carbón al costado del "Geier" tuvo lugar entre el 13 y el 14 de febrero. Hasta el momento de salir del fondeadero en el Noreste de la isla, el comandante estaba convencido de que Trinidad no tenía más habitantes que las gaviotas. Por eso, con gran extrañeza y desagrado comprobó —el zarpe tuvo lugar de día— que la isla estaba actualmente ocupada por un destacamento militar brasileño y por lo tanto había dejado de constituir un asilo discreto para los corsarios alemanes.

El zarpe de Trinidad fue el último del "Geier", cuyas bodegas de carbón se encontraban ahora vacías: antes que la "Moewe" pusiera proa en dirección a

Río de Janeiro, fue hundido intencionalmente.

La decisión de navegar en dirección a la costa de Brasil fue muy acertada, ya que el 15 en la mañana fue capturado y hundido el flamante carbonero británico "Brecknockshire" (8.000 toneladas) que transportaba 7.000 toneladas de carbón; al día siguiente le tocó el turno al "French Prince" (4.766 toneladas) y el 17 al "Eddie" (2.652 toneladas).

A la destrucción de este último casi siguió la de la "Moewe" que sólo gracias a un chubasco providencial logró escaparse del crucero auxiliar británico "Edinburgh Castle" bruscamente aparecido... Preocupado por evitar una zona que se había vuelto demasiado peligrosa, el comandante Zu Dohna-Schlodien puso entonces proa al norte.

La primera presa en el nuevo sector de caza se realizó el 23, cuando a 200 millas al Noreste de las rocas de San Pablo fue capturado y hundido el buque de carga británico "Katharine" (2.925 toneladas), que transportaba de Río a Dakar una carga de 4.500 toneladas de trigo.

Pero ahora era preciso pensar en volver a Alemania y el comandante decidió hacerlo cortando lo más posible las rutas transatlánticas. Después de haber procedido a la revisión de sus máquinas entre el 27 de febrero y el 3 de marzo, el corsario inició la última parte de su crucero, que aproximadamente en tres semanas debía devolverlo a Kiel, y que fue una de las más provechosas: desde el 4 capturó y hundió a 330 millas al Norte del Cabo Verde al buque de carga británico "Rhodante" de 3.061 toneladas que navegaba vacío. Otro buque que también navegaba vacío hacia Baltimore donde iba a buscar caballos, el "Esmeraldas" (4.678 toneladas) fue hundido el 10 a 420 millas al Oeste de Lisboa. La segunda presa del día debía ser menos fácil. Después de una persecución de varias horas, la "Moewe" tuvo que librar un verdadero duelo de artillería para acabar con el buque de carga británico "Otaki" (9.575 toneladas), duelo en el curso del cual el corsario fue tocado por tres obuses del carguero que le produjeron una gran vía de agua y un incendio y mataron 6 marineros; a

bordo del "Otaki" cayeron 14 hombres, entre ellos el capitán.

El 13 hizo una penúltima presa cuando capturó y hundió el buque de carga británico "Demerton" (6.048 tons.) a 730 millas al Este del Cabo Race. La lista de las víctimas de la "Moewe" debía quedar definitivamente cerrada el 14 de marzo de 1917, cuando a 930 millas al Oeste de Fastnet hundió al carguero británico "Governor" (5.524 tons.). La marca de la "Moewe" subía ahora, con este segundo crucero, a 26 buques destruidos con un desplazamiento total de 119.600 toneladas... Con 600 prisioneros a bordo ahora le restaba al corsario forzar el bloqueo. La ruta seguida fue la misma que en febrero de 1916 y como entonces, la "Moewe" llegó a buen puerto, fondeando el 22 de marzo en Kiel, acogida por un mensaje de bienvenida del Kaiser, que nombraba al comandante Zu Dohna-Schlodien su ayudante de campo.

La "Moewe" debía navegar todavía largos años; comandada por el teniente de navío Lauterbach, el oficial del "Endem" que tuvo a su cargo la captura del "Riasan", operó en el Báltico contra la navegación rusa. Cedida a Gran Bretaña en 1919, navegó durante unos 10 años bajo el nombre de "Greenbrier" por cuenta de la compañía Elders y Fyffes. Volvió a integrar la flota mercante alemana en 1933 y fue rebautizada "Oldenburg". La "Moewe" no había sido el único corsario que se hizo a la mar a comienzos de 1916. En efecto le siguió aguas el más inesperado de los buques lanzados a atacar el comercio marítimo aliado, un tres palos con motor auxiliar, el "Seeadler" (águila de los mares).

Se trataba de un gran velero de 1.571 toneladas, construido en 1878 bajo el nombre de "Pass of Balmaha" por la compañía River Plate de Glasgow y vendida posteriormente a armadores americanos. En julio de 1914 cuando transportaba de Nueva York a Arkhangelsk un cargamento de algodón, fue abordado por un crucero auxiliar británico que lo envió con una dotación de captura a un puerto escocés para ser revisado ahí con más detalle. Entonces le tocó el turno de ser abordado por el submarino alemán U-36 que habiéndolo considerado una buena presa lo envió a Cuxhaven,

llevando al equipo de captura inglés en calidad de prisioneros. El buque tenía todas las probabilidades de aherrumbrarse en la rada de Cuxhaven si un oficial de Marina alemán, el teniente de navío Kling, no hubiera dirigido al Almirantazgo un informe sobre la utilización de los veleros para la guerra de corso moderna. Se decidió utilizar para este fin a la presa del U-36.

El buque fue preparado para su nuevo papel en los astilleros de Tecklenborg de Geetmünde, pero oficialmente se declaró que la transformación estaba destinada a convertirlo en el velero-escuela "Walter". Se instaló a bordo un motor diesel auxiliar de 1.000 caballos, que le permitiría hacer 9 nudos con calma absoluta por espacio de 40.000 millas; tanques de combustible y de agua dulce; y bodegas que podían recibir víveres para dos años. Su armamento consistía en dos piezas de 105 mm. aprovisionadas con 400 tiros, piezas y municiones que fueron cuidadosamente disimuladas en una sentina.

La idea era hacer pasar al buque y su dotación como auténticos noruegos para lo cual habían escogido de modelo al tres palos "Maletta". Todo a bordo del seu-do "Maletta" fue noruego: los instrumentos de navegación, el amoblado, el diario de a bordo, etc. . . Entre la dotación de 64 oficiales, suboficiales y marineros cuidadosamente escogidos, se eligieron 23 que hablaban perfectamente el noruego y que desde su llegada a bordo del velero fueron sometidos a un intenso entrenamiento, aprendiendo su nueva biografía, la topografía de su supuesta ciudad natal e incluso inventándose lazos amorosos en Noruega. . . El animador de esta dotación fuera de lo común fue el teniente de navío Von Lückner, el más pintoresco de los comandantes alemanes de corsarios.

