

Francesco Lamendola

1914: LA GUERRA NAVALE

NEL MARE DEL NORD E NEL BALTICO

SOMMARIO

- 1. MARE DEL NORD: I PIANI E LE PRIME OPERAZIONI.*
- 2. L'AZIONE DI HELGOLAND.*
- 3. LA «GRAND FLEET» IN DIFFICOLTÀ.*
- 4. SCACCHIERE DEL MAR BALTICO.*
- 5. LA FINE DEL «MAGDEBURG», DEL «PALLADA» E DEL «FRIEDRICH KARL».*

& & & & &

1. MARE DEL NORD: I PIANI E LE PRIME OPERAZIONI.

Nonostante gli sforzi del Grande Ammiraglio von Tirpitz per allestire una marina da guerra in grado di competere, sia qualitativamente sia, anche, quantitativamente con quella britannica, nell'agosto del 1914 fra quest'ultima e la flotta germanica non vi era un rapporto di parità e nemmeno di leggera differenza. Alle 60 corazzate inglesi, infatti, i germanici non potevano opporre che 38, ai 55 incrociatori, 47; di fronte ai 155 cacciatorpediniere inglesi non ve n'erano che 88 tedeschi. Solo in fatto di sommergibili l'equilibrio era, inizialmente, perfetto. 58 da ambo le parti. Per quanto riguarda gli incrociatori da battaglia, il tipo di nave più recente, veloce e poderosamente armato, la flotta britannica ne aveva 7, dei quali 4 del mare del Nord (Prima Squadra incrociatori da battaglia dell'amm. Beatty) e 3 nel Mediterraneo (Squadra del Mediterraneo dell'amm. Milne). La flotta tedesca disponeva inizialmente di 4 incrociatori da battaglia: 3 di essi (*Seydlitz*, *Moltke* e *Von der Tann*) formavano il Primo gruppo d'esplorazione (contramm. Hipper), mentre 1 (il *Goeben*) era nel Mediterraneo, agli ordini del contramm. Souchon. Un quinto però, il *Derfflinger*, era sul punto di entrare in servizio. Nel complesso, dunque, la sproporzione tra le due flotte non pareva abissale, per quanto fosse abbastanza netta; e lo sarebbe stata ancor più se la Germania, con le sue coste assai meno estese di quelle della Gran Bretagna, non avesse allestito la propria arma navale con finalità tendenti a bilanciare apertamente lo strapotere marittimo della rivale.

Da parte britannica, al momento dell'entrata in guerra gli obiettivi delle operazioni navali erano in primo luogo la protezione dei convogli di truppe dell'esercito inglese destinato al fronte francese, indi il blocco navale delle coste avversarie allo scopo di precludere alla flotta tedesca l'uscita nell'aperto Oceano Atlantico e, naturalmente, il commercio marittimo con le potenze neutrali. Solo quando l'illusione della guerra breve sfumò, dopo l'esito incerto della battaglia della Marna e, ancor più, della "corsa al mare", apparve in tutta la sua evidenza l'importanza di un prolungato blocco navale, al fine di recidere durevolmente i commerci transoceanici delle Potenze Centrali e cercar di ridurre alla fame. Vi era inoltre la necessità di rendere sicure le rotte marittime dell'Atlantico, del Pacifico e dell'Oceano Indiano, per consentire l'afflusso in Europa delle truppe dei *Dominions* e di tutti i materiali e gli approvvigionamenti di cui gli eserciti e le popolazioni dell'Intesa necessitavano. A tal fine dovevano essere ricercati e distrutti i pochi incrociatori tedeschi sparsi nei mari extra-europei.

L'Ammiragliato tedesco, da parte sua, iniziava la guerra del 1914 partendo da una premessa erronea, che la guerra sarebbe terminata entro pochi mesi grazie alla fulminea applicazione, da parte dell'esercito, del *Piano Schlieffen*, che avrebbe consentito di piegare la Francia in circa quattro settimane e, poi, rivolgere tutte le forze contro la Russia, al fianco di quelle austro-ungheresi. I piani per la guerra navale furono subordinati a questa illusione: si pensava che la brevità delle

operazioni sulla terraferma avrebbe consentito di affrontare in condizioni particolarmente vantaggiose la flotta britannica, vale a dire dopo che i porti francesi e belgi sulla Manica fossero caduti in mani tedesche. Eppure a Berlino ci si rendeva conto della disparità delle forze navali esistenti tra la flotta tedesca e quella britannica e, al fine di ridurla, si faceva molto affidamento sull'opera delle mine e dei sommergibili nelle prime settimane di guerra. La Flotta d'alto mare tedesca avrebbe quindi dovuto evitare d'impegnarsi in una prova decisiva con quella avversaria, salvo che si fosse presentata una occasione eccezionalmente favorevole, almeno sino a quando tali nuove armi (assai recenti e mai impiegate prima in misura massiccia) fossero riuscite ad infliggere serie perdite alla *Grand Fleet*. Un tale contegno passivo aveva il grave inconveniente di subire il blocco navale avversario; tuttavia la convinzione che la guerra sarebbe finita prima dell'inverno non consentiva di valutare a pieno le gravi conseguenze economiche che da esso sarebbero derivate.

