

Francesco Lamendola

1914 : LA GUERRA NAVALE
NEL MEDITERRANEO E NEL MAR NERO

SOMMARIO

- 1. LE IMPRESE DEL "GOEBEN" NEL MEDITERRANEO.*
- 2. LA GUERRA NEL MARE ADRIATICO*
- 3. SCACCHIERE DEL MAR NERO.*
- 4. L'ATTACCO NAVALE DEL 29 OTTOBRE.*
- 5. LA GUERRA NEL MAR NERO IN NOVEMBRE E DICEMBRE.*

& & & & &

1. LE IMPRESE DEL "GOEBEN" NEL MEDITERRANEO.

Allo scoppio della guerra la marina tedesca era rappresentata nel Mediterraneo da una squadra navale piccola ma temibile, agli ordini dell'amm. Souchon, e composta dall'incrociatore da battaglia *Goeben* e dall'incrociatore leggero *Breslau*. Il *Goeben* era una moderna e potentissima unità, la più veloce del Mediterraneo: entrata in servizio nel 1912, stazzava 22.000 tonnellate ed era armata con 10 pezzi da 280 mm. e 6 da 150, per una bordata del peso complessivo di circa 2 tonnellate e mezza; la velocità massima alle prove era stata di 29 nodi. A questo colosso era affiancato il piccolo, ma moderno e veloce *Breslau*, anch'esso entrato in servizio nel 1912; stazzava 4.500 tonnellate e aveva un armamento principale di 6 cannoni da 100 mm.; le corazze non erano molto solide ma, in compenso, la velocità era elevata, massima di 28 nodi alle prove. In caso di guerra, la Squadra tedesca del Mediterraneo avrebbe dovuto agire in cooperazione con le flotte italiana e austro-ungarica; ma lo sviluppo degli eventi decise altrimenti.

La flotta francese era composta dalla moderna corazzata *Courbet*, nave ammiraglia del com. de Lapeyrère, armata con 12 cannoni da 305 mm.; dalla Prima squadra di linea del vice-amm. Cocheprat (corazzate *Diderot*, *Danton*, *Condorcet*, tutte armate con 4 cannoni da 305 mm. e 12 da 240 mm.) ; e della Seconda squadra di linea del vice-amm. Le Bris (corazzate *Diderot*, *Danton*, *Condorcet*, *Vérité*, *Patrie*, *Républicaine*, *Justice* e *Démocratie*) . Vi erano poi 2 divisioni leggere formate ciascuna da 3 incrociatori. In complesso, dunque, la flotta francese contava 23 grandi unità fra corazzate e incrociatori; altre 3 corazzate erano tuttora in cantiere. I cacciatorpediniere erano ripartiti in 6 squadriglie per un totale di 33 unità: 18 sommergibili completavano lo schieramento delle forze navali attive nel luglio 1914.

La Squadra inglese del Mediterraneo, con base a Malta, era comandata dall'amm. Milne. Il nerbo di essa era costituito da 3 moderni incrociatori da battaglia, *Inflexible*, *Indefatigable* e *Indomitable*, , armati ciascuno con 8 pezzi da 305 mm. e dotati di una velocità di 25-26 nodi. Il *Goeben* era superiore ad essi non solo in fatto di velocità, ma anche nello spessore delle corazze; l'armamento degli Inglesi però era superiore, e il numero completava la supremazia britannica nel Mediterraneo. In questo mare vi era pure la Squadra di incrociatori corazzati dell'amm. Troubridge, composta di 4 unità: *Defence*, *Warrior*, *Duke of Edinburgh* e *Black Prince*. Vi erano poi 4 incrociatori leggeri (*Gloucester*, *Chartham*, *Dublin* e *Weymouth*) e 14 cacciatorpediniere.

Fra tutte le navi da guerra presenti nel Mediterraneo, dunque, il *Goeben* era nettamente superiore a qualsiasi nave della flotta francese e, di quella inglese, doveva temere soli i pezzi da 305 mm. degli incrociatori da battaglia. D'altra parte, nei piani dell'Ammiragliato di Berlino non si era mai pensato che, in caso di guerra, il *Goeben* avrebbe dovuto affrontare da solo tutte queste forze; si pensava che avrebbe operato insieme alla flotta austriaca e a quella italiana. La prima

aveva la propria base principale a Pola e poteva disporre di 15 corazzate, fra le quali 2 moderne *Dreadnoughts* armate con pezzi da 304 mm.; la seconda, come è noto, rimase neutrale.

L'eccidio di Sarajevo sorprese la Squadra tedesca del Mediterraneo mentre essa si trovava nel porto di Haifa, in Palestina. Da lì l'amm. Souchon, intuendo la gravità del momento politico, si portò a Brindisi, ove tuttavia non poté rifornirsi di carbone per il mutato atteggiamento del governo italiano. Il *Goeben*, allora, lanciò messaggi radio ai mercantili tedeschi e, riunitosi a Taranto con il *Breslau*, nel pomeriggio del 2 entrò nel porto di Messina. Qui poté imbarcare 2.000 tonnellate di carbone e qui l'amm. Souchon, presagendo l'imminenza della dichiarazione di guerra della Germania alla Francia, maturò l'idea di effettuare una fulminea incursione contro i porti algerini, allo scopo di ritardare l'imbarco del XIX Corpo d'Armata coloniale - 30.000 uomini con cavalli e artiglieria -, il cui rapido arrivo sul fronte occidentale era considerato della massima importanza dallo Stato Maggiore francese.

Da parte sua l'amm. Milne, che si trovava a Malta, ricevette dal Primo Lord dell'Ammiragliato, Winston Churchill, istruzioni per ricercare il *Goeben*, sicché il 1° agosto aveva riunito sia i suoi 3 incrociatori da battaglia, sia la Squadra di incrociatori e cacciatorpediniere del contramm. Troubridge, arrivato da Durazzo con il *Defence*. Il 2 agosto, Milne ricevette un nuovo messaggio dall'Ammiragliato, in cui lo si sollecitava a trovare il *Goeben* il più presto possibile, per essere pronto ad attaccarlo non appena fosse stata notificata la dichiarazione di guerra della Gran Bretagna alla Germania, cosa ormai imminente. A tale scopo egli doveva destinare 2 dei suoi incrociatori da battaglia, mentre il resto della squadra avrebbe dovuto sorvegliare l'imbocco dell'Adriatico; in tal modo Churchill intendeva al tempo stesso sbarrare al *Goeben* il sicuro rifugio delle basi austriache e controllare le mosse della flotta austro-ungherese. Milne venne altresì informato della necessità di stabilire una cooperazione con la flotta francese e venne invitato a mettersi in contatto con l'amm. de Lapeyrère. Implicitamente, però, questo significava limitare la libertà d'azione della squadra di Malta perché, secondo gli accordi anglo-francesi del tempo di pace, nel caso di una guerra europea sarebbe stata la Francia ad assumere il comando delle operazioni alleate nello scacchiere del Mediterraneo, mentre la Gran Bretagna lo avrebbe assunto fuori di questo mare. Comunque l'amm. Milne ritenne di agire diversamente e mandò 2 incrociatori da battaglia, *Indomitable* e *Indefatigable*, insieme alla squadra del contramm. Troubridge, a sorvegliare l'ingresso dell'Adriatico, poi distaccò il *Chatham* nello Stretto di Messina ove esso all'alba del 3 agosto, non vedendo traccia del *Goeben*, telegrafò in tal senso al comandante inglese.

In effetti, il *Goeben* e il *Breslau* erano salpati da Messina all'una di notte e, nel mattino del 3, stava già navigando velocemente nel basso Tirreno verso i porti d'imbarco del XIX Corpo coloniale. Verso di essi navigava pure la flotta francese

salpata da Tolone poiché l'amm. de Lapeyrère, saggiamente, contravvenendo agli ordini aveva ordinato ad Algeri di sospendere le operazioni d'imbarco del XIX Corpo fino al suo arrivo. Saputo, infatti, della presenza del *Goeben* nei paraggi di Messina, egli voleva scortare i convogli delle truppe africane diretta in Francia per misura precauzionale. Anche l'amm. Milne, sospettando che il *Goeben* stesse dirigendosi verso l'Algeria per attaccare i convogli francesi, distaccò l'*Indomitable* e l'*Indefatigable* che, navigando verso quella meta, seguivano a distanza - senza saperlo - la Squadra navale tedesca.

I calcoli dell'amm. Souchon si rivelarono esatti poiché quando, nel pomeriggio del 3 agosto, si trovava ormai a breve distanza dalle coste africane, gli giunse la comunicazione dello stato di guerra con la Francia e, con essa, la libertà di agire apertamente contro i porti d'imbarco algerini. È bensì verso che, quella stessa notte, il Souchon aveva ricevuto dalla Germania anche l'ordine di portarsi a Costantinopoli; ma, considerando la vicinanza degli obiettivi prefissati, egli per il momento ignorò tale perentoria comunicazione, e all'alba del 4 agosto giunse in vista della costa africana. È degno di nota il fatto che l'amm.de Lapeyrère seppe dell'avvenuta dichiarazione della Germania solo all'una del mattino del 4 agosto.