Nacido el año 1881 en el seno de una antigua familia aristocrática de Dresden de donde se había fugado cuando todavía era un adolescente, había sido sucesivamente, grumete en un velero ruso, miembro del Ejército de Salvación en Australia, luego, siempre en el mismo país, guardián de faros, aserrador de madera, cazador de zorros, empleado de circo, boxeador. Abandonó este último oficio para convertirse en marinero de una goleta americana, un cuatro palos



El Conde Félix von Lückner, el más pintoresco de los Comandantes alemanes de corsarios.

británico y un tres palos canadiense. De vuelta en Hamburgo, fue por cierto tiempo camarero de un chiribitil, luego, renunciando bruscamente a la aventura decidió convertirse en oficial de la Marina mercante y con ese objetivo entró en 1902 a la escuela de navegación de Lübeck.

Como oficial de cubierta, navegó algunos meses en el Atlántico Sur e ingresó en calidad de voluntario por un año a la Armada, a la que fue admitido definitivamente en 1912 como oficial activo. Después de una campaña en Africa Occidental a bordo de la cañonera "Panther", al iniciarse las hostilidades se desempeñaba como comandante de una torre del acorazado "Kronprinz", buque en el cual participó en la batalla de Jutlandia. Acababa de ser transbordado como oficial artillero a bordo de la "Moewe",

que se preparaba para efectuar su segundo crucero por el Atlántico, cuando le ofrecieron el mando del "Pass of Balma-ha". Este zarpó el 21 de diciembre después de haber sido rebautizado como "Seeadler". De hecho, el nombre que aparecía sobre el manifiesto era el de "Irma"; a último momento el comandante von Lückner había tenido que renunciar al de "Maletta", pues el velero noruego que lo llevaba ya no navegaba en el Mar del Norte por donde iba a pasar el corsario para llegar al Atlántico.

En la mañana de Navidad, a 180 millas al Sudoeste de Irlanda, el "Seeadler" fue inspeccionado por un crucero auxiliar británico que envió a su bordo una dotación de visita. El acontecimiento no tomó de improviso al comandante Von Lückner. Antes de la llegada de los marinos británicos, todo fue puesto en su lugar a bordo del velero, para que éstos tuvieran la verdadera impresión de que se encontraban a bordo de un pacífico buque mercante noruego. "Una de nuestras principales cartas de triunfo era la mujer tapada. Los oficiales ingleses son galantes ante las damas. Y cuando un capitán lleva a su esposa consigo, es que tiene la conciencia limpia y no transporta contrabando. Los capitanes alemanes no lo hacen, pero es costumbre en Noruega y en otros países".

"Teníamos a bordo un marinero de 18 años que poseía una cara apropiada para este papel: no cabe duda que a causa de su cara se le embarcó a bordo del "Seeadler". Se habían comprado en secreto un traje de mujer y una peluca rubia. Todo esto le quedaba perfectamente bien, nada faltaba a la silueta. El único defecto eran los zapatos: Schmidt tenía los pies tan grandes... La falda se había hecho lo más larga posible, tanto peor para la nueva moda. Jeanette fue rápidamente aparejada, delicadamente acicalada, confortablemente instalada sobre la meridiana; una manta extendida sobre los enormes pies y la perrita Schnauzchen posada sobre la manta. Pero todo se puede disfrazar, menos la voz. Era preciso inventar algo. Nos decidimos por el dolor de muelas. Una venda alrededor de las mandíbulas, un pelotón de algodón dentro de la boca, tan grande que el pobre diablo, con la mejilla terriblemente tirante, no tuvo que fingir para mostrar una cara torturada. Por lo de-

más, no era la primera vez que Jeanette se había disfrazado así y ya le habíamos tomado una fotografía cuya ampliación había sido colgada del muro de la cabina con una dedicatoria: Mange hilsner (con los mejores deseos). Din Dagmar. 1914". (Conde Félix de Lückner: "El último corsario", 1927. Payot, París).

La esposa del capitán, los papeles de a bordo humedecidos que exhibió éste invocando el mal tiempo sufrido los días precedentes, el enorme cargamento de madera transportado sobre cubierta, todo esto persuadió a los marinos británicos de que indudablemente se trataba de un buque neutral y el "Seeadler" se vio así con el camino abierto hacia el Atlántico.

El cargamento de madera fue echado entonces al mar y las dos piezas de 105 mm. fueron emplazadas en su lugar. Proa a Madera, a la vela, el corsario se apresó para hacer la guerra de corso.

El 11 de enero, a 120 millas al Sudoeste de las Azores, el velero corsario capturó y hundió a su primera víctima, el vapor británico "Gladys Royal" (3.268 toneladas) en ruta hacia Buenos Aires, con un cargamento de 5.000 toneladas de carbón: "Izamos la señal: Se ruega que nos den el tiempo cronométrico. Cuando un velero está en la mar después de mucho tiempo, la hora de a bordo no es muy exacta. Enarbolábamos el pabellón noruego; yo me había endosado el capote civil constantemente colgado al alcance de la mano en la timonera. Los hombres de la dotación que portaban armas estaban acurrucados detrás de la borda. El vapor se acercó a nosotros izando la señal "Comprendido". Venía del lado del viento (...). siguió acercándose al viejo noruego dormido para darle la hora (...). El tambor retumbó, se descubrió el cañón. El pabellón alemán subió en el mástil y disparamos un obús a proa. El primer tiro lanzado al enemigo". Un segundo vapor fue capturado al día siguiente a 180 millas al Sudoeste de las Azores: el "Lundy Island" (3.095 toneladas) cargado con 4.500 toneladas de azúcar de Madagascar con destino a Francia.

El 21 de enero, el "Seeadler" capturó a un congénere, el tres palos francés "Charles Gounod" (2.199 toneladas) que venía de Africa del Sur con un car-

gamento de maíz. Esta captura dio al comandante Von Lückner la ocasión de rendir homenaje a los marinos franceses: "Es preciso conocer al marino francés: le resulta particularmente doloroso abandonar su buque. Ningún marino francés sirve en un buque extranjero, mientras que las dotaciones inglesas, escandinavas, etc. . . forman una mezcla de todas las naciones. El francés tiene también otra ley marítima: la desertión es para ellos un grave delito, mientras que para otros pueblos uno se libra con una multa de veinte marcos (. . .). El capitán me impresionó mucho, no solamente por su buena educación, sino sobre todo por la sinceridad con la cual nos dio a entender que él era nuestro enemigo. Frente a nosotros se comportó con una corrección escrupulosa, pero evitando la más leve apariencia de acercamiento".