La situazione strategica delle coste tedesche era naturalmente forte. Esse comprendevano l'estuario di tre grandi fiumi, l'Elba, l'Oder e la Vistola, ed erano difese da formidabili bai navali come Wilhelmshaven, Bremerhaven e Cuxhaven, concentrate nel breve tratto a ovest dell'estuario dell'Elba, il cosiddetto Jade. Sul Mare del Nord un cordone di isole, le Frisone Orientali e le Frisone settentrionali, formavano uno schermo naturale a protezione della costa; e l'isola di Helgoland, 63 km. al largo di Cuxhaven (incautamente ceduta dall'Inghilterra alla Germania nel 1890) costituiva uno scudo avanzato potentemente fortificato. Un altro fattore di forza per la flotta tedesca era costituito dal Canale di Kiel, che, mettendo in comunicazione il Baltico con il mare del Nord, consentiva rapidi spostamenti, evitando la rischiosa circumnavigazione della penisola dello Jutland. Allo scoppio della guerra, però, esso doveva essere approfondito, risultando ancora malagevole il transito delle navi più grandi.

Quanto all'ammiraglio britannico, il timore delle mine e dei sommergibili gli scongiurò di cercare una immediata soluzione offensiva, così come di porre il blocco troppo vicino alle munitissime coste avversarie. Perciò decise di stabilirlo fra la Scozia e la Norvegia, e di mantenere il grosso della flotta nella base di Scapa Flow (Isole Orcadi). Quest'ultima, in realtà, non era ancora del tutto sicura, non possedendo protezioni contro le siluranti e i sommergibili; quindi non fu utilizzabile nei primi tempi della guerra. Più a sud e nella Manica dovevano restare solo forze leggere, con compiti di protezione e di esplorazione. Infatti si riteneva improbabile una uscita in forze della flotta tedesca verso l'Atlantico attraverso quella stretta via d'acqua. Ad ogni modo si pensava che le forze leggere ivi dislocate, le mine e le batterie costiere avrebbero potuto ritardare una eventuale avanzata della flotta avversaria fino al sopraggiungere del grosso della *Grand Fleet*. Non si faceva invece affidamento su una cooperazione della flotta francese, essendo quest'ultima destinata a operare per la maggior parte nel Mediterraneo.

Nel luglio del 1914 la flotta inglese si trovava riunita a Portland per sfilare in rassegna; il 26 luglio l'Ammiragliato le ordinò di rimanere concentrata e il 29 la fece salpare per la base di guerra di Scapa Flow, ove giunse regolarmente il primo agosto. Queste fortunate circostanze permisero al Primo lord del mare, Winston Churchill, l'opportunità di concentrare l'arma più formidabile di cui disponesse l'Intesa senza dover ricorrere ufficialmente alla mobilitazione, e dunque di averla già pronta in assetto di guerra prima che le ostilità avessero inizio. Il 4 agosto, data della dichiarazione di guerra della Gran Bretagna alla Germania, l'amm. sir John Jellicoe venne posto al comando supremo della *Grand Fleet*.

La strategia tedesca dell'*attrito progressivo* fu messa in atto fin dalle primissime ore di ostilità. Già il 5 agosto 1914 il piccolo posamine *Königin Luise* si portò sino alla foce del Tamigi e vi depose delle mine. La fortuna non arrise all'audacia perché, privo di scorta, venne scoperto e affondato alla flottiglia di Harwich, ma le mine che aveva deposte furono fatali all'esploratore inglese *Amphion*, che colò a picco su di esse. Contemporaneamente alle mine l'Ammiragliato tedesco volle impiegare subito l'altro pilastro della sua strategia navale, il sommergibile, del quale peraltro tutti ignoravano ancora le enormi possibilità future.

Il 6 agosto uscirono dalle loro basi 10 sommergibili, che si spinsero in mare aperto con compiti di esplorazione della flotta avversaria, della quale non si avevano notizie precise. Il primo impiego di questo tipo di unità fu poco felice, perché 2 di esse andarono perdute, l'una in circostanze misteriose, l'altra speronata da una nave inglese mentre navigava in emersione; né si raccolsero dati utili sui movimenti della flotta avversaria. Difficilmente qualcuno avrebbe potuto immaginare, dopo un tale esordio, quali notevolissimi risultati sarebbero stati conseguiti dall'arma sottomarina tedesca nel prosieguo della guerra.

Subito dopo la marina britannica eseguiva con successo il delicato compito di trasportare in Francia il Corpo di spedizione del gen. French, per un totale di 60.000 uomini. L'operazione cominciò il 9 agosto e raggiunse il culmine dell'intensità fra il 12 e il 17; il 18 agosto l'ultimo contingente venne sbarcato senza subire alcun incidente. In complesso erano stati effettuati 137 viaggi tra la sponda inglese e quella francese della Manica; l'operazione si era svolta con tale efficienza e rapidità che concluse con 3 giorni di anticipo sui piani predisposti in tempo di pace. Verso la fine del mese la base d'appoggio inglese in Francia dovette essere arretrata da Boulogne a Le Havre, conseguenza dell'esito sfavorevole delle battaglie di Mons e Charleroi e della conseguente avanzata tedesca nelle Fiandre.

