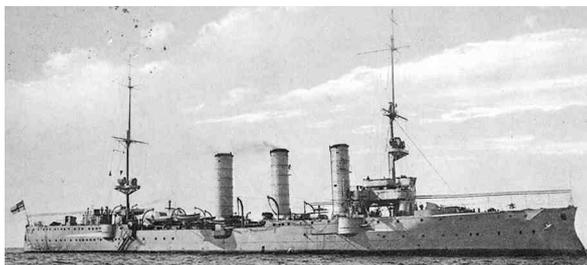


# L'epopea del *Königsberg*

(Estratto e riveduto da *Panoplia* n. 30, giugno 1977.)

di Piero Pastoretto



L' SMS Königsberg

Alla vigilia della Grande Guerra l'Africa Orientale Tedesca (*Deutsche Ostafrika*) contava appena ventotto anni.

Quando il viaggiatore ed esploratore Carl Peters<sup>1</sup>, padre del colonialismo tedesco, era approdato a Bagamoyo (Tanzania), vi aveva trovato una situazione assai propizia per l'espansione coloniale della madrepatria: il territorio, ricco di legname, gomma e frutti tropicali, era nominalmente sotto la sovranità del sultano di Zanzibar, ma di fatto si trovava in una condizione di *res nullius*. Nel 1879, valendosi dell'appoggio di capitalisti e finanzieri, Peters si procurò a Berlino la protezione diplomatica del Kaiser Guglielmo II sulle proprietà dei tedeschi residenti in quella regione; ottenne persino, e non fu facile, il consenso dell'onnipotente Bismarck, che tutto sommato vedeva di buon occhio la creazione di una colonia africana purché ciò non guastasse i rapporti con la Gran Bretagna.

Così nel 1886 una commissione anglo-franco-tedesca aveva definito i limiti territoriali del sultanato di Zanzibar, e alla Germania era toccata una vasta porzione di territorio interno, più o meno corrispondente all'attuale Tanzania (circa 800.000 kmq) delimitato a nord dall'Africa Orientale Britannica - successivamente denominata Kenya - a ovest dal Congo Belga, e a sud dal Mozambico portoghese e dalla Rhodesia<sup>2</sup>. Al Sultano rimase sul continente solo una striscia di costa profonda dieci miglia, ma Peters lo convinse ben presto a cedergli Dar es Salaam (in arabo 'Porto di Pace') con i territori attigui, e ciò provocò allo scadere degli anni Ottanta una pericolosa ribellione xenofoba delle popolazioni islamiche della riva, che culminò nella cosiddetta rivolta dei Maji-Maji del 1905.

Nel 1888, in occasione di quelle cruente guerre, la Cancelleria del Reich inviò nell'Oceano Indiano una squadra navale di sei unità i cui marinai contribuirono a riportare l'ordine con azioni di rappresaglia contro gli indigeni; tuttavia, dopo la pacificazione della costa, le navi vennero richiamate in patria, e a rappresentare la *Kaiserliche Marine* in Africa nel 1914 rimasero solo solo la vecchia cannoniera *Geier* e l'ancor più vetusto incrociatore *Möwe*, ormai inoffensivo come il gabbiano da cui prendeva il nome.

---

1 Carl Peters (1856-1918) era anche un cultore di storia e filosofia, essendosi laureato con il professore Heinrich von Treitschke. Nel 1879 furono premiati dall'Università Federico Guglielmo di Berlino due suoi saggi: uno sulla pace di Venezia del 1171 e uno su Arturo Schopenhauer.

2 Le colonie germaniche in Africa erano quattro: il Togo, il Camerun, l' Africa Sudoccidentale Tedesca e l'Africa Orientale Tedesca.

Era purtroppo iniziata la corsa agli armamenti e la *Hochsee Flotte* aveva disperatamente bisogno di tutte le sua unità nel Baltico e nel Mare del Nord per contrastare la superiorità della *Grand Fleet* britannica, soprattutto dopo che l'Inghilterra nel 1907 aveva firmato la Triplice Intesa con Francia e Russia; la partita si giocava in Europa, e le colonie potevano ben rimanere sguarnite.

Fu dunque senza dubbio assai felice il Governatore dell'Africa Orientale Heinrich Schnee, quando seppe che sarebbe partito alla volta di Dar es Salaam il moderno incrociatore *Königsberg*. Le insistenti richieste rivolte a Berlino di poter ospitare almeno una piccola nave da guerra moderna erano state alla fine ascoltate, e per il dottor Schnee si trattava di un'importante vittoria contro la burocrazia del Ministero delle colonie e la lesina dell'Ammiragliato. Al di là del suo potenziale bellico - gli indigeni erano tranquilli e lo scoppio imminente del conflitto era ancora al di fuori di ogni possibile previsione - l'incrociatore serviva al governatore come mezzo di propaganda nazionale presso i residenti e gli ospiti stranieri della colonia, nonché come monito e remora verso i capi musulmani locali.