El 28 de enero de 1917 fue capturada la goleta canadiense "Perce" (364 toneladas), el 4 de febrero, el velero francés "Antonin" (3.071 toneladas), el 9 de febrero el italiano "Buenos Aires" (1.811 toneladas), el 19 de febrero el británico "Pinmore" (2.431 toneladas) a bordo del cual el comandante Lückner había servido como simple marinero en 1902 en su juventud aventurera. . . "Subiendo a popa, volví a encontrar, medio borrado cerca del timón, mi nombre grabado con la punta de un cuchillo". El "Seeadler" se encontraba ahora a 540 millas al Noreste de las Rocas de San Pablo. La lista de los veleros capturados y hundidos siguió aumentando con el británico "Yeoman" (1.953 toneladas) el 26, y los franceses "La Rochefoucauld" y "Duplex" el 27 de febrero y 5 de marzo, respectivamente.

El 11 de marzo, un vapor vino a romper la monotonía de esta lista, el británico "Horngarth" (3.609 tons.) capturado y hundido a 220 millas al Norte de las Rocas de San Pablo.

El corsario se vio lleno de prisioneros, se habían juntado 263 personas que se hacía urgente evacuar de a bordo. Esto fue posible gracias al abordaje del velero francés "Cambronne" el 21 de marzo al Este de Trinidad, que recibió el encargo de ir a desembarcar a Río las dotaciones capturadas. Para darse un margen de tiempo sobre los cruceros británicos que iban a lanzarse tras sus huellas tan pronto como los prisioneros desem-

barcaran en Brasil, el comandante Lückner hizo cortar los palos de sobremesana y de juanete del velero que tendría así necesidad de unos 15 días para llegar a Río. En cuanto al "Seeadler", siguió directamente al Sur con intención de pasar al Pacífico, donde ningún corsario alemán se había aventurado después del "Prinz Eitel Friedrich".

El Cabo de Hornos fue doblado el 18 de abril, al borde de los hielos flotantes de la Antártida y luego se acercó a la costa chilena. El 14 de junio, cuando cruzaba las rutas marítimas que unen a Estados Unidos con Australia, el corsario cobró su primera presa en el Pacífico, la goleta americana "A.B. Johnson", al Este de la isla Johnson. El 17, otra goleta americana fue capturada también, pero tuvo que esperar hasta el 8 de agosto para capturar la tercera, llamada "Manila".

La moral del corsario parece que debe haber bajado mucho en aquel entonces: "El terrible calor, la falta de movimiento y ocupación, el agua salobre y los víveres en conserva terminaron por deprimirnos (. . .). Después de 250 días, nuestra agua no había sido renovada. No obstante el comandante Lückner no tenía el menor deseo de poner término al crucero: "Era preciso recalar en una isla para rehacernos, después de lo cual pasaríamos a Georgia del Sur para destruir las estaciones balleneras inglesas y reiniciaríamos nuestras operaciones en la región más provechosa del Atlántico".

El punto que el comandante Von Lückner había escogido para permitir que su dotación se repusiera de su largo crucero era la isla deshabitada de Mopelia en el archipiélago francés de la Sociedad. Al término de un crucero de 9 meses en el curso del cual había destruido 14 buques aliados, el "Seeadler" fondeó ante Mopelia el 29 de julio de 1917, y desde entonces la dotación hizo turno para pasar la mayor parte del día en tierra: "Mis muchachos empezaron a correr en tropel, pescando peces en las grietas del coral, atrapando langostas, buscando huevos, reuniendo cocos por brazadas (. . .). Con este régimen no tardamos en recuperar nuestras fuerzas y para preparar nuestro futuro crucero instalamos un ahumadero de pescado. Salamos carne de puerco, de tortuga y huevos por milla-

res. Pero el "Seeadler" no debía zarpar jamás: el 2 de agosto de 1917, a las 10 de la mañana, fue lanzado por la marejada contra el arrecife de coral que rodeaba la isla, donde se destrozó.

En una semana, la dotación del corsario, con ayuda de las tripulaciones de los tres buques hundidos en el Pacífico, construyó un campamento en Mopelia, recuperando todo lo que se podía aprovechar del naufragio. La idea de apoderarse de un navío germinó rápidamente en el espíritu del comandante Von Lückner y de algunos de sus oficiales y así fue como se dedicaron a poner en condiciones de navegar a la lancha a motor del "Seeadler": "se estableció un plan de aparejo y de velamen: se fabricó un mástil, un bauprés, un botalón y una perilla; se trenzaron obenques, estayes y maniobras corrientes; se cosieron las velas; se prepararon los víveres; el buque fue raspado y repintado". El plan del comandante era llegar a las islas Cook para tratar de apoderarse de una goleta; en caso de fracasar, la misma tentativa tendría lugar en las Fidji. Esto representaba una distancia de 2.000 millas aproximadamente que debían hacerse en una embarcación sin cubierta, de 6 metros de eslora y que por todo armamento no tenía más que una ametralladora y dos fusiles.

Aparejada el 23 de agosto, rebautizada "Kronprinzessin Cecilie", por el nombre de la madrina del "Seeadler", la canoa salió de Mopelia el mismo día, llevando por dotación, además del comandante von Lückner, dos oficiales, un suboficial y dos marineros; las provisiones se reducían a dos meses de pan duro y tres semanas de agua dulce. La primera escala fue el 28 de agosto en Atiu, una de las islas Cook, donde los alemanes se hicieron pasar por navegantes aficionados de un club holandés de San Francisco ante el residente británico y un misionero francés. En vista de que no había ninguna goleta anunciada para dentro de poco, la canoa volvió a partir esta vez en dirección a la isla de Aitutaki, donde el comandante Von Lückner y sus compañeros se adjudicaron esta vez la nacionalidad noruega.

La tercera isla visitada fue la de Katakafanga, en las Fidji orientales, donde la lancha arribó el 14 de septiembre todavía sin encontrar la goleta deseada, Fue

en la isla de Wakaya, una de las grandes Fidji, donde ésta debía hacerse presente finalmente: "Al caer la noche, una maravillosa goleta con motor auxiliar entró en el puerto". Kircheiss y yo que veníamos de vuelta de un paseo quedamos en suspenso; ese soberbio buque debía ser nuestro. ¿Nos apoderaríamos de él inmediatamente o esperaríamos hasta la mañana siguiente? Un consejo de guerra efectuado a bordo de nuestra canoa nos llevó a la siguiente resolución: Kircheiss iría a encontrar al capitán de la goleta y haciéndonos pasar por los marinos de un vapor americano, le pediría que nos tomara como pasajeros. Nos apoderaríamos de la goleta una vez que estuviéramos en alta mar". El plan fracasó en el momento del zarpe, un vapor llevó a la isla una guardia armada que detuvo al comandante Lückner y a sus compañeros, denunciados sin duda por un plantador británico desconfiado con quien habían estado en contacto con motivo de su desembarco.