2. L'AZIONE DI HELGOLAND.

Il Comando inglese decise frattanto di effettuare uno sbarco di truppe a Ostenda, sulla costa belga, operazione che richiedeva un adeguato servizio di scorta da parte della *Channel Fleet*, la Flotta della Manica. Lo sbarco ebbe inizio il 27 agosto si effettuò sotto la protezione di 8 navi da battaglia. Nello stesso tempo, però, ritenendo insufficiente tale protezione oppure desiderando saggiare il dispositivo di difesa della flotta avversaria decide di effettuare una incursione nella Baia di Helgoland. Per tale ricognizione in forze vennero impiegati incrociatori, cacciatorpediniere e sommergibili quale gruppo leggero di avanguardia; in suo sostegno doveva tenersi pronto, a breve distanza, un forte gruppo di incrociatori da battaglia al comando dell'amm. Beatty. Essi erano il *Lyon*, il *Princess Royal* e il *Queen Mary* (tutti armati con 8 cannoni da 343 mm. e 16 da 102 mm.), il *New Zealand* e l'*Invincible* (armati con (cannoni da 305 mm. e 16 da 102). Varati fra il 1908 e il 1913, potevano raggiungere una velocità di 26-28 nodi; costituivano, dunque, una formazione modernissima, veloce e poderosamente armata e protetta.

L'incursione di Helgoland si svolse il 28 agosto e degenerò in un combattimento confuso ed incerto, nel corso del quale le navi leggere tedesche presero il sopravvento sull'avversario. La forza leggera britannica, che al mattino aveva seminato lo scompiglio negli avamposti fra Helgoland e la costa, affondando il cacciatorpediniere *V. 187*, venne infatti inseguita dagli incrociatori leggeri usciti dalle basi alle foci dei fiumi, e messa a mal partito. Alle navi leggere tedesche, però, venne a mancare l'appoggio delle unità più potenti e, mentre esse si spingevano all'inseguimento dell'avversario, circa 60 miglia al largo di Helgoland vennero ad incappare nella squadra dell'amm. Beatty. Questi diresse immediatamente a tutta forza per portare soccorso alle unità leggere, e con poche bordate i suoi incrociatori da battaglia rovesciarono l'esito del combattimento. Ben 3 incrociatori leggeri tedeschi furono affondati: il *Mainz*, il *Köhn* e l'*Ariadne*, mentre un quarto (il *Frauenlob*) subì gravi danni.

L'amm. Beatty agì con notevole audacia perché, impegnandosi a così breve distanza dalle basi dell'intera flotta avversaria, si pose in una situazione strategica densa di pericoli; eppure da quell'azzardo la posizione della flotta tedesca uscì irrimediabilmente indebolita. Era stato un errore, da parte tedesca, mandare allo sbaraglio gli incrociatori leggeri senza neppure una scorta di siluranti, ma era stato un errore ancor più grande non aver risposto alla sfida inglese facendo uscire il grosso della flotta., con gli incrociatori da battaglia e le corazzate. La vicinanza delle proprie basi, la possibilità d'impiegare torpediniere e sommergibili offrivano dei vantaggi indiscutibili, e se anche l'intera *Grand Fleet* si fosse trovata nei paraggi per sostenere l'incursione su Helgoland, difficilmente si sarebbe ripresentata un'occasione altrettanto propizia per affrontarla. Nell'insieme dell'operazione i Tedeschi subirono perdite dolorose (oltre 1.200 fra morti, feriti e prigionieri) ma tutt'altro che irreparabili: ciò che aggravò drammaticamente il bilancio di quell'infelice giornata furono le sue ripercussioni psicologiche. Lo

stesso grande ammiraglio von Tirpitz, nelle sue memorie, ammette che lo scontro di Helgoland ebbe conseguenze nefaste per la successiva condotta della guerra da parte della Flotta d'alto mare.

L'incursione inglese aveva colto la marina tedesca sostanzialmente impreparata: la reazione fiacca, inadeguata e confusane era stata la dimostrazione. Dopo quel fatto, l'atteggiamento dell'Ammiragliato tedesco divenne ancor più cauto e prudente e, alla lunga, ebbe il disastroso risultato finale della resa a Scapa Flow davanti a un avversario che raramente era stato visto, e dal quale non si era stati battuti. Un atteggiamento passivo, di attesa entro le proprie basi, può rivelarsi una strategia adeguata solo nel caso che la situazione generale non la ponga in contrasto con le esigenze e le finalità della nazione belligerante nel suo complesso. In altri termini, tale contegno difensivo sarebbe stato abbastanza logico da parte inglese (come in realtà avvenne), perché la Gran Bretagna, grazie alla sua posizione geografica, può mantenere aperte le sue vice commerciali con l'oltremare, cosa di cui aveva estrema necessità per alimentare la guerra; mentre poteva, al tempo stesso, tenere chiuse all'avversario le vie dell'Oceano aperto, attraverso la Manica e il mare del Nord. La Germania, che fin dall'inizio delle ostilità aveva visto recisi i suoi commerci con l'estero, annientata la sua marina mercantile che si trovava fuori dai porti metropolitani, e imbottigliata la sua marina da guerra nel Mare del Nord, non avrebbe potuto permettersi una tale attitudine passiva, se non altro per ragioni strettamente economiche. Occorreva spezzare il blocco e quindi dare battaglia alla *Grand Fleet*; oppure cercare una rapida conclusione sulla terraferma, per via militare o per via diplomatica. Diversamente si andava incontro a una guerra di usura che, per le Potenze Centrali, si sarebbe trasformata in un lento ma inesorabile strangolamento economico e nello spettro della fame per le popolazioni.