Il bombardamento di Philippéville ad opera del *Goeben*, e quello di Bona ad opera del *Breslau* ebbero luogo nelle prime ore del mattino e furono brevi, ma assai dannosi per i Francesi che, oltre a partire perdite di materiale e a veder ritardato l'imbarco del XIX Corpo, avevano ricevuto già nelle prime ore di ostilità un colpo mortificante per il proprio prestigio. Subito dopo l'amm. Souchon invertì la rotta e, riunite le sue navi, diresse nuovamente su Messina con l'intenzione di sostarvi per effettuare un nuovo rifornimento di carbone, prima di ripartire alla volta di Costantinopoli.

Ma se da un lato l'amm. de Lapeyrère, subito informato del bombardamento, prudentemente era tornato indietro per prevenire ulteriori azioni contro i porti nord-africani, la squadra tedesca nel viaggio di ritorno incrociò verso le 9,30, all'altezza di Bona, i 2 incrociatori inglesi da battaglia che, per tutto il giorno precedente, l'avevano seguita nel Mediterraneo occidentale. L'ultimatum inglese alla Germania spirava alla mezzanotte fra il 4 e il 5 agosto, pertanto le due nazioni non erano ancora formalmente in guerra, benché essa apparisse ormai inevitabile; pertanto l'*Indomitable* e l'*Indefatigable* si limitarono a seguire le due navi tedesche, con l'intento di mantenersi a tiro fino a mezzanotte e, poi, aprire il fuoco. Ebbe così inizio una drammatica gara di velocità fra le due squadre, che durò tutto il giorno e cui si aggiunse l'incrociatore leggero *Dublin*. Tuttavia il *Goeben*, al prezzo della morte di quattro fuochisti per il calore spaventoso dei forni, insieme al *Breslau* riuscì dapprima a staccare i due incrociatori da battaglia, poi, verso le 21, a lasciare indietro anche il *Dublin*, che finì per sparire fuori di vista.

Arrivata a Messina, la Squadra tedesca - nonostante varie difficoltà - poté imbarcare circa 1.500 tonnellate di carbone e, malgrado i regolamenti

internazionali vietassero la sosta di navi da guerra di una nazione belligerante in un porto neutrale per più di 24 ore, (e fin dal 2 agosto l'Italia aveva proclamato la propria neutralità), in effetti l'amm. Souchon si trattenne a Messina il 5 e il 6 agosto. Ciò fu possibile per la particolare interpretazione data dall'ammiraglio tedesco ai regolamenti, non senza un certo imbarazzo da parte degli alleati della vigilia. Infatti l'Italia era membro della Triplice Alleanza, con la Germania e l'Austria-Ungheria, fin dal 1882 (in gran parte come conseguenza del colpo francese su Tunisi dell'anno prima) e l'aveva regolarmente rinnovata alla scadenza; da tempo, però, era convinzione diffusa che molto difficilmente essa avrebbe seguito le sue alleate in un conflitto contro la Francia e la Gran Bretagna, con le quali era *de facto* in rapporti più amichevoli che non con l'Austria.

Da parte loro gli Inglesi, preoccupatissimi di evitare qualsiasi incidente con l'Italia - che avrebbe potuto risospingerla in seno alla Triplice - si mantennero rigorosamente oltre il limite di 6 miglia dalla costa, mantenendosi pertanto fuori dello Stretto di Messina. In compenso l'amm. Milne si preoccupò di far sorvegliare entrambe le uscite dello Stretto; inspiegabilmente, però, quasi tutte le attenzioni vennero rivolte allo sbocco sul mar Tirreno, poiché egli - come pure l'ammiraglio di Londra - era convinto che l'avversario avrebbe cercato di portarsi a Gibilterra per uscire nell'Oceano Atlantico. Perciò sia l'*Invincible* che l'*Indefatigable* vennero mantenuti in quella direzione; a sorvegliare lo sbocco sul mar Jonio, il Milne non mandò che un solo incrociatore leggero, il *Gloucester*.

Ora, se è vero che una sortita del *Goeben* verso Costantinopoli era, da parte britannica, pressoché inimmaginabile, non altrettanto remota avrebbe dovuto apparire la possibilità che le due navi tedesche cercassero, per la via del Canale d'Otranto, di riunirsi alla flotta austro-ungherese nel Mare Adriatico. Sorprende, perciò, che tanta poca importanza sia stata attribuita alla sorveglianza dell'uscita meridionale dello Stretto di Messina. D'altra parte, il contramm. Troubridge, con 4 incrociatori corazzati e diverse unità minori, era stato inviato a sorvegliare le 40 miglia marine del canale d'Otranto, per intercettare un eventuale tentativo di Souchon di guadagnare i porti austriaci dell'Adriatico. Stupisce quindi la decisione di Milne che, con l'approvazione del proprio Ammiraglio, perse due giorni restando inattivo a distanza dall'uscita settentrionale dello Stretto di Messina, mentre per l'uscita meridionale istituì un blocco a distanza nella direzione ritenuta più *probabile* (Troubridge nel canale d'Otranto), anziché far sorvegliare da forze adeguate la direzione *certa* dell'avversario. Certamente, quando si dà la caccia a una formazione nemica ferma in un porto da cui sta per uscire, la si può intercettare in due modi: aspettandola al varco subito oltre il limite delle acque internazionali, oppure sbarrandole il porto di destinazione; ma questa seconda opzione presuppone che *si abbia assoluta certezza delle future mosse del nemico*, circostanza che non faceva al caso del comandante inglese. La muta dei mastini non dovrebbe mai perdere il contatto con la preda, se esiste anche solo una remota possibilità che questa riesca a far perdere le proprie tracce.

Questo è l'insegnamento che si può ricavare dal comportamento di Milne e dello stesso Churchill in quel frangente.

Per completare il quadro di queste stranezze, Milne ritenne di poter distaccare l'*Indomitable* per mandarlo a rifornirsi di carbone nella lontana Biserta, ciò che può facilmente spiegarsi tenendo presente la sua convinzione che Souchon avrebbe ripreso il mare con rotta ad Ovest, verso Gibilterra, nel qual caso l'*Indomitable* avrebbe potuto riunirsi alla squadra in pochissime ore, se le circostanze lo avessero richiesto. Tuttavia anche quest'ultima decisione non può non lasciare fortemente perplessi: perché mandare l'incrociatore da battaglia fino a Biserta, in Algeria, e non in un porto della Sicilia? Certo, Biserta era un porto amico, mentre l'Italia era ancora neutrale; a Biserta avrebbe trovato ogni cosa necessaria, mentre nei porti siciliani non avrebbe potuto sostare per più di ventiquattr'ore. E tuttavia, era un altro azzardo: se Souchon avesse fatto rotta ad Est, magari per tentar di raggiungere l'Adriatico, l'*Indomitable* si sarebbe venuto a trovare fatalmente fuori gioco; e la mancanza dei suoi cannoni avrebbe potuto far pendere le sorti di uno scontro a favore dei Tedeschi.

Da parte tedesca la situazione, che appariva già critica se non proprio disperata, fu aggravata dall'arrivo, durante la sosta a Messina, di un contrordine dell'Ammiragliato di Berlino, che per sopraggiunte e non ben chiare *ragioni politiche*, sconsigliava di recarsi a Costantinopoli; al tempo stesso, però, si informava Souchon che non era da attendersi alcun aiuto concreto e immediato da parte della flotta austriaca, poiché per il momento l'Austria.-Ungheria non era formalmente in guerra né con la Gran Bretagna, né con la Francia. In tali condizioni la libertà d'iniziativa, che il grande ammiraglio Tirpitz rimetteva al comandante della sua Squadra del Mediterraneo, aveva tutta l'apparenza di un atto di abbandono di Souchon a sé stesso, con tutte le responsabilità - materiali e morali - che ne sarebbero derivate. Esiste una analogia, a nostro parere, fra la situazione di Souchon a Messina nell'agosto del 1914, e Langsdorff a Montevideo nel dicembre del 1939. È vero che, in questa seconda circostanza, la corazzata "tascabile" *Graf von Spee* aveva subito alcuni danni nel combattimento con gli incrociatori britannici, e che pertanto non poteva disporre del vantaggio della maggior velocità sui suoi inseguitori: circostanza importantissima, che spiega in gran parte il diverso destino delle due navi tedesche. Ma, se è vero che il *Goeben* era intatto e che poteva sviluppare una velocità superiore a quella di qualunque altra nave del Mediterraneo, è pur vero che non aveva alcuna possibilità di uscire dal Mediterraneo per condurre la guerra di corsa in Atlantico, per tentare il rientro in patria, o magari per ricongiungersi con la lontanissima flotta di von Spee, sorpresa dalla guerra in pieno Oceano Pacifico (ma che volle cercar di rientrare in Germania via capo Horn). La *Graf von Spee*, invece, in Atlantico c'era già; intrappolata nel Rio de La Plata: ma, se fosse riuscita a scrollarsi di dosso la muta degli inseguitori, la via del ritorno in patria le stava schiusa davanti. La realtà è che, in quelle due analoghe circostanze, la differenza fu costituita dal fattore

umano: più fragile il carattere di Souchon, che, vedendosi ridotto in un vicolo cieco, cadde in uno stato di depressione e non seppe far altro che autoaffondare la propria nave, per poi suicidarsi; più forte e determinato quello di Souchon, che non disperò là dove quasi chiunque altro, al suo posto, avrebbe disperato della salvezza.