Los seis prisioneros fueron internados en Suva y luego en Nueva Zelandia, de donde el comandante Von Lückner debía evadirse el 13 de diciembre de 1917 a bordo de una canoa a motor que pertenecía al coronel jefe del campo. Recapturado después de haberse apoderado de una goleta, sólo volvió a Alemania en julio de 1919. Entonces fue cuando supo la suerte corrida por el resto de la dotación del "Seeadler": en septiembre de 1917, la isla Mopelia fue visitada por la goleta "Lutece", de la cual los naufragos alemanes se apoderaron. Dejando en Mopelia la dotación francesa y los prisioneros americanos, se dirigieron a bordo del velero que ellos habían bautizado "Fortuna" y que por lo demás era un viejo buque alemán, proa al Sur hacia la Isla de Pascua. Allí fue donde la goleta se varó sobre una roca que no estaba registrada en las cartas. Naufragada por segunda vez, la dotación del "Seeadler" debía permanecer en la Isla hasta diciembre de 1917, fecha en que fue recogida por una goleta chilena que la llevó a Chile en enero de 1918.

Se recuerda que el 11 de diciembre de 1916, en el curso de su segundo cruceo la "Moewe" había capturado al buque de carga británico "Yarrowdale" y lo había enviado a Alemania, llegando el 31 del mismo mes a Swinemünde.

Este excelente buque, inmediatamente fue transformado en el arsenal de Wilhelms-haven según el modelo de la "Moewe" (5 piezas de 150 mm., 4 de 88 mm., 2 tubos lanzatorpedos de 500.). Convertido en el crucero auxiliar "Leopard", zarpó en marzo de 1917. De hecho, su crucero iba a ser de los más breves: el 16, a mitad de camino entre Noruega e Islandia, fue interceptado por el crucero ligero "Achilles" y el patrullero "Dun-dee".

Llegamos ahora al último corsario alemán de la primera guerra mundial, el crucero auxiliar "Wolf".

Los éxitos logrados en el curso del primer crucero de la "Moewe" habían estimulado al Almirantazgo alemán a multiplicar la cantidad de buques de carga armados como cruceros auxiliares. Al mismo tiempo que el "Greif" había sido preparado el "Wolf" (lobo), se había escogido un buque de construcción inglesa, el "Belgravia", que databa de 1906, con un desplazamiento de 4.648 toneladas y que hacía 12 nudos. Su armamento comprendía 4 piezas de 150 mm., 2 de 37 mm. y dos tubos lanzatorpedos de 500 mm. Terminado el entrenamiento de la dotación, el zarpe fue fijado para el 26 de febrero de 1916 a las cuatro de la mañana. De hecho, el nuevo corsario no alcanzaría a traspasar la desembocadura del Elba porque su colector de vapor estalló en la noche del 25 al 26 y este grave accidente fue seguido de una varadura que averió gravemente el casco y dio por resultado la cancelación del buque.

Un segundo "Wolf" fue preparado entonces; en esta ocasión se escogió un buque de carga nuevo de construcción alemana, el "Wachfels", perteneciente a "Hansa Linie" de Bremen. Construido en 1913, el nuevo "Wolf" desplazaba 5.809 toneladas y hacía 12 nudos con su carga completa de carbón de 6.300 toneladas. Su transformación en crucero auxiliar, efectuada en el arsenal de Wilhelmshaven, sacó provecho de todas las enseñanzas recogidas después de tres años de guerra de corso: en primer lugar se embarcó un sólido armamento compuesto de 7 piezas de 150 mm. sacadas del acorazado "Zahringen" y provisionadas con 1.200 tiros, 4 tubos lanzatorpedos de 500 mm., 465 minas y, de-

talle notable para la época, un hidroavión biplaza, bautizado Wolfchen (lobato) que debía servir de explorador al corsario. El cuidado más grande, por supuesto, se dio al camuflaje de todo este armamento mientras que diversos dispositivos permitían transformar en un tiempo sumamente corto la altura de los mástiles y el volumen de la chimenea. Oficialmente bautizado "Júpiter", el "Wolf" fue aparejado en el mes de noviembre de 1916 y el 30 zarpó de Kiel bajo las órdenes del capitán de corbeta Nerger, con la misión de hacer la guerra de corso en el Océano Indico y en el Pacífico, efectuando al mismo tiempo operaciones de fondeo de minas.



Recalada en Isla de Pascua.

Como la "Moewe" y el "Seeadler", el "Wolf" llegó sin problemas al Océano Atlántico. Un submarino, el U-66, que el corsario había tomado a remolque en el Skagerrak gracias a un dispositivo especial y que estaba destinado a servirle de protección en caso de abordaje por un crucero auxiliar británico, había tenido que ser enviado de vuelta a su base a causa del mal tiempo que se hacía cada vez más severo. El 14 de diciembre de 1917 cuando el corsario atravesó la zona donde había sido hundido el "Greif" algunos meses antes, la tempestad redobló su intensidad y causó daños al buque, que cruzó, no obstante, el 7 el

Estrecho de Dinamarca. El tiempo se calmó entonces. El 10 el comandante Nerger consideró que había atravesado las líneas inglesas de bloqueo. Durante dos días la dotación del "Wolf" se afanó en reparar los desgastes causados por la tempestad y en pintar de negro todas las superestructuras del buque. Efectuados estos diferentes trabajos, el comandante Nerger pudo pensar en la primera parte de su misión: el fondeo de minas. Seis largas semanas de navegación fueron necesarias para llegar al punto donde debía implantarse la primera barrera de minas, en los accesos al Cabo, durante las cuales se evitó cuidadosamente cada uno de los buques avistados en el Atlántico, con gran decepción de la dotación que no comprendía las razones de esta prudencia. Finalmente llegaron a la región del Cabo y en la noche del 16 al 17 de enero de 1917, después de haber evitado un convoy de transporte de tropas en ruta hacia Europa, el "Wolf" fondeó su primera barrera. La segunda fue fondeada en la noche del 18 al 19 en la punta extrema de Africa, en Cabo Agujas, donde se cruzan las rutas comerciales de Australia, de las Indias y de Africa Oriental.