Salpato da Kiel il 25 aprile 1914 al comando del capitano di fregata Max Loof, dopo aver attraversato Gibilterra e Suez, il *Königsberg* superò il Golfo di Aden e s'inoltrò sempre più a sud nell'Oceano Indiano, per approdare finalmente a Dar es Salaam il 6 giugno accolto da un tripudio di sirene e bandiere.



Il Fregattenkapitän Max Loof, comandante del *Königsberg*

### Una breve digressione marinara

Il SMS (*Seiner Majestät Schiff*) *Königsberg*, varato nel 1905, era un *Kleiner Kreuzer*<sup>3</sup> - incrociatore leggero - della classe *Berlin*<sup>4</sup>, di 3.350 t. standard e 3.950 a pieno carico. Lungo 115 metri (4 in più delle altre unità della medesima classe), largo 13,33 e con un pescaggio di 5,1 m., era dotato di un robusto sperone a prora, aveva un equipaggio di 322 uomini ed era armato con dieci cannoni da 105 mm a tiro rapido - 20 colpi al minuto - e due lanciasiluri, mentre la corazzatura del ponte era di soli 50 mm. Mosso da due gruppi di motrici alternative a triplice espansione di 13.200 cavalli, sviluppava una velocità massima di 23,5 nodi, un'andatura di crociera di 12 nodi e nelle sue stive poteva imbarcare 1.000 tonnellate di carbone, che gli consentivano un'autonomia teorica di 5.000 miglia.

Poiché le note che seguono si occuperanno in massima parte di azioni navali tra incrociatori, non sarà inopportuno dare qualche notizia su questa categoria di naviglio militare e sulla sua storia.

Innanzitutto una nota di etimologia: il nome italiano 'incrociatore' è la traduzione quasi letterale del termine inglese *cruiser*, a sua volta derivato da *croise*, 'crociera'. Le unità di questo tipo cominciarono a essere varate a partire dagli anni '70 - '80 del XIX secolo. I primi incrociatori, derivati dalle fregate a vela del XVIII e XIX secolo<sup>5</sup>, assolvevano i compiti di esplorazione, lotta al traffico e pattugliamento, ai quali si aggiunsero poi quelli di scorta alle corazzate e di "navi tuttofare".

Per svolgere queste funzioni, agli incrociatori si richiedevano due caratteristiche principali: potente armamento e alta velocità. Il primo doveva renderli superiori a tutte le unità da guerra di altro tipo - corvette, avvisi scorta, esploratori, fregate - tranne alle navi da battaglia o corazzate; la seconda doveva consentir loro di

---

<sup>3</sup> Letteralmente, "Piccolo incrociatore"; nella terminologia italiana dell'epoca, "Esploratore".

<sup>4</sup> La Classe *Berlin* (*München, Lübeck, Leipzig, Berlin e Königsberg*) costituiva un miglioramento rispetto al precedente tipo *Gazelle*, con una potenza propulsiva aumentata del 40%, un terzo fumaiolo e uno scafo più lungo di sei metri. Identici rimanevano invece l'armamento e la protezione.

<sup>5</sup> Per una migliore informazione sull'argomento cfr. W. Hovgaard, *Modern History of Warships*, Annapolis, Naval Institute Press, 1971, pp. 164-241. Vedi anche J. L. George, *Incrociatori, navi di grande fascino*, in "Rivista Marittima" n.3, CXXIX, marzo 1996, pp. 33-52.

raggiungere e superare tutti i bastimenti mercantili e le navi militari di tonnellaggio uguale o inferiore.

Se si osservano bene le caratteristiche sopra specificate, si comprenderà che esse riguardano le funzioni, ma non la classificazione della categoria. Tra il 1890 ed il 1914 furono così chiamate 'incrociatori' tanto unità di 2.000 t. come i *Pelorus* inglesi, quanto unità di 15.000 t., come il russo *Rurik*; tanto unità armate con pezzi da 102, come la classe britannica *Gem* quanto navi armate con pezzi da 254, come gli statunitensi *Tennessee*.

Nella gran confusione del tempo nacquero le sottoclassi degli incrociatori corazzati, incrociatori protetti, incrociatori da battaglia, incrociatori leggeri e pesanti, esploratori; nomi che, a seconda delle diverse Marine, stavano a indicare unità di caratteristiche spesso notevolmente difformi.