La posizione dell'ammiraglio tedesco era resa ancor più delicata dal fatto che, nonostante la sosta a Messina prolungata per due giorni, non riuscì ad imbarcare una quantità di carbone che gli consentisse l'autonomia di navigazione fino a Costantinopoli. Solo, circondato ovunque da nemici, abbandonato dagli amici, a corto di combustibile e impossibilitato a guadagnare l'oceano aperto, egli non si perse d'animo e, ignorando ancora una volta gli ordini ricevuti da Berlino, decise di far rotta verso la capitale ottomana, pur sapendo di non avere l'autonomia necessaria. Alle ore 17,00 del 6 agosto il *Goeben* uscì da Messina e, doppiata la Punta di Melito, diresse verso Est; subito il *Gloucester* si pose all'inseguimento, lanciando contemporaneamente dei segnali radio all'amm. Milne il quale, con gli incrociatori da battaglia (ma senza l'*Indomitable*), si trovava a Nord dello Stretto di Messina. I telegrafisti tedeschi non tentarono di disturbare tali messaggi, perché l'amm. Souchon, astutamente, intendeva trarre in inganno l'avversario, facendogli credere che fosse sua intenzione passare in Adriatico; e, a tale scopo, diresse a Nord-est lungo la costa calabra. In realtà, egli aveva scelto di salpare nel tardo pomeriggio appunto perché voleva, al calar della notte, riprendere la rotta verso Est con la protezione del buio. Inconsapevolmente, dunque, il *Gloucester* - almeno in un primo tempo - agì come esca a favore della Squadra tedesca. E a questo punto, il Milne commise una nuova stranezza: anziché gettarsi all'inseguimento con gli incrociatori da battaglia, egli si mantenne al largo della costa settentrionale della Sicilia: spiegò questo suo comportamento, protestando la propria convinzione che quella dell'avversario fosse solo una finta e che Souchon volesse, in realtà, tornare verso Ovest, cioè verso Gibilterra, nel qual caso l'avrebbe intercettato. Se, invece, l'ammiraglio tedesco avesse deciso di tentare la fuga verso Pola, a sbarrargli la strada avrebbe trovato la squadra di Troubridge: sicché egli pensava di aver previsto ogni evenienza. Verso l'Atlantico o verso l'Adriatico: queste, a suo avviso, erano le possibili vie di fuga dell'avversario; *tertium non datur*.

Al calar della notte, il *Breslau* si riunì al *Goeben* e le due navi virarono di boido, facendo rotta decisamente verso Est: non era, per loro, possibile insistere nella finta a causa della scarsità di combustibile, che minacciava di non bastare nemmeno per raggiungere le acque greche, ove era stato fissato un appuntamento con una nave carboniera. Questa volta i Tedeschi si prodigarono nel tentativo di disturbare le trasmissioni del loro ostinato inseguitore, il *Gloucester*, che denunciavano il mutamento di rotta della squadra tedesca.

Non è ben chiaro che cosa realmente accadde in quella notte, fra il 6 e il 7 agosto: da parte tedesca si è poi sostenuto che, effettivamente, i messaggi del

Gloucester non vennero ricevuti, cosa che spiegherebbe agevolmente la passività, davvero singolare, sia del Milne che del Troubridge. Se, al contrario, essi ricevettero realmente i messaggi del *Gloucester*, il loro comportamento appare semplicemente inspiegabile. Dato che gli incrociatori da battaglia erano troppo lontani, e inoltre dovevano rifornirsi anch'essi di carbone, per il momento solo la squadra di Troubridge, appostata nel canale d'Otranto, avrebbe potuto intervenire. Invece non si mosse; o meglio, dopo un tentativo poco convinto di tagliare la strada a Souchon, alle 4 del mattino del 7 agosto Troubridge desistette e tornò indietro, per riprendere il primitivo incarico di sventare un'eventuale sortita della flotta austro-ungherese (tuttora non belligerante con la Gran Bretagna). Forse, agendo così, egli temette di esporre i suoi quattro incrociatori corazzati al pericolo della distruzione, poiché i cannoni da 280 mm. del *Goeben* avevano una gittata di oltre 16.000 metri, mentre i pezzi da 240, 190 e 150 mm. delle sue navi avevano una gittata decisamente più corta. Esisteva pertanto il rischio che, in caso di scontro, il nemico decimasse la sua squadra mantenendosi fuori tiro, per interrompere l'azione e allontanarsi ogni qualvolta le corazzate avessero tentato di accorciare le distanze, grazie alla sua velocità superiore: più o meno quel che accadde nella battaglia delle isole Falkland, ma a parti rovesciate; dove le navi da battaglia *Invincible* e *Inflexible* ebbero a che fare con i 2 incrociatori corazzati di von Spee (*Scharnhorst* e *Gneisenau*) e con 3 incrociatori leggeri. Eppure Troubridge aveva con sé anche 8 cacciatorpediniere, che avrebbero potuto minacciare il *Goeben* coi siluri, attaccandolo da tutte le parti. Sta di fatto che egli rinunciò a continuare la ricerca e lasciò il *Gloucester* da solo nella scia delle due velocissime navi tedesche.

Il comandante del *Gloucester*, cap. Kelly, che invece di 4 incrociatori corazzati e 8 cacciatorpediniere disponeva solo del suo coraggio e dei pezzi da 150 mm. del suo incrociatore, oltretutto pochissimo protetto, volle tentare audacemente di rallentare la fuga dell'avversario, convinto che le forze di Troubridge sarebbero ben presto sopraggiunte. All'altezza di capo gallo, nel Peloponneso, egli spinse la sua audacia fino al punto di ingaggiare un breve combattimento col *Breslau*, ciò che indusse lo stesso *Goeben* a muovergli contro. Una sola bordata di quest'ultimo sarebbe stata sufficiente a distruggere la nave britannica: invece fu l'amm. Souchon ad interrompere l'azione, per lasciarsi attrarre in una possibile trappola; certo egli non poteva immaginare che quel temerario incrociatore fosse totalmente solo). Non appena le due navi tedesche rimisero la prua verso est, il *Gloucester* con ammirevole tenacia riprese l'inseguimento finché, dopo altre tre ore, su ordine perentorio dell'amm. Milne (che si trovava a Malta) interruppe l'inseguimento presso Capo Matapan e perdette il contatto visivo con l'avversario.

L'ultima parte della fuga del *Goeben* e del *Breslau* nel Mediterraneo fu resa possibile dall'abilità e dalla decisione dell'amm. Souchon, almeno quanto dall'inerzia e dal comportamento incerto delle forze inglesi. L'amm. Milne che, finalmente, con i suoi 3 incrociatori da battaglia si era diretto verso l'Egeo, ritornò

invece a Malta quando gli venne erroneamente comunicata la notizia che l'Austria-Ungheria aveva dichiarato guerra alla Gran Bretagna e che, pertanto, era necessario fronteggiare possibili sortite austriache fuori dal Mare Adriatico. Quando l'equivoco fu chiarito e Milne poté rimettere la prua delle sue navi in direzione dell'Egeo, il 9 agosto, era ormai troppo tardi. Proprio quel giorno, infatti, il *Goeben* aveva avuto un appuntamento con la nave tedesca *Bogadir* all'isola Denusa, nelle isole Cicladi, per rifornirsi di carbone. La scelta dell'ancoraggio era stata dettata essenzialmente dal fatto che l'isola era abitata solo da pochi pastori e non vi erano né una stazione radiotelegrafica, né un faro; si trattava quindi di un luogo relativamente sicuro.