Luego pusieron proa al Este para desembarcar en el Océano Indico, a fin de fondear la tercera, cuarta y quinta barreras ante los grandes puertos índicos de Colombo, Bombay y Karachi.

Llegaron a Colombo el 15 de febrero, a la puesta del sol. Toda la noche fue empleada en el fondeo de minas cuya eficacia no se hizo esperar: desde el 17, la escucha del tráfico radial británico dio a conocer al comandante Nerger la pérdida del "Worcestershire" de 7.200 toneladas. En la noche del 19 al 20 tuvo lugar el minaje de los accesos a Bombay. Esta última barrera fue descubierta el 21, es decir antes de la llegada del "Wolf" a Karachi. El comandante Nerger, que con toda razón podía contar con una fuerte vigilancia de la Armada Real alrededor de ese puerto, renunció al fondeo de la quinta barrera y decidió empezar a cumplir la segunda parte de su misión, la guerra de corso. Para ello escogió la ruta marítima Aden-Colombo que después de la destrucción del "Endem" no había vuelto a conocer la guerra. El 26 de febrero, el hidroavión fue sacado de la bodega donde estaba es-

condido e instalado, listo para ser empleado, sobre una de las escotillas de la bodega de proa.

Al día siguiente el "Wolf" empezaría su carrera de corsario, capturando al buque de carga británico "Turritella", que no era otro que el "Gutenfels" gemelo del "Wolf" y que había sido capturado por la Armada Real en los accesos a Port Said a comienzos de la guerra... Además de 800 toneladas de carbón, la presa transportaba gasolina y conservas, todo con destino a Salónica.

El comandante Nerger decidió utilizar al "Turritella" como minador auxiliar: su dotación china fue mantenida y reforzada por 26 suboficiales y marineros del "Wolf" al mando del teniente de navío Brandes. Una de las tres piezas de 52 mm. que el "Wolf" llevaba para tales eventualidades fue instalada a proa del nuevo crucero auxiliar rebautizado "Iltis" mientras que se le transferían 25 minas. Estos trabajos fueron efectuados en plena mar bajo la protección del Wolfchen que en esta ocasión efectuó su primer vuelo de guerra. El "Iltis" zarpó ese mismo día a la puesta del sol, en dirección de Aden con la misión de minar sus accesos. El "Wolf" volvió a dedicarse a la caza. El 1º de marzo, a 650 millas al Oeste de Minikoi, capturó al buque de carga británico "Jumma" que transportaba sal española hacia Calcuta; un grave accidente debía producirse a bordo del corsario: uno de los cañones de 150 mm. se disparó accidentalmente causando la muerte de 5 marineros y dejando heridos otros 23.

Después de haber sido vaciado de lo que podía ser útil para el corsario, en particular 300 toneladas de carbón, el "Jumma" fue hundido el 4 de marzo. El "Wolf" continuó en seguida proa al Sudeste. Dos días más tarde la escucha del tráfico radial británico anunció la pérdida del "Iltis", que después de haber fondeado sus minas frente a Aden en la noche del 5 al 6 de marzo, se alejaba en dirección al Sur cuando un buque de carga saltó contra una de sus minas. Descubierta por un crucero británico el buque alemán se hundió intencionalmente. Una vez recogida la dotación, los británicos se enteraron por los chinos de una serie de detalles muy preciosos sobre el "Wolf", particularmente todo lo que se refería a la señalización del corsario.

Este siguió operando en la ruta marítima Aden-Colombo: el 11 de marzo, a 680 millas al Este de las Seychelles capturó al buque de carga británico "Wordsworth" (3.509 toneladas) cargado con arroz con destino a Gran Bretaña que fue hundido el 18.

Luego siguió un período infructuoso: a bordo del corsario, donde las provisiones frescas se hacían cada vez más escasas, la moral empezó a bajar así como lo ha destacado en su relato del crucero del "Wolf" el oficial artillero del buque. "Un humor nervioso, fácilmente irritable, se vio nacer. Sin cesar, los vigilantes percibían en la noche fuegos que no lo eran; a mí mismo me pasó. Se alertaba entonces inútilmente a la tripulación. De mal genio los hombres se bajaban de sus hamacas y echando pestes y jurando, cada uno de ellos dejaba nuevamente su puesto de combate (...). Seguimos nuestra ruta. Cada hora nos alejaba un poco más de nuestra patria y nos acercaba a un destino que ignorábamos". (F. Witzschetzky. "El Buque Negro" Payot - 1929, París).

Cuando el "Wolf" trataba frenéticamente de hacer nuevas presas, la Armada Real lo buscaba y no cabe duda de que fue contra él que se utilizó la primera fuerza de tarea aeronaval de la historia marítima. El 2 de abril de 1917, arribó a Aden el transporte de hidroaviones "Raven II", ex buque de carga alemán "Rabenfels" (1903, 4.706 toneladas) capturado en Port Said al comienzo de la guerra, que transportaba tres hidroaviones, escoltado por el crucero francés "Pothuau" (1895, 5.500 toneladas, 19 nudos, 2 piezas de 194 mm. y 10 de 140 mm.). Estos buques zarparon poco después para patrullar las regiones de las islas Chagos y Maldivas para abandonar las rebuscas a fines de mayo, cuando el "Wolf" se encontraba en el Pacífico.

El 31 de marzo capturó finalmente una presa, el velero británico "Dee" (1.169 toneladas) que navegaba al Este de la isla Mauricio hacia Australia. Después de haberlo hundido, el corsario había proseguido su ruta hacia el Este rodeando la punta Sur de Australia para cortar la ruta marítima que venía de Nueva Zelandia. Como ningún buque se hizo presente mientras que las máquinas

del "Wolf" empezaban a resentirse del camino recorrido, el comandante Nerger decidió repararlas en el Archipiélago desierto de las Kermadec, al Norte de Nueva Zelandia. El "Wolf" fondeó el 1º de junio de 1917 ante la isla Sunday: "A las 13 horas, por primera vez desde nuestra partida, después de casi seis meses, nuestra ancla baja hacia el fondo. Rocas de aspecto fantasmal separan nuestro fondeadero del océano, negras y grises tienen el aspecto de monstruos antidiluvianos. La ola se rompe y pasa a través de ellas, nos sacude sobre nuestra ancla y luego va a reventarse con gran ruido sobre la costa. La isla cubierta de eucaliptus, algunos esbeltos alerces crecen en un rincón. Se trata de la vivienda de la familia Bell como lo indica la carta. Las cabañas abandonadas se yerguen ahí. Las nubes se ciernen muy bajas envolviendo la cumbre del Rumukai y la lluvia cae a torrentes...". El corsario iba a demorar un poco más de tres semanas en medio de ese ambiente deprimente, la tripulación se afanó en primer lugar en reparar el buque; picado y rascado de la herrumbre, y sobre todo, dedicándose al desmontaje y limpieza de las máquinas. Al mismo tiempo se esforzaba por extinguir un comienzo de incendio espontáneo en una de las bodegas del carbón de reserva.