Da parte inglese, l'azione di Helgoland segnò una pietra miliare sul cammino per la vittoria finale, perché la flotta era il più importante strumento di guerra della nazione, e l'audacia di Beatty le assicurò un considerevole vantaggio iniziale, scoraggiando sul nascere le già esigue velleità offensive dell'avversario. L'effetto morale di questo successo fu tantopiù significativo in quanto esso ebbe luogo nelle prime settimane di guerra ed esercitò, come si è detto, un'influenza durevole sull'andamento della guerra navale. Con la perdita di 35 morti e 40 feriti, e con qualche lieve danno alle unità minori, la flotta britannica si era assicurata un vantaggio iniziale di straordinaria importanza.

3. LA "GRAND FLEET" IN DIFFICOLTÀ.

Gli effetti più vantaggiosi dell'azione di Helgoland, quelli di natura psicologica, si sarebbero comunque manifestati lentamente, in un lungo arco di

tempo; anzi, a partire dal 1914 la situazione complessiva della *Grand Fleet* divenne sempre meno buona, giungendo a sfiorare una vera e propria crisi.

Anzitutto peggiorò la posizione inglese nelle Fiandre, ciò che ebbe immediate ripercussioni sulla situazione navale. Le truppe di marina sbarcate a Ostenda, pur avendo ricevuto dei rinforzi, dovettero essere reimbarcate e la testa di onte evacuata. La base d'appoggio di Le Havre venne abbandonata e, da quel momento, le comunicazioni inglesi con la Francia dovettero far capo alla lontana Saint-Nazaire, sull'Atlantico. La battaglia della Marna era finita e le armate tedesche e quelle alleate si stavano confrontando nella "corsa al mare" verso la Manica. A questi fatti si aggiunsero i primi sorprendenti risultati ottenuti nell'impiego del sommergibile da parte tedesca: un'arma che quella marina fu indotta ben presto a potenziare per sopperire almeno in parte allo stato di inferiorità strategica in cui si era venuta a trovare.

Il mattino del 22 settembre 1914, nel Mare del Nord, il sommergibile *U.9* del comandante Weddigen avvistò 3 navi da guerra che navigavano a velocità ridotta e prive di scorta. Erano gli incrociatori corazzati *Hogue*, *Aboukir* e *Cressy*, che si trovavano lì per la protezione degli sbarchi di truppe inglesi a Dunkerque. Alle 7,20 l'*U.9* lanciò un siluro, dalla distanza di soli 500 metri, contro l'*Aboukir* che s'inclinò su un lato e colò a picco rapidamente con la maggior parte dei suoi 900 uomini d'equipaggio. Allora l'*Hogue*, nonostante il pericolo, si fermò e si accinse a calare le imbarcazioni per soccorrere i naufraghi; ma, alle 7,55, l'*U.9* gli lanciò contro due siluri alla distanza di soli 300 metri: colpito in pieno, affondò anch'esso in pochi minuti. Alle 8,20 altri due siluri partirono contro il *Cressy*, la terza nave inglese, e alle 8,35 le venne lanciato l'ultimo siluro rimasto; essa affondò in breve, capovolgendosi.

In poco più di un'ora l'Inghilterra aveva perduto tre grandi incrociatori corazzati per un dislocamento complessivo di 36000 tonnellate e 1400 marinai erano scomparsi tra i flutti. Questi notevoli risultati furono ottenuti da un unico sommergibile il cui comandante aveva egli stesso dubitato dell'entità del proprio successo, ritenendo di avere affondato tre piccoli incrociatori corazzati della classe Birmingham. Anche se questo strepitoso successo era stato ottenuto, in gran parte, grazie al comportamento dello stesso avversario, che fermando le macchine per soccorrere i naufraghi dell'*Aboukir* si era esposto a un facile siluramento da distanza ravvicinata, esso evidenziò le eccezionali possibilità del sommergibile e indusse l'Ammiragliato tedesco a impiegarlo sempre più massicciamente.

Insieme alla rivelazione del sommergibile, e quasi in risposta ad essa, si mise in evidenza un'altra arma difensiva destinata a imprimere un andamento caratteristico alla guerra navale: la mina.

Al principio di ottobre la Gran Bretagna informò le potenze neutrali di aver minato una vasta superficie del mare del Nord, tra la foce del Tamigi e l'Olanda. Questo provvedimento venne preso dagli Inglesi essenzialmente per proteggere il

flusso di uomini e mezzi verso la Francia, attraverso la manica, essendo stata bloccata l'avanzata dell'esercito tedesco nelle Fiandre.