Rimaneva ancora una difficoltà da superare per l'amm. Souchon, forse la più grave di tutte: avrebbe il governo turco acconsentito all'ingresso delle due navi tedesche nei Dardanelli? Se lo avesse fatto, avrebbe violato la propria neutralità. In altri termini, solo nel caso che la Sublime Porta avesse già deciso di entrare in guerra contro l'Intesa - ciò che allora non appariva affatto sicuro, e anzi nemmeno probabile - il governo turco sarebbe stato disposto a lasciarlo entrare. Oppure la sua stessa presenza avrebbe messo l'Impero Ottomano davanti a una decisione ineludibile: o schierarsi con le Potenze Centrali, o con l'Intesa; ma dell'Intesa faceva parte la Russia, suo nemico storico e massima minaccia alla sua stessa sopravvivenza (e, in realtà, Pietroburgo si stava già accordando con Londra e Parigi per versi riconosciute le sue antiche ambizioni sugli Stretti e sulla stessa Costantinopoli).

Ha scritto lo storico turco Ahmed Emin, nella sua storia *Turkey in the World War* ha citato in proposito uno dei capi d'accusa del procuratore generale, formulato il 22 agosto 1926 nel corso di un pubblico processo ai responsabili del governo ottomano (cioè il triumvirato del partito dei Giovani Turchi formato da Enver, Gemal e Talaat) che, in un certo senso, subirono il ricatto dell'ammiraglio tedesco.

La Turchia entrò in guerra in un momento in cui l'offensiva tedesca si era fermata sulla Marna e l'esito futuro del conflitto si era già delineato con chiarezza. L'intera nazione turca è stata trascinata in guerra in un fait accompli, il lavoro di un ammiraglio tedesco che prendeva ordini dal Kaiser. In altre parole un grande e storico impero era divenuto il balocco di questo ammiraglio tedesco il cui nome stesso era sconosciuto al popolo turco. I ministri turchi che accettarono questo passo sembrano piuttosto ubbidienti e sottomessi servitori del Kaiser che ministri responsabili del bene della Turchia. Non dovevano forse, questi cosiddetti patrioti turchi, punire la follia di un ufficiale tedesco che si era preso gioco del rispetto di sé dello stato turco?"

Si tratta, ovviamente, di una ricostruzione partigiana e molto schematica dei complessi avvenimenti che portarono il *Goeben* e il *Breslau* in Turchia, dettata da

esigenze di natura politica contingente (la volontà del governo di Kemal Atatürk di mettere sotto processo *politico* coloro che avevano trascinato la Turchia nella guerra e, quindi, nella disfatta); nondimeno essa contiene un fondo di verità.

Scrivono lo storico americano William Yale, dalla cui opera *Il Vicino Oriente* (Milano, Feltrinelli, 1962, pp. 244-248) abbiamo riportato anche la precedente citazione:

"Quando il 4 agosto 1914 si iniziò la prima guerra mondiale, le due possenti navi da battaglia Goeben e Breslau stavano incrociando nelle acque del Mediterraneo: per un giorno o due Berlino ebbe incertezze sul modo migliore di impiegarle. Da Costantinopoli il 1° agosto l'ambasciatore von Wangenheim chiese a Berlino di inviare il Goeben nel Bosforo, poiché si vociferava di un attacco navale russo. Il ministero degli esteri tedesco rispose il 3 agosto che il Goeben non poteva essere messo a disposizione, ma il giorno stesso (il giorno stesso in cui a Berlino si venne a sapere che l'alleanza turco-germanica era stata ufficialmente firmata) von Tirpitz, capo dell'ammiraglio tedesco, ordinò alle due unità di muovere verso Costantinopoli. Il giorno seguente, Enver Pascià, quale ministro della guerra diede ordine alle autorità militari dei Dardanelli di lasciar entrare le navi da guerra austriache e germaniche.

"Quattro giorni più tardi, Gemal Pascià seppe dall'attacché navale tedesco che il Goeben, inseguito dagli inglesi e a corto di carbone, si stava dirigendo verso i Dardanelli e avrebbe avuto bisogno di combustibile: l'11 agosto, Enver commentava scherzosamente coi membri del consiglio interno - dicendo «fra noi è nato un figlio» - la notizia che egli aveva dato al Goeben e al Breslau il permesso di passare i Dardanelli e che essi erano arrivati quel mattino stesso."

"Navigando nel Bosforo questi due potenti vascelli avevano praticamente la capitale dell'Impero Ottomano alla loro mercé: non era tuttavia nelle loro intenzioni minacciare i Turchi di Costantinopoli. Il primo uso che venne fatto di queste unità era di natura del tutto psicologica. Secondo le leggi internazionali la Turchia, avendo dichiarato la propria neutralità, era obbligata a chiedere che le navi tedesche lasciassero le acque turche entro ventiquattr'ore e in caso contrario a disarmarle e a tenerle in internamento per tutta la durata della guerra. . Se non la Porta non avesse adempiuto a queste prescrizioni, le potenze dell'Intesa avrebbero potuto a buon diritto dichiarare guerra alla Turchia. Il gabinetto interno era ancora diviso sull'opportunità o meno di unirsi alla Germania: l'impasse tra l'ambasciatore tedesco e Enver che lo favoriva da una parte e gli altri ministri dall'altra, fu risolta con un brillante giochetto diplomatico. Il governo tedesco autorizzò i Turchi ad annunciare che il Goeben e il Breslau erano stati venduti alla Turchia; il gabinetto prontamente diede ampia pubblicità alla generosità dei tedeschi che aveva procurato alla Turchia due splendidi vascelli al fine di rimpiazzare quelli rubatile dagli inglesi. [perché il governo di

Londra aveva requisito, il 21 luglio 1914, le due navi da guerra commissionate dalla Turchia ai cantieri britannici: *Reschardier* e *Sultano Osman*: nota nostra]."

Ma torniamo all'ultima fase della crociera del *Goeben* e del *Breslau* nel Mediterraneo orientale. Il piroscafo tedesco *General*, sfuggito alla sorveglianza inglese nel canale di Malta, l'8 agosto ricevette da Souchon l'ordine di entrare a Smirne per chiedere al governo turco la sospirata autorizzazione ad entrare nello Stretto dei Dardanelli. Per la Squadra tedesca sembra essere quella la sola via d'uscita dalla trappola del Mediterraneo. Occorreva raggiungere il Mar Nero, portarvi la guerra contro la Russia; ma, in caso di rifiuto turco all'entrata nei munitissimi Dardanelli, la situazione sarebbe divenuta disperata. L'autorizzazione giunse nella notte fra il 9 e il 10; alla sera del 10 il *Goeben* e il *Breslau* gettavano l'ancora nella rada di Chanak.

Contemporaneamente si affacciò all'imbocco degli Stretti la flotta dell'amm. Milne, la quale, tuttavia, non osò tentare di forzarlo, temendo gli sbarramenti di mine, e si limitò a mantenere il blocco. Il 12 agosto il governo turco risolse quella ambigua situazione diplomatica annunciando formalmente l'acquisto delle due navi da guerra. Un evento di enorme importanza politica andava maturando: l'intervento dell'Impero Ottomano nella prima guerra mondiale, con tutte le sue ripercussioni militari, politiche e religiose.

È un fatto che, in quei giorni di agosto, gli Inglesi commisero tutta una serie di errori. Certo non si potevano prevedere, ai primi del mese, quali gravissime conseguenze avrebbe avuto la mancata distruzione del *Goeben* e del *Breslau*; tuttavia essi commisero molti errori che si sarebbero potuti facilmente evitare.

Giustamente il ten. Neumann ha potuto scrivere in seguito (*Il "Goeben" e il "Breslau"*, tr. it. Milano, Marangoni ed., 1933):

«*Gli Inglesi avrebbero dovuto attendere il nemico davanti allo Stretto di Messina ed in nessun altro luogo*». Questo autore ha poi acutamente sottolineato che «*(...) nel 1914 l'ammiraglio de Lapeyrère e l'ammiraglio Milne si lamentano di continuo della deficienza dei mezzi loro affidati... Disgraziatamente in guerra a nulla serve rimpiangere il materiale che manca, perché tale stato d'animo induce a trascurare i mezzi di cui si dispone e la cui utilizzazione razionale potrebbe, pur tuttavia, condurre a qualche buon risultato*».

Il contrammiraglio Troubridge, sottoposto poi a processo da una corte marziale, venne scagionato da ogni accusa; quanto all'operato del Milne, esso venne ufficialmente approvato dall'Ammiragliato britannico. Eppure ciò non riesce a dissipare la sfavorevole impressione lasciata dal comportamento dei due comandanti e, anzi, alimenta il sospetto che l'Ammiragliato, agendo in tal modo, abbia voluto evitare di scuotere la fiducia della marina e dell'opinione pubblica inglese verso i comandi navali, cosa che avrebbe aperto delle piaghe assai

dolorose e che avrebbero potuto pregiudicare la condotta successiva delle operazioni.