Estos trabajos fueron bruscamente interrumpidos el 2 de julio cuando un buque de carga apareció navegando a poca distancia de la isla. Como el "Wolf" no estaba en condiciones de zarpar, le tocó al Wolfchen la tarea de capturar al visitante. El piloto del Wolfchen ha expuesto personalmente el método empleado: "Nosotros los aviadores teníamos todo preparado para un caso semejante: un saco de mensajes lastrado con plomo y guarnecido con un enorme gallardetón rojo. En su interior órdenes en inglés y además de eso, diez bombas en el aparejo. Sobrevolamos los mástiles del vapor a muy baja altura y lanzamos el saco sobre la proa del buque. Viré a babor haciendo una nueva pasada sobre el buque, para lanzar una bomba delante de la proa como advertencia. Mientras tanto, el capitán había leído nuestra nota: "Capitán, ponga ruta al Sudeste hacia el crucero auxiliar alemán "Wolf", no destruya ningún papel, no ocupe su radio. Si no cumple esta orden será bom-

bardeado y hundido!". La explosión de la bomba se alzó hasta los palos y eso bastó. El vapor viró dócilmente a babor y se dirigió hacia el "Wolf" (W. von Langsdorff "Kaperkrieg im Atlantik"). Esta dócil presa era el buque de carga británico "Wairuma" (3.974 toneladas) en ruta de Auckland a San Francisco y cuyo cargamento fue particularmente apreciado por el comandante Nerger: en efecto, comprendía 1.500 toneladas de carbón, caucho, copra, cuero y algo que agradó particularmente a la tripulación del corsario, verduras y frutas frescas, corderos vivos y harina.

Mientras que una parte de la tripulación transbordaba las riquezas del "Wairuma" al "Wolf" el resto continuaba con los trabajos de reparación del corsario, todas estas actividades matizadas de tiempo en tiempo con expediciones de caza en la Isla Sunday.

Vacío, el "Wairuma" debía ser hundido el 16 de junio, en el curso de un ejercicio de tiro del "Wolf" que ahora ya se encontraba en condiciones de navegar. Cuando los dos buques zarparon hacia alta mar, surgió un velero contra el cual el "Wolfchen" empleó el método inaugurado con el "Wairuma". Se trataba del "Winslow", goleta americana que transportaba a Apia (Samoa) 500 toneladas de carbón, 20 toneladas de gasolina y... dieciocho jamones. Toda la tripulación del corsario esperaba estos últimos, después que la escucha del tráfico radial proveniente de Nueva Zelanda había hecho saber al comandante Nerger el zarpe del "Winslow" desde Auckland y la naturaleza de su cargamento. Después que el "Wairuma" había sido hundido a cañonazos el 17 de junio, la dotación del "Wolf" se dedicó a vaciar al "Winslow". Vacuada el 22 la goleta fue hundida el mismo día en el curso de un segundo entrenamiento de tiro. El "Wolf" abandonó entonces los parajes de la isla Kermadec, rumbo al Sur. A bordo del "Wairuma" la dotación de captura alemana había encontrado los diarios que anunciaban las pérdidas causadas por las minas fondeadas por el "Wolf": 5 buques en el Cabo de Buena Esperanza, 2 ante Colombo, 5 frente a Bombay. Alentado por estos brillantes resultados, el comandante Nerger había decidido ir a desembarazarse del resto de sus minas frente a puertos

neozelandeses y australianos, lo que explicaba el nuevo rumbo tomado por su buque.

En la noche del 25 al 26 de junio el "Wolf" minó los accesos al puerto de Auckland y luego entre el 26 y 27 volvió a hacerlo esta vez en el estrecho de Cook. Enseguida puso proa al Este para hacer su siguiente fondeo de minas frente a la isla Gabo en la costa de Nueva Gales del Sur a fin de cortar la ruta marítima Sidney-Melbourne. La operación tuvo lugar en la noche del 3 al 4 de julio. Tres días más tarde se pagaba con la pérdida del "Cumberland", gran buque de carga frigorífico de 9.000 toneladas. El "Wolf" se apresuró en alejarse del mar de Tasmania y puso rumbo hacia las islas Fidji con la esperanza de poder capturar un carbonero. En realidad la captura que hizo el 9 de julio fue un velero, la barca americana de tres palos "Beluga" que transportaba gasolina a Australia, de la que se embarcaron 3.000 litros a bordo del corsario, para abastecer el "Wolfchen", antes que el "Beluga" fuera hundido el 11.

También era americano el velero "Encore" (700 toneladas) capturado el 14, cargado de madera con destino a Sidney y que fue rápidamente incendiado.

El comandante Nerger renunció a encontrar un carbonero en esa región y el 20 de julio ordenó poner proa al Noreste a fin de ir a fondear las últimas 100 minas que le quedaban frente a Singapur. La ruta seguida hacía pasar al corsario cerca de lo que había sido el imperio colonial alemán de los mares del Sur, particularmente de Nueva Guinea. La escucha del tráfico radial comercial hizo saber al comandante Nerger que el buque de carga "Matunga" era esperado el 8 en Rabaul, capital de esta isla. El "Wolf" por lo tanto efectuó las maniobras correspondientes y el 6 de agosto entre Nueva Pomerania y Nueva Mecklenburg, capturó el buque de carga esperado que desplazaba 1.608 toneladas y transportaba 1.000 toneladas de carbón, a lo que se agregaban miles de botellas de cerveza, tabaco y cigarrillos, en resumen, todo aquello cuyo gusto la dotación alemana había olvidado después de largos meses. Entre los pasajeros se encontraba el coronel australiano que aca-

baba de ser nombrado Gobernador de la antigua colonia alemana.

A fin de poder vaciar su presa con toda tranquilidad, el comandante Nerger decidió ir a fondear a la isla Waigiu, al Noreste de Nueva Guinea. El "Wolf" y su presa fondearon ancla en el pequeño puerto de Offak el 14 de agosto, después que el "Wolfchen" hubo reconocido el fondeadero. Al día siguiente, luego de algunas operaciones de trueque entre los tripulantes y los canacas del lugar empezaron las operaciones de transbordo mientras el buzo del "Wolf" limpiaba el casco del buque. El 25 de agosto, el "Matunga" estaba completamente vacío y por lo tanto fue hundido el día siguiente con ayuda de cargas explosivas mientras que el "Wolf" ponía proa al Oeste en dirección al estrecho de Sonda y Singapur. La colocación de la barrera de minas tuvo lugar en la noche del 2 al 3 de septiembre de 1917. El comandante Nerger podía prepararse ahora a llevar de vuelta a Alemania al "Wolf". El Mar de Java fue atravesado sin estorbos y el 12 de septiembre se encontraba en el Océano Indico.