Aumentavano intanto le difficoltà in cui si dibatteva la flotta britannica. Il 27 ottobre la grande e moderna corazzata *Audacious* (23.000 tonnellate, 10 cannoni da 343 mm.) colò a picco su un banco di mine al largo della costa nord-occidentale dell'Irlanda. Tale banco era stato posato dal transatlantico *Berlin* che, partito a metà ottobre dalla base di Wilhelmshaven, nella Jade, era riuscito a forzare il blocco inglese nel mare del Nord e a passare in Atlantico.

Furono giorni di crisi per la *Ggrand Fleet*; all'inizio di novembre giunse notizia del disastro di Coronel, in Cile, ove la squadra dell'amm. Cradock era stata annientata da quella del vice-amm. Spee; e 2 incrociatori da battaglia di Beatty (*Invincible* ed *Inflexible*) dovettero essere distaccati dall'Inghilterra e inviati con la massima celerità verso le Isole Falkland, all'estremità meridionale dell'Oceano Atlantico. La base principale della flotta inglese, Scapa Flow, dovette essere temporaneamente abbandonata, a causa della mancanza di protezioni anti-sommergibile, dalla *Grand Fleet*, che si trasferì presso la costa irlandese; e solo all'inizio di novembre poté far ritorno a Scapa Flow, nelle isole Orcadi, sebbene le difese anti-torpedine realizzate in tutta fretta fossero ancora incomplete.

Tutte queste circostanze, unite al fatto che un buon numero di unità abbisognavano di riparazioni, portò nel mese di novembre 1914 la *Grand Fleet* a un calo notevole delle navi efficienti in servizio, tanto che il margine di superiorità rispetto alla Flotta d'alto mare tedesca si ridusse a poca cosa. Contemporaneamente la flotta tedesca si rafforzava, perché dai cantieri scesero in mare due nuove, potenti unità, l'incrociatore corazzato *Blücher* e l'incrociatore da battaglia *Derfflinger* (quest'ultimo armato con 8 cannoni da 305 mm.). sarebbe stato quello il momento adatto, da parte tedesca, per lasciare le sicure basi negli estuari dei fiumi Elba e Weser e di lanciare la sfida all'avversario, tentando una volta per tutte di rompere il blocco che isolava la Germania e minacciava di soffocarla. Invece, nonostante gli incitamenti di von Tirpitz affinché venisse intrapresa un'azione risolutiva, tutto ciò che l'Ammiragliato tedesco si risolse a tentare furono alcune incursioni contro la costa orientale e sud-orientale dell'Inghilterra.

Il 3 novembre gli incrociatori da battaglia del contrammiraglio Hipper bombardarono il porto di Yarmouth, sulla costa del Norfolk, mentre gli incrociatori leggeri tedeschi deponavano uno sbarramento di mine. Il 16 dicembre l'incursione si ripeté contro la costa dello Yorkshire: e Scarborough, Hartlepool e Whitby furono bombardate dalle navi di Hipper. Questa volta però la sorpresa venne a mancare, perché i Russi nel Baltico avevano scoperto il cifrario tedesco e lo avevano comunicato agli Inglesi, i quali erano stati informati con alcuni giorni di anticipo dell'incursione. Stranamente, però, non vi fu battaglia, perché le navi tedesche si sottrassero indisturbate, approfittando della scarsa visibilità; e fu una fortuna per gli Inglesi, i quali - in tale circostanza - sfuggirono a un

combattimento certamente sfavorevole. Infatti, quel che l'Ammiragliato di Londra non era riuscito a sapere era il fatto che l'intera Flotta d'alto mare dell'amm. Ingenhol era uscita dalle proprie basi per appoggiare il 1° Gruppo d'esplorazione; e le navi inglesi si erano venute a trovare, a un certo momento, tra questa e quello.

Fu in questo modo che la flotta tedesca si lasciò sfuggire un'occasione eccezionalmente favorevole, così come già era avvenuto nell'azione di Helgoland. In questo secondo caso non vi erano state perdite per essa e, anzi, il bombardamento dei porti inglesi era riuscito; tuttavia se l'ammiraglio Ingenhol non avesse deciso di ripiegare tanto intempestivamente (costringendo Hipper a fare lo stesso) è probabile che il risultato dell'incursione del 3 novembre sarebbe stato senza paragoni più fruttuoso.

4. SCACCHIERE DEL MAR BALTICO

La guerra nel Mar Baltico registrò una attività delle flotte avversarie ancor più ridotta che nel Mare del Nord; eppure essa presenta, per molteplici ragioni, un grande interesse. Essa vide una flotta relativamente numerosa, ma antiquata, scarsamente efficiente e, nel complesso, priva di iniziativa, tenuta in scacco da forze estremamente limitate, ma moderne e guidate secondo criteri strategici di notevole audacia.