2. LA GUERRA NEL MARE ADRIATICO.

La dichiarazione di neutralità dell'Italia sconvolse i piani austro-germanici per la condotta della guerra navale nel Mediterraneo, ponendo le squadre anglo-francesi in una posizione di netta preponderanza. Importantissime conseguenze di quel fatto furono la fuga del *Goeben* e del *Breslau* verso i Dardanelli, e l'imbottigliamento della flotta austro-ungherese dell'amm. Haus nel mare Adriatico.

Ancora il 26 luglio quest'ultima si trovava concentrata a Cattaro, ma pochi giorni dopo si portò nella più sicura base di Pola. Il retroterra di Cattaro è, infatti, dominato dal Monte Lovćen e l'atteggiamento incerto del Montenegro ne consigliava l'abbandono da parte della flotta, poiché dalla montagna le artiglierie montenegrine avrebbero potuto battere il porto militare, eccezionalmente munito dalla parte del mare ma assai vulnerabile da un attacco via terra. Dopo la partenza della flotta, comunque, il porto venne mantenuto dagli Austriaci; solo l'estremità meridionale della Dalmazia, a Su delle Bocche, venne evacuata dall'esercito, perché ritenuta indifendibile.

Come si è visto, nei giorni dal 2 al 6 agosto la flotta austro-ungherese non fu in grado di prestare alcun soccorso alla Squadra tedesca dell'amm. Souchon, anche per il fatto che non esisteva ancora un formale stato di guerra fra l'Austria-Ungheria da una parte, la Francia e la Gran Bretagna dall'altra. Ciò non impedì all'Ammiragliato di Londra di agire come se esso fosse imminente, così che, mentre da un lato si prendevano precauzioni perfino esagerate per non urtare la suscettibilità dell'Italia (lasciandosi sfuggire il *Goeben* e il *Breslau* da Messina), dall'altro la squadra dell'amm. Troubridge ebbe ordine di sorvegliare il canale d'Otranto senza più curarsi di certe sfumature diplomatiche. Era accaduto che l'Austria-Ungheria, il 6 agosto, aveva dichiarato guerra alla Russia; e quest'ultima aveva subito chiesto alla Gran Bretagna di tenere impegnata la flotta austriaca, perché a Pietroburgo si era sparsa la voce che essa si stese preparando a partire per gli Stretti e, con l'appoggio della Turchia, avrebbe attaccato le posizioni russe sul Mar Nero. Nonostante si trattasse di un'idea assolutamente chimerica, essa venne creduta non solo dai Russi, ma anche dagli Inglesi i quali, il 7 agosto, ordinarono a Troubridge di sorvegliare i movimenti della flotta austriaca. Anzi questa voce si diffuse a un punto tale, che anche da Parigi giunse l'ordine all'amm. de Lapeyrère di unirsi alla squadra britannica per impedire alla flotta austro-ungherese di lasciare l'Adriatico e il Mediterraneo, per passare nel mar Nero. L'ordine, comunque, era di seguirla passo passo, ma di attaccarla solo nel caso che essa avesse cercato di entrare nello Stretto dei Dardanelli.

Invece a Vienna, in quei giorni, non si pensava affatto di sguarnire le coste della madrepatria per trasferire la flotta in un remoto teatro di operazioni, tanto più che nessun accordo di cooperazione militare era stato preso con il governo ottomano. Il 5 agosto il Montenegro aveva dichiarato guerra all'Austria-Ungheria; pertanto il primo compito della flotta austriaca fu quello, molto più modesto di quanto immaginato nelle capitali dell'Intesa, di porre il blocco alle coste montenegrine. Bisognava infatti impedire che quel paese o, per suo mezzo, la Serbia (che non aveva accesso al mare) ricevesse aiuti da parte della Francia e dell'Inghilterra. In quell'occasione venne anche bombardata dalle navi austriache la stazione radiotelegrafica di Antivari.

Poi, l'11 agosto, con il pretesto o per l'erronea convinzione di un intervento del XIV Corpo d'Armata tirolese in Alsazia, dichiarò guerra all'Austria-Ungheria, e il 12 essa venne imitata dalla Gran Bretagna. Ciò sgombrava ogni ambiguità diplomatica emetteva le flotte alleate del Mediterraneo in grado di agire apertamente contro la flotta austriaca. Il giorno 13 era arrivata a Malta, secondo gli ordini ricevuti da Parigi, la squadra dell'amm. de Lapeyrère, alla quale incombeva la condotta delle operazioni nel Mare Adriatico. In quei giorni il grosso della flotta inglese del Mediterraneo, con i 3 incrociatori da battaglia dell'amm. Milne, stazionava davanti all'imbocco dei Dardanelli, entro i quali si erano rifugiati il *Goeben e il Breslau*; solo la squadra di incrociatori corazzati del contramm. Troubridge era rimasta a guardia del canale d'Otranto.

Dopo una breve sosta a Malta, de Lapeyrère, accompagnato dai 4 incrociatori inglesi, salpò diretto in Adriatico, e il mattino del 16 agosto sorprese il piccolo incrociatore austro-ungherese *Zenta* che, insieme ad un cacciatorpediniere, partecipava al blocco delle coste del Montenegro. Il tiro delle corazzate francesi mandò rapidamente a picco lo *Zenta*, mentre il cacciatorpediniere poté sfuggire alla distruzione rifugiandosi a Cattaro.

Per tutto il 1914 la guerra navale nel mare Adriatico fu caratterizzata da ripetute incursioni della flotta francese la quale, però, dovendo appoggiarsi sulla lontana base di Malta, non fu mai in grado di esercitare una pressione continua sulle basi nemiche. Dal canto suo la flotta austro-ungherese, come poi avrebbe fatto con la flotta italiana dal 1915 al 1918, non tentò mai di affrontare il nemico in mare aperto, preferendo tenere le unità maggiori al sicuro entro le munitissime basi della costa dalmata che, per la ricchezza di isole, penisole e calali (i valloni), si prestava magnificamente a una condotta difensiva della guerra. Anche le operazioni di blocco della costa montenegrina vennero interrotte da parte delle unità di superficie, e proseguite invece mediante sbarramenti di mine. Fu appunto su una di queste mine che, nel gennaio 1915, saltò in aria e affondò un cacciatorpediniere francese.

Ad ogni modo, non furono i banchi di mine ma la difficoltà logistica dovuta alla lontananza delle proprie basi a fare sì che la flotta francese non riuscisse a costituire una minaccia decisiva per gli Austriaci nelle acque dell'Adriatico. I

Francesi, comunque, riuscirono a sbarcare sulle coste montenegrine un piccolo distaccamento con artiglieria, destinata a essere piazzata in cima al Monte Lowcén per intensificare il bombardamento della base di Cattaro. Anche la stazione radiotelegrafica di Antivari, bombardata dalle navi dell'amm.Haus ai primi di agosto, venne riattivata dai Montenegrini con l'assistenza di personale francese.

Da quel momento la base di Cattaro fu sottoposta a una serie ripetuta di bombardamenti: dalle artiglierie franco-montenegrine fronte a terra e da quelle della squadra navale francese fronte a mare. Tuttavia i danni arrecati ai forti esterni dalle navi di Lapeyrère furono irrisoni, né molto più significativi furono gli effetti del tiro dalla vetta del Lowcén. Gli Austriaci, anzi, furono in grado di pèrendere efficaci contromisure: la corazzata *Radetzky* si spostò da Pola a Cattaro il 21 ottobre per controbattere, con i suoi grossi calibri, le artiglierie del Lowcén, rientrando della sua base di Pola solamente in dicembre. Nonostante l'enorme importanza strategica delle Bocche di Cattaro, e la vicinanza di una favorevole base di operazioni contro di essa sulla terraferma, gli Alleati non tentarono mai un'azione decisiva per conquistarla o renderla inutilizzabile.

Le incursioni della flotta francese si spinsero fino alle isole di Pelagosa, Lagosta e Lissa, mentre il sommergibile *Curie* spinse la sua audacia fino a penetrare a Pola, dove però venne catturato.. Quello srtesso giorno, al largo di Brindisi, la corazzata *Jean Bart* venne silurata da un sommergibile austriaco, ma non affondò e anzi riuscì a tornare, zoppicando, nella sua base di Malta. In ogni caso, questi due episodi valsero a consigliare all'amm. de Lapeyrère un atteggiamento più prudente, tanto che egli si astenne dalle incursioni in forze nel medio e alto Adriatico.

La situazione, ovviamente, sarebbe cambiata in modo radicale nel maggio 1915, con l'entrata in guerra dell'Italia, che avrebbe avvocato a sé lo scacchiere del Mare Adriatico e costituito una minaccia assai più diretta per la flotta austriaca.