Buscando nuevamente el carbón que le permitiría volver a Alemania, el comandante llevó a su buque a navegar en el archipiélago de las Maldivas para interceptar los buques que unían Africa del Sur y Colombo. En esa región fue donde el 26 de septiembre interceptó con la ayuda del "Wolfchen" y después de un breve combate de artillería al vapor mixto japonés "Hitachi Maru" (8.000 toneladas) con destino a Africa del Sur. El valor del cargamento (té, caucho, cuero, cobre, latón, antimonio) y la necesidad de librar al "Wolf" de su exceso de prisioneros, incitaron al comandante Nerger a conservar el buque para tratar de llevarlo a Alemania. Todavía faltaba encontrar carbón, pues las bodegas del vapor japonés, al igual que las del "Wolf", no permitían llegar más allá del Cabo de Buena Esperanza...

El 29, los dos buques fondearon en el atolón Souva Diva (Maldivas). Una parte de la carga del vapor fue transbordada al corsario que se libró a cambio de sus prisioneros.

El 3 de octubre, el "Wolf" reinició su búsqueda de carbón, dejando provisoriamente al "Hitachi Maru" en Souva

Diva. La caza del corsario fue vana y la escucha del tráfico radial enemigo no reveló más que llamadas angustiadas dirigidas al vapor japonés, por lo que era fácil imaginar que ya era buscado por los cruceros británicos y japoneses.

Ante esto, por intermedio del "Wolfchen", el comandante Nerger envió al "Hitachi Maru" la orden de zarpar para llegar el 20 de octubre a las islas desiertas de Cargados Carajos. Esta orden fue acertada, pues poco después los japoneses despacharon a Souva Diva el crucero auxiliar "Chikuzen Maru" provisto de dos hidroaviones. Desde el Cabo zarpó, también en su busca, el crucero "Tsushima" (1902, 3.420 toneladas, 20 nudos, 6 piezas de 150 mm.). No encontraron al vapor que el 20 de octubre fondeó junto con el corsario en las islas Cargados Carajos. El comandante Nerger, que por falta de combustible había tenido que renunciar a llevar su presa a Alemania, hizo transferir su cargamento y lo que le quedaba de carbón a su buque, al que volvieron también los prisioneros.

Despojado de todo lo que podía ser útil al corsario durante su tentativa de retorno a Alemania, el "Hitachi Maru" fue hundido el 5 de noviembre. Luego el "Wolf" puso rumbo a Africa del Sur, pues el comandante Nerger había decidido navegar frente a Durban hasta que pudiera capturar un carbonero... La suerte le sonrió y el 10 de noviembre capturó al buque de carga español "Igotz Mendi" que transportaba 5.000 toneladas de carbón por cuenta del Gobierno británico. Inmediatamente declarado una buena presa, el buque carga español fue llevado a Cargados Carajos, donde a partir del 13 de noviembre se afanaron en llenar de carbón las bodegas del corsario, mientras que éste se libraba una vez más de sus prisioneros, esta vez a expensas del "Igotz Mendi", cuyo mando fue confiado al teniente de navío Rose. El 17 de noviembre, el "Wolf" y su nuevo reabastecedor zarparon en dirección al Cabo de Buena Esperanza. Antes de abandonar el Océano Indico, el "Wolf" debía hacer otra presa aún, el velero americano "John H. Kirby" que transportaba 270 automóviles a Africa Central y que fue hundido el 29 de noviembre.

El "Wolf" e "Igotz Mendi" doblaron el Cabo de Buena Esperanza el 5 de di-

ciembre y se pusieron en ruta hacia la Isla de Trinidad, donde el comandante Nerger pensaba hacer realizar a su buque una última faena de carbón antes de su retorno a Alemania.

Cuando se dirigía hacia la pequeña isla brasileña, tantas veces mencionada en los anales de los corsarios alemanes, el "Wolf" capturó y hundió el 15 de diciembre de 1917 al tres palos francés "Marechal Davoust" que llevaba trigo australiano a Francia. El 20, el comandante Nerger, por haber inteceptado un telegrama del Almirantazgo de Brasil, supo que Trinidad tenía ahora una guarnición. Así el corsario puso proa al Sur y la faena de carbón al costado del "Igotz Mendi" se efectuó en alta mar, a 700 millas al Este de Montevideo.

El 30 pusieron proa al Norte definitivamente para iniciar la última parte del crucero. Todavía debía hacer el "Wolf" una presa el 4 de enero de 1918 cuando capturó al velero noruego "Store Brore" y lo hundió bajo el falso pretexto que nada agregaba a la gloria del comandante Nerger —un Von Müller o un Zu Dohna-Schlodien se habrían abstenido de hacerlo—, de que se trataba de un antiguo buque británico que se había vuelto noruego durante la guerra.

Después de un último reabastecimiento en la mar, el Ecuador fue atravesado por décimocuarta y última vez el 12 de enero. El retorno al Atlántico Norte se hizo sin otras dificultades que las provocadas por el mal tiempo que allí reinaba y el 27 de enero, una última conferencia reunió a bordo del "Wolf" al comandante Nerger y al teniente de navío Rose. Se decidió que mientras el "Wolf" iniciaría inmediatamente la violación del bloqueo británico, el "Igotz Mendi" haría la misma tentativa 48 horas después. Si bien el "Wolf" llegaba a Kiel el 24 de febrero de 1918, no ocurrió lo mismo con el "Igotz Mendi" que naufragó el mismo día en Cabo Skakgen, en la costa danesa, y cuya dotación alemana fue internada hasta fines de la guerra, mientras que los marinos españoles y los prisioneros aliados eran liberados inmediatamente.

El "Wolf", último corsario alemán que operó contra el tráfico aliado durante la Primera Guerra Mundial, fue también el más efectivo; durante los 451

días de un crucero de 64.000 millas, capturó 14 buques, las minas que había fondeado destruyeron otros 14, lo que representaba un total de 280.000 toneladas. Menos de 9 meses más tarde, la Armada Imperial, de cuyas cualidades combativas el "Wolf" acababa de dar fe en forma tan asombrosa, se amotinaba e izaba el pabellón rojo...