La flotta russa del Baltico era formata da 4 corazzate e 5 incrociatori di tipo antiquato, oltre 50 cacciatorpediniere (dei quali soltanto uno moderno); inoltre nei cantieri si lavorava all'approntamento di 4 corazzate del tipo *Dreadnought*, 2 incrociatori leggeri e una dozzina di cacciatorpediniere. Comandante della flotta era l'ammiraglio Essen. La sua base principale era il porto di Helsingfors (Helsinki), sulla costa meridionale della Finlandia, affacciata al golfo omonimo; un'altra importante base era quella dell'isoletta di Kronstadt, di fronte alla foce della Neva, autentico scudo della capitale Pietroburgo. Il porto più avanzato verso la Prussia Orientale, Lidava, sulla costa della Curlandia, venne disarmato dai Russi perché troppo esposto ad incursioni avversarie. Nel complesso la flotta russa, benché sulla carta fosse molto superiore a quella tedesca del Baltico, era consigliata dalla stessa geografia a mantenersi in atteggiamento prevalentemente difensivo, ovvero di limitarsi alla posa di sbarramenti di mine, operazione nella quale i marinai russi - per il resto male istruiti - dimostravano buone capacità. Non va sottovalutata l'importanza delle mine in un mare chiuso e dai fondali bassi quale il Baltico, ove fondali superiori ai 150 metri costituiscono piuttosto l'eccezione che la regola, e che nel mezzo del Kattegat raggiungono appena i 2 metri. Il Golfo di Botnia, il cui ingresso è naturalmente protetto dalle sparse Isole Aaland; il Golfo di Finlandia, strozzato all'imboccatura e controllato dalle punte avanzate di Hanko e Paldiski; infine il Golfo di Riga, mirabilmente difeso dalle

isole di Dagö, Osel e Mohn, costituiscono tutti eccellenti rifugi per una flotta che voglia evitare il confronto diretto con l'avversario. Per il resto, importava ai Russi di mantenere aperto il commercio con la Svezia (che comunque poteva svolgersi anche per via di terraferma, mediante la linea ferroviaria Stoccolma-Helsinki-Pietroburgo) e mantenersi in stato di attesa finché gli eventi avessero chiarito quali e quante forze l'Ammiragliato tedesco destinasse allo scacchiere del Baltico, e quale contegno esse avrebbero adottato. Una strategia prudente: e, benché in Germania si potesse nutrire qualche preoccupazione per un eventuale sbarco di truppe russe sulle coste della Pomerania, in realtà l'ammiraglio Essen e la Stawka, il Comando Supremo dell'esercito, erano entrambi ben lungi dal formulare progetti tanto arditissimi.

Da parte tedesca non si attribuiva molta importanza al teatro di guerra navale del Baltico. Di conseguenza, la massima aliquota della Flotta d'alto mare venne mantenuta nelle basi del Mare del Nord - ove peraltro, come si è visto, essa si manteneva scarsamente attiva; e soltanto le forze strettamente indispensabili vennero distaccate nel Baltico, al comando del fratello dell'imperatore Guglielmo II, il grande ammiraglio principe Enrico di Prussia. Inoltre, gli equipaggi delle navi tedesche nel baltico erano stati costituiti in gran parte con elementi della riserva.

In totale vi erano 7 incrociatori leggeri (dei quali solo 2 moderni) e 9 cacciatorpediniere; non c'erano né incrociatori corazzati, né corazzate, né incrociatori da battaglia. D'altra parte il Canale di Kiel permetteva, all'occorrenza, un rapido spostamento di forze navali "per linee interne" dal mare del Nord al Mar Baltico. La base principale su cui si appoggiava la flotta del principe Enrico era Kiel, posta proprio all'estremità sud-occidentale del mar Baltico e perciò situata a grande distanza dalle principali basi russe: Helsingfors e Kronstadt. La maggior base avanzata era Danzica, situata nella baia omonima alla foce della Vistola.

Le coste della Germania, a differenza di quelle russe, erano prive di isole né offrivano molti buoni ripari naturali. Indubbiamente questa sfavorevole situazione geografica dovette pesare non poco sulla decisione dell'Ammiragliato di Berlino di mantenere contro i Russi un contegno prevalentemente offensivo, essendo malagevole e quasi impossibile una difesa passiva della estesa linea costiera, che ad Est si protendeva, con il porto di Memel, fino a breve distanza da Libava. Il concetto informatore della strategia navale tedesca nel baltico era quello di mantenere una intensa attività di disturbo, volta a minacciare il commercio avversario e a mantenere aperto il proprio con la Svezia e a ridurre al minimo le capacità offensive della flotta russa, prevalentemente mediante la posa di banchi di mine.

Le scarse forze disponibili in quello scacchiere non erano evidentemente in grado di tentare un colpo decisivo contro la flotta avversaria. Esso avrebbe potuto aver luogo solo dopo l'afflusso di importanti rinforzi attraverso il Canale di Kiel, e comunque era subordinato agli sviluppi della situazione nel ben più importante

scacchiere del Mare del Nord. Proprio per premunirsi contro possibili tentativi, da parte di unità della flotta inglese, di entrare nel Baltico, la piccola squadra del principe Enrico aveva il compito di sorvegliare e minare le acque del Grande Belt (tra le isole danesi di Fionia e Seeland) e del Piccolo Belt (tra Fionia e lo Jutland), passaggio obbligato fra i due mari.