3. SCACCHIERE DEL MAR NERO.

Nel mar Nero la flotta turca, debole e antiquata, in caso di guerra non aveva alcuna probabilità di tener testa, da sola, alla squadra russa. La marina turca non disponeva che di 3 vecchie corazzate, utili soltanto come batterie galleggianti e per condurre operazioni in appoggio ad artiglierie terrestri, contro 5 corazzate pre-*Dreadnought* della Squadra russa del Mar Nero; 2 incrociatori antiquati contro altrettanti, anch'essi vecchi, della Russia; 8 cacciatorpediniere antiquati contro 26 russi, 9 dei quali moderni. La squadra russa dell'amm. Eberhard stava inoltre per ricevere un sostanziale rinforzo consistente in 3 corazzate *Dreadnought* in corso di allestimento; aveva inoltre alcuni sommergibili, di limitatissime capacità militari, ma alcuni altri stavano per essere varati. Il personale russo era tecnicamente superiore a quello turco, più addestrato e meglio organizzato; e la

marina turca, nonostante gli sforzi compiuti per rimodernarsi con l'aiuto inglese, era costituito da un insieme di navi eterogenee, di limitatissimo valore bellico.

Fin dal 1911 il governo ottomano aveva commissionato in Gran Bretagna l'incrociatore corazzato *Reschadier* e l'incrociatore leggero *Sultan Osman*, soprattutto in risposta al riarmo navale della Grecia; ma, come si è visto, il 21 luglio 1914 il governo britannico procedette alla loro requisizione, a causa dell'aggravarsi della situazione politica e del possibile scoppio di una guerra con la Germania. Da parte inglese si credette di agire nella maniera più logica e conveniente, ma in realtà si rese un cattivo servizio alla causa dell'Intesa: la requisizione, infatti, suscitò lo sdegno più risentito del popolo turco: non c'era quasi contadino anatolico che, per quanto misero, non avesse contribuito alla sottoscrizione della somma necessaria per l'acquisto delle due navi da guerra, che ora venivano sottratte con semplice tratto di penna.

Ciò apparve tanto più offensivo all'opinione pubblica turca in quanto, proprio nel luglio 1914, la Grecia aveva ricevuto le due navi commissionate negli Stati Uniti: *Idaho* e *Mississippi*. D'altra parte, a Costantinopoli vi era tuttora una missione navale britannica ufficialmente incaricata di riorganizzare la marina turca, situazione contraddittoria e quasi paradossale dopo il sequestro del *Reschadier* e del *Sultan Osman*. L'arrivo nei Dardanelli del *Goeben* e del *Breslau*, nell'agosto del 1914, e il loro acquisto formale da parte del governo ottomano, capovolsero repentinamente la situazione navale nel Mar Nero, mettendo la flotta russa in uno stato d'inferiorità, almeno fino a quando le 3 corazzate della classe *Dreadnought*, in allestimento nei cantieri, non fossero state pronte a prendere il mare.

Il Mar Nero è un bacino racchiuso fra due coste alquanto differenti: quella settentrionale è pianeggiante, ricca di baie, golfi e ripari naturali, lungo la quale sfociano numerosi grandi fiumi della Russia centro-meridionale (Dnjester, Dnjepr, Don); quella meridionale, invece, è alta, uniforme, priva di articolazioni. Nonostante questa sfavorevole situazione geografica, la flotta turco-germanica aveva l'assoluta necessità di compiere frequenti crociere lungo l'estesa costa anatolica, sia per la scorta ai convogli di truppe diretti ai porti d'imbarco di Samsun e Trebisonda, sia per il rifornimento di carbone presso l'unica miniera turca, quella di Zonguldak, sulla costa asiatica a Est del Bosforo. In compenso, la flotta turco-germanica poteva disporre di una base pressoché inattaccabile nel Mar di Marmara, la cui via d'accesso al Mar Nero è lo Stretto del Bosforo, racchiuso fra due rive alte e rocciose, lungo 30 km. e largo da 650 a 3.350 metri, ove sorgeva la capitale dell'Impero Ottomano: Costantinopoli. L'uscita verso i Dardanelli, invece, era bloccata dalla flotta anglo-francese del Mediterraneo.

Da parte russa la situazione strategica era assai più favorevole, non solo per la presenza di numerosi e ben riparati porti, da Odessa a Nikolaiev a Sebastopoli (e poi Feodosia, Novorossjisk, Suchum e Batum; per non parlare di Kerc, porta del Mar d'Azov, un vero bacino interno ove sfocia il Don, presso Rostov); ma anche

perché la distanza fra la punta meridionale della Crimea e la costa anatolica presso Sinope è assai modesta, circa 140 km. in linea retta. Da parte turca, invece, le linee di comunicazione marittima fra Costantinopoli e Trebisonda, che in buona parte sostituivano quelle terrestri, primitive e inefficienti, si allungavano per ben 600 km. lungo la sponda meridionale del Mar Nero.

Pertanto la Squadra russa dell'amm. Eberhard poteva, dalla sua base principale di Sebastopoli, giungere rapidamente e con limitato consumo di combustibile sulla costa avversaria, bombardare Zonguldak del tutto indifesa, nonché gli altri porti più orientali di Sinope, Samsun e Trebisonda; poteva anche raggiungere il Bosforo e deporre campi minati al suo imbocco, più in fretta di quanto all'avversario occorresse per raggiungere qualsiasi punto della costa anatolica più ad Est di Sinope; poteva, soprattutto, intercettare con relativa facilità la flotta turco-germanica durante le sue crociere per la scorta ai convogli di truppe. Lo poteva tantopiù agevolmente, in quanto l'amm. Souchon aveva assoluta necessità di tornare subito ad Ovest dopo tali crociere, sia per scortare i piroscafi nel viaggio di ritorno, sia per rifornirsi di carbone a Zonguldak, sia, infine, per raggiungere l'unica base sicura e dalla quale poteva conservare la propria libertà d'azione: lo Stretto del Bosforo e il Mar di Marmara.

4. L'ATTACCO NAVALE DEL 29 OTTOBRE.

Anche dopo l'acquisto formale del *Goeben* e del *Breslau* da parte del governo ottomano, gli equipaggi tedeschi erano rimasti a bordo delle proprie unità; l'unico segno di cambiamento era stato l'adozione del fez da parte degli ufficiali. L'amm. Souchon aveva assunto il comando della flotta turca e ne aveva immediatamente intrapreso l'opera di riorganizzazione, sostituendo la missione navale britannica. Di conseguenza, benché il *Goeben* avesse alzato bandiera turca e fosse stato ribattezzato *Javus Sultan Selim*, mentre il *Breslau* aveva assunto quello di *Midilli*, in pratica era stata la marina turca a venire assorbita dalla squadra tedesca del Mediterraneo, passando agli ordini di un ammiraglio germanico.

Per più di due mesi e mezzo dopo l'ingresso nei Dardanelli, il *Goeben* e il *Breslau* rimasero inattivi nel Mar di Marmara, mentre i loro equipaggi erano impegnati nell'addestramento della flotta turca. Si giunse così a quel fatidico 29 ottobre e al tanto discusso attacco proditorio sferrato dalla flotta turco-germanica contro la Russia. Da parte turca e tedesca si tentò di giustificare quell'azione con delle vaghe "provocazioni" compiute dalla flotta russa all'imbocco del Bosforo; si disse, inoltre, che il giorno 27 una torpediniera turca aveva sorpreso un posamine russo deporvi un campo di torpedini. Si trattava, probabilmente, di pretesti, così come lo erano stati il presunto bombardamento di Norimberga da parte di aerei francesi per giustificare la dichiarazione di guerra tedesca alla Francia; o l'intervento del XIV Corpo d'Armata austriaco sul fronte occidentale per

giustificare quella francese all'Austria-Ungheria. L'attacco navale del 29 ottobre nel mar Nero costituisce piuttosto il punto d'arrivo di un percorso teso ostinatamente verso la guerra, un'azione spregiudicata e decisiva avente lo scopo di mettere sia la Russia che la stessa Turchia davanti all'irreparabilità di un fatto compiuto. Sbagliano, tuttavia, quegli storici che tendono ad addossarne tutta la responsabilità al Souchon, affermando che il gesto tracotante di un ammiraglio tedesco precipitò un impero secolare nella guerra e nella rovina, passando sopra la testa dei suoi governanti e del sultano (peraltro esautorato *de facto* da alcuni anni dai Giovani Turchi). Infatti, se è vero che l'Impero Ottomano venne effettivamente scavalcato e messo nell'impossibilità di evitare il conflitto, ciò non fu dovuto all'iniziativa irresponsabile di un ammiraglio straniero: per quanto egli fosse ormai diventato potente in Turchia, non avrebbe mai potuto agire senza l'autorizzazione, o l'approvazione, sia della Germania sia di un alto personaggio del triumvirato al potere a Costantinopoli: Enver Pascià. Questa autorizzazione era giunta, appunto, da Enver, il quale già aveva svolto un ruolo di primo piano nella stipulazione del trattato di alleanza turco-tedesco del 2 agosto 1914, che in pratica obbligava la Turchia a entrare in guerra, qualora essa fosse iniziata fra Germani e Russia. Fu un trattato segreto di cui solo pochissime persone erano a conoscenza: tanto segreto che lo stesso Gemal Pascià non ne fu informato se non dopo la firma. Ma il 1° agosto la Germania aveva già dichiarato guerra alla Russia: pertanto la dichiarazione turca della "neutralità armata", il giorno 3 agosto, non era che la prima tappa verso l'intervento nel conflitto a fianco dei governi di Berlino e Vienna.