La carrera del "Wolf" no terminó con el armisticio; conforme a la cláusula naval del Tratado de Versalles que estipulaba que todos los buques mercantes con un desplazamiento superior a las 3.000 toneladas debían ser entregados a los aliados, el "Wolf" fue entregado a Francia y fondeó en Brest el 5 de abril. Rebautizado "Antinous", iba a navegar por cuenta de la compañía de transportes marítimos hasta 1931, antes de ser vendido a una empresa de demolición italiana.

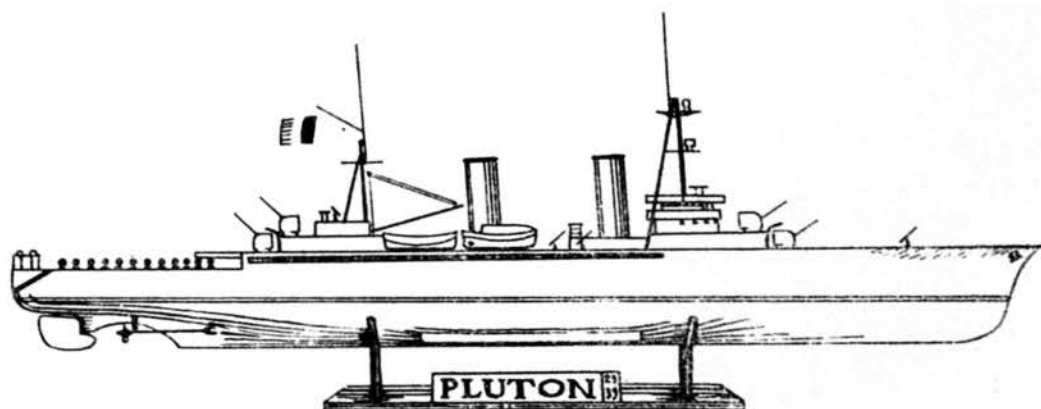
En el curso del año 1917, las unidades de superficie de la Armada Imperial no habían limitado sus operaciones de corso a los mares lejanos. Así fue como se efectuaron dos raids coronados de éxito contra los convoyes escandinavos. Hemos visto más arriba que en el otoño del año 1916, antes de emprender su segundo crucero por el Atlántico, la "Moewe" había sido enviada contra los buques mercantes que llevaban de Noruega y Escocia los productos estratégicos indispensables para el esfuerzo de guerra de la industria británica. Este tráfico no dejó de intensificarse y el Estado Mayor de la Armada Imperial decidió perturbarlo con la ayuda de incursiones efectuadas por unidades rápidas de superficie. La primera operación tuvo lugar en el mes de octubre. Se había escogido esa fecha para hacerla coincidir con las importantes operaciones anfibia efectuada en el Golfo de Riga y cuyo objetivo era la captura de las islas de Oesel y de Moon. Participaron en estas operaciones, junto con los viejos buques que constituían la flota alemana del Báltico, 10 acorazados y un crucero de batalla que operaban en el Mar del Norte con la Flota de Alta Mar. Un ataque contra los convoyes escandinavos constituía por lo tanto una excelente diversión destinada a impedir que la Home Fleet viniera a operar en la bahía alemana donde la Armada Imperial momentáneamente era muy inferior en número.

Es así como el 15 de octubre zarparon de Wilhelmshaven, con la misión de operar contra las islas Shetland y Bergen, los cruceros ligeros "Brummer" y "Bremse" (1916, 4.385 toneladas, 28 nudos, 4 piezas de 150 mm., 2 de 28 mm., 2 tubos lanzatorpedos de 500 mm., 400 minas). Estos dos notables incursionistas hasta cierto punto debido al azar debían figurar en la Flota Imperial. En 1912, la Armada rusa, que reconstituía sus escuadras de línea, duramente castigadas en 1905, había puesto en grada, a continuación de 7 acorazados, 4 cruceros de batalla y las turbinas destinadas a uno de ellos, el "Navarin", fueron ordenadas a la firma alemana Vulcan.

Como todavía no habían sido entregadas en el momento de la declaración de la guerra ruso-alemana, fueron confiscadas por el Almirantazgo alemán que ordenó construir a partir de ellas los cruceros minadores "Brummer" y "Bremse"

ladas, 33 nudos, 4 piezas de 105 mm., 4 tubos lanzatorpedos de 500 mm., 24 minas) y el "V-100" (1915, 1.350 toneladas, 36 nudos, 4 piezas de 105 mm., 6 tubos lanzatorpedos, de 500 mm., 24 minas). A pesar de llevar 6 buques de carga, el convoy no estaba protegido más que por lanchas armadas y por los destructores "Partridge" y "Pellew". Sólo este último logró escapar de la flotilla alemana que hundió los otros 11 buques.

Luego de estas dos dolorosas experiencias, la Armada Real reforzó considerablemente las escoltas de los convoyes escandinavos que desde entonces estuvieron formados por acorazados y cruceros, lo que puso término a los ataques alemanes con unidades de superficie. Al igual que el "G-101", "G-102" y "V-100", el "Brummer" y el "Bremse" fueron hundidos intencionalmente el 21 de junio en Scapa Flow. Mientras que



que fueron puestos en servicio en abril y julio de 1916, respectivamente.

En la mañana del 17 de octubre de 1917, guiados por un zepelín, los dos corsarios se pusieron en contacto con el convoy británico que los tomó por unidades amigas. No tuvieron ningún problema para aniquilar la débil escolta que además de las lanchas armadas, sólo se componía de dos destructores, el "Strongbow" y el "Mary Rose". Hundidos éstos, los cruceros alemanes enviaron al fondo a 9 de los 12 buques de carga (2 británicos, 1 belga, 1 danés, 5 noruegos y 3 suecos) antes de volver a su base a gran velocidad. La incursión debía repetirse el 6 de diciembre siguiente, esta vez por 4 destructores, el "G-101", "G-103", "G-104" (1915, 1.116 tone-

después de haber sido reflotados, los cuatro torpederos fueron repartidos entre Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia (en agosto de 1919 recibió el "V-100" que hizo desguazar en 1921), el "Bremse" fue dado de baja en 1929 y desguazado entre 1932 y 1933, el "Brummer" se quedó para siempre en el fondo de las aguas de la base británica. Nada impide ver una descendencia de estos dos notables corsarios en el "Pluton", crucero minador puesto en servicio por la Armada francesa en 1929 y accidentalmente destruido en septiembre de 1939, pues sus características reproducían la de sus antecesores de 13 años (4.773 toneladas, 30 nudos, 4 piezas de 138 mm., 4 de 75 mm. AA, 290 minas).