6. LA FINE DEL "MAGDEBURG", DEL "PALLADA" E DEL "FRIEDRICH KARL".

La guerra non era stata ancora dichiarata e già i Russi, il 31 luglio 1914, posavano uno sbarramento di mine all'ingresso del Golfo di Finlandia, inaugurando così un aspetto caratteristico: essa infatti sarebbe stata, più ancora che nel Mare del Nord, una guerra di mine. Vari fattori contribuirono a ciò, primi fra tutti i bassi fondali di quel bacino interno e l'efficienza delle mine tedesche e di quelle russe (queste ultime erano di modello tedesco), efficienza assai superiore a quella delle mine inglesi. Anche da parte della flotta del principe Enrico vi fu, sin dall'inizio, un impiego massiccio di questa nuova arma. Il 2 agosto i due incrociatori leggeri *Augsburg* e *Magdeburg* effettuarono la posa delle mine davanti al porto di Libava (tedesco: Libau), volendo impedire all'avversario di utilizzarlo come base avanzata e non sapendo che esso era già stato posto in disarmo, e lo bombardarono.

Subito dopo la flotta tedesca fu impegnata nelle operazioni di posa delle mine negli stretti danesi. Il Grande Belt è lungo 60 km. e largo fino a un massimo di 30, il Piccolo Belt è lungo 52 km. e largo al massimo 15, e i bassi fondali facilitarono alquanto l'operazione. I Tedeschi, peraltro, si limitarono a minare la parte settentrionale di queste due vie d'acqua, ossia quella adducete al Kattegat e, quindi, al Mare del Nord. D'altra parte, se la cosa venne facilitata dalla benevola neutralità della Danimarca, al contrario la Svezia si oppose al minamento dell'Oresund, per cui il pericolo di infiltrazioni da parte di unità britanniche, e particolarmente di sommergibili, non fu scongiurato del tutto.

Lo smantellamento del porto di Libau, il fatto che il bombardamento di esso si fosse svolto indisturbato e la mancanza di reazione a numerose altre incursioni, convinsero quasi subito l'Ammiragliato tedesco che la flotta russa del Baltico intendeva mantenersi in posizione difensiva, e lo indussero a raddoppiare di audacia nelle azioni contro le coste avversarie.

Nella notte fra il 25 e il 26 agosto l'*Augsburg* e il *Magdeburg*, che già avevano condotto varie altre audaci missioni, con la scorta di alcuni cacciatorpediniere si spinsero fino all'imboccatura del Golfo di Finlandia e tentarono addirittura di superarla, con l'intento di attaccare coi siluri le unità russe che vi si trovavano alla fonda. Ma essi pagarono a caro prezzo la loro temerità perché, navigando nella fitta nebbia, il *Magdeburg* andò a incagliarsi sulle rive dell'isola di Odinsholm

(finlandese: Osmussaar), a ovest di Paldiski, presso la costa estone. Il 26, con il far del giorno, la carcassa del *Magdeburg* fu avvistata dagli incrociatori dell'amm. Esse, sicché il suo stesso equipaggio decise di farlo saltare per evitarne la cattura. L'abbandono dell'incrociatore leggero da parte dei marinai tedeschi si svolse sotto il fuoco del bombardamento avversario, tuttavia la maggior parte di essi riuscirono a trasbordare su uno dei cacciatorpediniere di scorta, che poi si sottrasse alle navi russe. In tal modo, solamente pochi uomini del *Magdeburg* vennero fatti prigionieri dai Russi.

L'amm. Behring con l'*Augsburg* si impegnò allora contro i due incrociatori corazzati russi *Bajan* e *Pallada*, rimanendo per un'ora esposto al loro fuoco nella speranza di favorire almeno un attacco coi siluri da parte del sommergibile *U. 36* del com. Valentiner. Ma anche questa diversione riuscì sfortunata per i Tedeschi: il sommergibile non poté sferrare il suo attacco e, anzi, a stento poté lasciare quelle acque, a causa delle sue imperfette e rudimentali possibilità nautiche. L'azione concentrata con l'*Augsburg* venne così a sfumare e l'amm. Behring, pur riuscendo a evitare abilmente il tiro assai preciso dei Russi ed essendo riuscito a ricondurre indietro la sua nave senza subire alcun danno, venne rimosso dal comando della squadra a causa della sciagurata perdita del *Magdeburg*.

L'azione presso l'imbocco del Golfo di Finlandia si era così risolta in un serio insuccesso per la flotta tedesca, non solo per il mancato siluramento dell'avversario e per la perdita di una fra le migliori e più attive delle poche unità dislocate nel Baltico, ma anche perché i Russi trovarono sul corpo di un ufficiale tedesco caduto a bordo del *Magdeburg* trovarono il cifrario adoperato dalla flotta tedesca. Esso venne immediatamente trasmesso agli Inglesi e permise di decifrare i messaggi in codice della Flotta d'alto mare: grazie a ciò, la Prima squadra di esplorazione dell'amm. Hipper avrebbe patito il grave scacco del Dogger Bank, il 24 gennaio del 1915.