L'attacco navale del 29 ottobre tagliò con la spada il nodo delle incertezze turche e decise il destino dell'antico Impero Ottomano. Anche in questo caso le responsabilità furono di poche persone, che ne erano a conoscenza anticipatamente. Fino a quel momento la Porta si era rifiutata di dichiarare la guerra all'Intesa, e la maggioranza dei ministri era stata sinceramente neutralista. Il 5 agosto la Turchia aveva dichiarato la chiusura degli Stretti alle navi da guerra; il 29 settembre gli Stretti erano stati chiusi definitivamente a tutte le navi; il 26 ottobre la Gran Bretagna e la Russia avevano annunciato di non ritenere regolare la vendita delle due navi tedesche alla Turchia. Eppure l'Intesa aveva tutto l'interesse ad evitare di spingere le cose troppo avanti; e la Turchia, nonostante la mobilitazione, gli spostamenti di truppe alle frontiere e l'abolizione delle capitolazioni, non sembrava ancora risolta a tagliare l'ultimo filo che la teneva fuori del conflitto. Anche il sultano, Maometto V, era contrario alla guerra e aveva ammonito: *«Voi pretendete che la Russia è debole, cosa che può anche essere vera; ma anche se fosse morta, il solo peso del suo cadavere basterebbe per schiacciarci»*.

A dispetto di ciò, Enver Pascià si risolse a tagliare tutti i ponti dietro le spalle e il 22 ottobre comunicò all'amm. Souchon che il compito della flotta turca era *«ricercare la flotta russa e attaccarla dovunque, senza dichiarazione di guerra»*.

Il dado era tratto: ottenuta via libera, Souchon la mattina del 28 ottobre uscì nel Mar Nero col *Goeben*, il *Breslau* e tutte le navi da guerra turche in condizioni efficienti.

Ci siamo soffermati a considerare i precedenti dell'attacco navale alla Russia perché esso segnò di fatto l'ingresso in guerra della Turchia, cosa che ebbe enormi conseguenze politiche, militari ed economiche; ed è, ciò malgrado, un episodio in genere poco noto della prima guerra mondiale. Come si è visto, la responsabilità principale fu quella di Enver Pascià. Egli, in seguito, avrebbe cercato di difendersi, sostenendo che gli era divenuto impossibile opporsi alle incessanti richieste dell'amm. Souchon, ilquale voleva ad ogni costo entrare nel mar Nero ed attaccare i Russi; ma appare una debole giustificazione, dal momento che era stato proprio lui a brigare tanto, nel mese di agosto, perché al *Goeben* e al *Breslau* fosse consentito di entrare nei Dardanelli. Certo un uomo della sua intelligenza non aveva potuto pensare, allora, che un Souchon avrebbe accettato di rimanere passivo nel Mar di Marmara; né che avrebbe accettato di innalzare bandiera turca, senza aspettarsi, in cambio, il permesso di entrare nel mar Nero ed attaccare la Russia. Enver non era tipo da lasciarsi trascinare dalle situazioni: lui, lo spietato ideatore del genocidio degli Armeni del 1915-16, aveva già preso la sua decisione fin dallo scoppio della prima guerra mondiale, e l'arrivo di Souchon non era stato altro che un'occasione insperata per metterli in atto, travolgendo le resistenze della maggioranza neutralista del suo Paese. Egli aveva i suoi sogni imperiali da realizzare: quel panturchismo e panturanismo che lo spingeva ad accarezzare il grandioso progetto di realizzare l'unione con tutti i popoli di origine turca e tartara dell'Asia Centrale, dall'Azerbaigian fino al Turkestan cinese. Quel progetto non poteva essere realizzato se non togliendo di mezzo l'ostacolo rappresentato dalla Russia all'esterno, e dalla minoranza cristiana armena all'interno. Se poi fossero progetti realizzabili, questo è un altro discorso; rimandiamo il lettore desideroso di approfondire la questione al bel saggio di Francesco Sidari *I popoli turchi dell'Asia centrale, 1864-1924* (Padova, Cedam, 1979). È certo, comunque, che Enver vi credeva con cieco fanatismo, tanto è vero che per quel sogno non esitò a sacrificare la sua stessa vita: come è noto, infatti, sarebbe caduto combattendo in uno scontro con l'Armata Rossa, l'8 agosto 1922, ai confini tra l'emirato di Bukhara e l'Afghanistan.

Ma torniamo all'azione navale del 29 ottobre 1914 e alla conseguente entrata in guerra della Turchia. Se vi furono delle responsabilità dirette da parte della Germania, tuttavia la relazione Ufficiale della marina tedesca afferma che il Souchon non ebbe istruzioni di sferrare l'attacco, né a voce né per iscritto, da personalità della madrepatria. Affermazione che lascia sussistere più di qualche dubbio: anche ammettendo, infatti, lo spirito d'iniziativa di un ammiraglio tedesco all'estero, è poco credibile che egli abbia potuto spingerlo fino al punto di scatenare una guerra senza il consenso di Berlino; né bisogna credere che il fatto di aver

alzato la bandiera turca sull'albero del *Goeben* significasse per lui qualcosa di diverso da un gesto puramente formale.

+Per infliggere ai Russi il maggiore danno possibile e per fruire al tempo stesso del vantaggio della sorpresa, l'amm. Souchon divise le sue forze, assegnando a ciascun gruppo un preciso obiettivo, al fine di sferrare un attacco simultaneo contro tutti i punti strategici della costa russa. Il *Goeben* doveva bombardare Sebastopoli, la base principale della flotta russa; il *Breslau*, Novorossijsk; l'*Hamidie* (un vecchio incrociatore turco, varato nel 1903) Feodosia; 2 torpediniere turche avrebbero bombardato Odessa e altre 2 avrebbero scortato il *Goeben*.

In realtà l'attacco non fu perfettamente sincronizzato e l'allarme si sparse, perché le 2 torpediniere turche che doveva attaccare Odessa agirono anzitempo, penetrando nel porto, bombardandolo e affondandovi la cannoniera *Donets* e 2 piroscafi commerciali, e allontanandosi poi senza aver subito alcun danno. La notizia immediatamente rimbalzò a Sebastopoli, base dell'amm. Eberhard, talché i forti vennero messi in stato di allarme e, quando apparve il *Goeben*, nel primo mattino, furono essi ad aprire il fuoco per primi. A dispetto di ciò, l'incrociatore tedesco si trattenne a bombardare Sebastopoli per 25 minuti, tempestando i forti russi con le sue granate da 280 mm., e allontanandosi poi senza aver riportato danni. Navigando presso la costa della Crimea, il *Goeben* incrociò delle torpediniere russe che tentarono di attaccarlo, ma si dispersero dopo che la prima di esse venne centrata e affondata dal tiro tedesco; stessa sorte toccò, poco dopo, al posamine *Pruth*, di 5.500 tonnellate, mentre il piroscafo *Olga* venne catturato e condotto dall'incrociatore germanico verso il Bosforo.

Nel frattempo anche l'*Hamidie* aveva condotto con successo la sua azione contro Feodosia, l'altro grande porto della Crimea, danneggiando i depositi di cereali, le caserme e le installazioni portuali. Ma i danni più gravi furono quelli subiti da Novorossijsk che, sotto il tiro del *Breslau*, ebbe incendiati tutti i suoi 40 depositi di petrolio ed olio minerale, e ove furono affondati ben 14 vapori che si trovavano all'ancora. Inoltre il *Breslau*, prima di allontanarsi, depose un banco di mine davanti allo Stretto di Kerc, che mette in comunicazione il mar Nero con il Mar d'Azov. Al termine dell'operazione, le varie unità della flotta turco-germanica si riunirono e rientrarono tutte insieme nel Bosforo, indisturbate.

Sembrirebbe che la facilità stessa con cui l'attacco si era svolto provi a sufficienza che la Russia non considerava imminente una guerra con la Turchia né, tanto meno, si apprestava a scatenarla, impegnata com'era - oltretutto - in una dura lotta contro gli eserciti germanici e austro-ungheresi. Basti pensare che le due torpediniere turche che avevano attaccato Odessa erano penetrate indisturbate nel porto, in quanto erano state scambiate per unità della flotta russa. Difficile spiegare tanta ingenuità solo in termini di disorganizzazione, per quanto anch'essa possa aver svolto la sua parte. È certo, d'altra parte, che in Russia nessuno

ignorava la possibilità di un intervento in guerra della Turchia, prova ne sia che il *Pruth* era stato sorpreso dal *Goeben* proprio mentre stava minando, a scopo difensivo, le acque antistanti la rada di Sebastopoli, peraltro già protette da un altro campo di mine. Ma è anche evidente che i Russi non si aspettavano un attacco così presto e senza dichiarazione di guerra, tanto è vero che le mine erano state mantenute inoffensive proprio in attesa del rientro del *Pruth*, di modo che il *Goeben* aveva potuto passarvi in mezzo senza alcun danno. Sta di fatto che la squadra dell'amm. Eberhard non era stata in grado né di prevenire il bombardamento, né di contrastarlo, né, infine, di intercettare la squadra avversaria sulla via del ritorno.

Dopo l'attacco del 29 ottobre la guerra divenne inevitabile. Nella stessa Turchia, ove l'indomani dell'operazione il gabinetto si era riunito immediatamente, la maggior parte dei ministri era ancora contraria alla guerra e avrebbe desiderato sconfessare l'amm. Souchon davanti all'Intesa. Ma alcuni ministri erano fautori dell'intervento al fianco delle Potenze Centrali, e inoltre le cose erano arrivate a un punto tale da cui non era possibile tornare indietro.

Perciò l'atteggiamento dei giornali ufficiosi turchi, dal 30 ottobre al 4 novembre, così come è riferito dal Neumann, stupisce alquanto per il suo bizzarro candore.

«L'impresa navale contro la costa russa era stata suggerita da un'azione di legittima difesa di fronte alle provocazioni nel Bosforo. Incidenti di frontiera, null'altro, e se la Russia avesse voluto non si sarebbe andati più oltre».

L'unica cosa condivisibile, di un tale giudizio, è che per fare una guerra bisogna essere in due a volerla, e a volerla nello stesso tempo. Basti qui citare il caso della cruenta battaglia di No-mo-an, in Mongolia, che nel 1939 contrappose migliaia di soldati russi e giapponesi, con aerei e carri armati, ma che non portò a una dichiarazione di guerra perché, allora, né Stalin né i generali nipponici, pur ritenendola inevitabile, giudicavano fosse quello il momento adatto. Ma il bombardamento dei porti russi sul Mar Nero non era stato affatto un "incidente di frontiera"; i danni gravissimi subiti a Novorossijsk non consentivano in alcun modo di considerarlo tale; a mano che il governo di Pietrogrado non intendesse astenersi dal reagire, in attesa di cogliere un'occasione più favorevole.

Molto più obiettiva la testimonianza di un marinaio tedesco imbarcato sulla squadra dell'amm. Souchon, precisamente come radiotelegrafista a bordo del *Goeben* (Kopp. G., *La nave indiavolata e la sua sorellina*, tr.it. Firenze, Salani, 1932):

"(...) la diplomazia era rimasta sorpresa perché le cose si erano svolte con fulminea rapidità. Essa si trovava di fronte a dei fatti compiuti e doveva soltanto

trarre le conseguenze della situazione che si era creata. La guerra esisteva già: soltanto non era ancora stata dichiarata, ma queste erano pratiche formali che doveva svolgere la diplomazia."

Il 4 novembre la Russia dichiarò guerra alla Turchia e l'indomani la imitarono Francia e Gran Bretagna.

5. LA GUERRA NEL MAR NERO IN NOVEMBRE E DICEMBRE.

Nei primissimi giorni di ostilità i Russi collocarono uno sbarramento di mine davanti al Bosforo e poi bombardarono l'indifeso porto di Zonguldak. Da parte dell'amm. Souchon, le sue prime operazioni di guerra furono la scorta ai convogli di truppe diretti al fronte del Caucaso. La stagione invernale rendeva impraticabili le cattive strade dell'interno e la neve alta bloccava i passi: perciò i trasporti di truppe e materiale da guerra dovevano svolgersi via mare.

I primi convogli, quando la Terza Armata si stava concentrando ad Erzerum nel mese di settembre ed i primi giorni di ottobre, viaggiarono senza scorta; ma il 5 ottobre 3 piroscafi vennero affondati dai Russi sulla rotta di Samsun e, da allora, vennero sempre fatti viaggiare con la scorta delle navi da guerra. Tale incarico incombeva soprattutto all'*Hamidie* e al *Breslau*, mentre il *Goeben* veniva per lo più mantenuto nel Bosforo a causa del suo elevato consumo di combustibile.

La prima uscita del *Goeben* nel Mar Nero per la scorta di un convoglio provocò anche il primo combattimento fra le due squadre. Esso avvenne il 18 novembre, in prossimità della costa della Crimea, e non durò che 10 minuti a causa della fitta nebbia. La squadra dell'amm. Eberhard, che aveva la costa alle spalle e si trovava quindi in posizione favorevole rispetto alla luce, aprì il fuoco improvvisamente da una distanza di circa 4.000 metri e, benché i marinai tedeschi avessero navigato tutta la notte in stato di allerta, il *Goeben* fu colto ugualmente di sorpresa. Subito dopo, però, l'incrociatore da battaglia si riebbe dalla sorpresa e rispose vigorosamente al tiro delle corazzate russe *Zlatoust* ed *Eustafi*. Il combattimento, brevissimo ma estremamente violento, aveva provocato danni ad entrambi gli avversari: il *Goeben* era stato colpito in pieno da un colpo di grosso calibro, che gli aveva distrutto una casamatta e ucciso i serventi dei pezzi; l'*Eustafi*, nave ammiraglia di Eberhard, aveva ricevuto 5 colpi. Il *Breslau* si era tenuto fuori tiro perché il suo modesto armamento e la sua debole protezione lo rendeva del tutto inadatto a misurarsi con delle corazzate.

L'8 dicembre il *Goeben* uscì nuovamente dal Bosforo per appoggiare l'offensiva della Terza Armata turca sul fronte orientale. Batum venne bombardata il 10 dicembre; ma, profilandosi intanto l'insuccesso turco nel tentativo di investire la piazza da terra, tale azione non ebbe conseguenze pratiche. Sulla via del ritorno

il *Goeben* si trattenne ad incrociare presso le coste della Crimea; indi,, non trovandovi le prede sperate, fece rotta per il Bosforo, ove andò ad ancorarsi.

Frattanto, dopo la chiusura dei Dardanelli (i cui forti esterni erano stati bombardati dalla flotta inglese il 3 novembre 1914), il carbone di Eraclea era divenuto d'importanza vitale non solo per le necessità della flotta turco-germanica, ma per le necessità della stessa Costantinopoli; e, non potendosi effettuare i trasporti per via di terra, tale incombenza ricadde sul naviglio minore dell'amm. Souchon. Appunto per neutralizzare le miniere di Zonguldak la squadra russa, che già aveva bombardato sia questa località che il porto di Trebisonda, cercò di sbarrare l'accesso al porto di Zonguldak affondandovi due piroscafi carichi di pietrame. Il tentativo venne fatto nella notte fra il 23 e il 24 dicembre ma sventato dall'intervento del *Breslau*, che per due volte entrò in contatto con la squadra russa, ma poté sottrarsi a una distruzione quasi certa grazie alla sua superiore velocità; anche il *Goeben* accorse, ma senza esito. Il tempestivo intervento dell'amm. Souchon era stato reso possibile dall'intercettazione dei messaggi radiotelegrafici delle navi russe, che sarebbe stata una strana costante di tutta la guerra navale nel Mar Nero. Il tentativo russo di sbarrare il porto di Zonguldak si era risolto in un completo insuccesso e con la perdita di due piroscafi, l'*Oleg* e l'*Athos*, entrambi colati a picco dal tiro del *Breslau*.

La mattina del 26 dicembre il *Goeben* stava rientrando nel Bosforo e, mentre gli stavano venendo incontro due torpediniere per dragare le acque presumibilmente minate, urtò successivamente due mine. Si aprirono due falle, attraverso le quali irrupero 2.000 tonnellate d'acqua; tuttavia l'incrociatore da battaglia riuscì a rientrare nella sua base entro lo Stretto del Bosforo, il porticciolo di Stenia. I danni erano gravi e, per le riparazioni, non esistevano in Turchia né i mezzi, né il personale adatto; negli Stretti non vi era neppure un bacino di carenaggio per navi di quella stazza. Ogni cosa dovette esser fatta venire dalla Germania; e, per il momento, l'immobilizzazione del *Goeben* conferì alla flotta russa una temporanea superiorità nello scacchiere del Mar Nero.