Nel mese di settembre 1914 la flotta tedesca del Baltico conobbe tuttavia un momento di superiorità su quella russa, poiché venne rinforzata da notevoli aliquote provenienti dalle basi del mare del Nord, fra le quali anche un incrociatore da battaglia. Poco dopo, però, queste forze lasciarono il baltico riattraversando il canale di Kiel. Nonostante ciò, il principe Enrico non volle rinunciare a mantenere un contegno offensivo nel suo scacchiere di operazioni.

Due incursioni contro le coste della Curlandia, alla fine di settembre e nei primi giorni di ottobre, furono effettuate con l'obiettivo di vincolarvi forze dell'esercito russo (dal 26 settembre era in corso, con esito ormai sfavorevole, una nuova campagna in Prussia Orientale). L'11 ottobre l'incrociatore corazzato *Pallada* della flotta dell'amm. Essen, che insieme ad altre unità dello stesso tipo navigava senza la scorta dei cacciatorpediniere, fu silurato dal sommergibile *U. 26* e colò a picco con l'intero equipaggio. Anche in questo caso, come già era avvenuto con l'*U. 9* nel mare del Nord, il successo tedesco era stato facilitato dal comportamento imprudente dell'avversario: è degno di nota il fatto che sia

l'Aboukir, l'Hogue e il *Cressy*, sia il *Pallada* viaggiavano senza scorta in acque assai pericolose. La mina e il sommergibile, armi sostanzialmente nuove e non ancora ben collaudate, stavano assumendo un ruolo decisivo nelle operazioni nel Mar Baltico, tanto che in esso la guerra vi assunse un carattere per così dire sperimentale.

In ottobre due sommergibili inglesi riuscirono a penetrare nel Baltico, destando vivissima preoccupazione nell'Ammiragliato tedesco che, per impedire almeno che essi potessero utilizzare una base troppo vicina alle coste prussiane, fece eseguire un nuovo bombardamento di Libau. Nel corso di questa operazione l'incrociatore corazzato *Friedrich Karl*, incrociando al largo di Memel, urtò sulle mine di uno sbarramento depostovi dai Russi, affondando.

Da quel momento l'Ammiragliato di Berlino, considerando il grave stato di inferiorità numerica della squadra del principe Enrico, nonché la grave minaccia rappresentata dai sommergibili inglesi e dalle mine, rinunciò a compiere incursioni in forze contro le coste avversarie. Vi furono perciò soltanto imprese di sommergibili e navi tedesche isolate, e il Mar Baltico tornò ad essere un teatro di scarsa importanza nel quadro della guerra navale, e tale sarebbe rimasto, sostanzialmente, per tutta la durata della guerra.

Nella primavera-estate del 1915, poi, dopo lo sfondamento di Tarnòw-Gorlice, tutta la Lituania e la Curlandia caddero nelle mani dell'esercito tedesco, mentre il 3 settembre 1917 i Tedeschi conquistarono Riga e il 20 ottobre successivo, con una magistrale operazione combinata tra la marina e l'esercito, si impadronirono anche delle tre isole d'importanza strategica di Osel, Dagō e Mohn, di fronte alla costa dell'Estonia. A partire da quel momento, per ragioni strategiche ma anche politiche (il progressivo dissolvimento della disciplina nell'esercito e nella marina russi, minata dai fermenti rivoluzionari) la guerra navale nel Mar Baltico si sarebbe potuta dire praticamente conclusa. I Tedeschi, infatti, erano riusciti a far giungere a Pietroburgo (ribattezzata Pietrogrado per germanofobia), attraverso la Germania e la Svezia neutrale, la loro arma segreta più efficace: Lenin, che da Zurigo viaggiò sul famoso "treno piombato" e, non appena rientrato in patria, lanciò le sue "tesi aprile", preludio Agli avvenimenti dell'Ottobre 1917, alla presa del potere da parte dei bolscevichi e all'uscita della Russia dalla prima guerra mondiale.

Si può dire pertanto che, anche da un punto di vista politico, la guerra nello scacchiere del Baltico ebbe davvero un carattere sperimentale, se è vera la massima di Karl von Clausewitz (1780-1831), il grande teorico dell'arte militare, che le guerre non si vincono conquistando il territorio dell'avversario, ma obbligandolo a riconoscere la propria superiorità

"La guerra - scrive von Clausewitz nel suo trattato Della guerra - non è che un duello su vasta scala. La moltitudine di duelli particolari di cui si compone, considerata nel suo insieme, può rappresentarsi come l'azione di due lottatori.

Ciascuno di essi vuole, a mezzo della propria forza fisica, costringere l'avversario a piegarsi alla propria volontà; suo scopo immediato è di abbatterlo e, con ciò, rendergli impossibile ogni ulteriore resistenza.

"La guerra è dunque un atto di forza che ha per iscopo di costringere l'avversario a sottomettersi alla nostra volontà La forza si arma delle invenzioni delle arti e delle scienze per misurarsi contro la forza.

"La forza intesa nel suo senso fisico (...) costituisce dunque il mezzo; lo scopo è di imporre la nostra volontà al nemico."

Francesco

Lamendola