Nel 1888 la *Royal Navy* divise i suoi incrociatori in tre categorie e la sua classificazione fu di massima acquisita dagli altri Stati europei, anche se con denominazioni differenti.

La prima comprendeva gli incrociatori protetti da circa 7.000 t. - con ponte corazzato nei punti vitali (macchine e depositi munizioni) e a schiena d'asino per meglio resistere alla penetrazione dei proiettili - e quelli corazzati da circa 14.000 t., che oltre al ponte corazzato erano protetti anche da corazze verticali sulle fiancate e talvolta sulle sovrastrutture. I calibri di queste unità andavano dai 234 ai 152 millimetri. La seconda includeva gli incrociatori fra le 3.000 e le 5.000 t. di stazza, con il ponte parzialmente corazzato e senza protezione verticale; i calibri andavano dai 203 ai 119 mm. La terza comprendeva le unità tra le 2.000 e le 3.000 t., classificate anche come "esploratori", prive di protezione e armate con pezzi da 102.

Il *Königsberg* apparteneva dunque agli incrociatori della seconda classe, ovvero "leggeri"; era snello, veloce, dotato di buona autonomia, di ottimi cannoni con tiro rapido per i suoi tempi, ma possedeva solo una leggera corazzatura orizzontale. È evidente che le caratteristiche con cui era stato concepito lo rendevano più adatto all'attacco contro convogli scarsamente protetti che a operazioni di scorta nelle classiche battaglie tra grandi navi. In altri termini il *Königsberg* era uno splendido incrociatore corsaro.



La bandiera di guerra della Marina imperiale tedesca

### **La Belle époque africana**

Il primo mese di sosta a Dar es Salaam passò tra ricevimenti, scambi di cortesie con le autorità locali e visite a bordo dei coloni e dei notabili indigeni. Si può ragionevolmente affermare che, alla fine di giugno, tutti i seimila tedeschi della città avessero per lo meno ammirato dalle banchine la belle nave che portava in Africa la bandiera nazionale, e che anche tra buona parte degli africani che abitavano l'interno della colonia fosse giunta la notizia della grossa, argentea 'canoa' che aveva gettato le ancore nel porto della capitale.

Anche il 28 giugno fu una giornata come le altre, trascorsa tra i rinfreschi, le battute di caccia degli ufficiali e le visite a bordo che tanto stavano a cuore al dottor Schnee. Nella lontana Africa Orientale le notizie dall'Europa giungevano con un certo ritardo e come spente e attutite dalla grande distanza.

Così, allorché il capitano Loof apprese dell'assassinio dell'arciduca Francesco Ferdinando a Sarajevo, non ne rimase particolarmente impressionato, almeno fino a quando la stazione radio del *Königsberg* non cominciò a essere tempestata di messaggi cifrati del Comando della flotta, con notizie riguardanti la posizione delle navi tedesche in mare e dei rifornimenti di munizioni e carbone in caso di guerra.

Il comandante Loof apprese così la poco consolante notizia che, in quei giorni di fine giugno, in tutte le acque africane si trovavano soltanto due navi da guerra germaniche: la cannoniera *Eber*, che stava risalendo l'Atlantico per rientrare in patria, e il suo incrociatore. Se fosse scoppiato il conflitto con la Gran Bretagna, il *Königsberg* doveva essere pronto a lasciare Dar es Salaam e iniziare senza indugi l'attività bellica per cui era stato costruito, la *Kreuzerkrieg*, cioè la guerra corsara contro il traffico inglese. La posizione in cui si trovava Loof, a sud di Aden, era ideale per questo compito: poteva infatti far perdere le sue tracce e insidiare tutte le rotte britanniche che percorrevano l'Oceano Indiano da Singapore, Giava, Hong Kong, Calcutta e Shanghai, dirette al Mar Rosso e a Suez.

Il lato negativo della situazione era però costituito da due preoccupanti circostanze: non c'erano a sua disposizione navi carboniere per il rifornimento in mare e l'Ammiragliato inglese conosceva perfettamente il porto dove si trovava il *Königsberg*, dal momento che il lungo viaggio verso Dar es Salaam si era svolto in un periodo di normali rapporti diplomatici, con i soliti scali in basi britanniche e le consuete visite di cortesia alle autorità.

L'allarme del capitano tedesco non era affatto infondato: alla fine di luglio infatti, il contrammiraglio Herbert King-Hall, comandante una divisione di incrociatori di base a Città del Capo, ricevette l'ordine di lasciare le acque sudafricane e di dirigersi verso Zanzibar. In caso di conflitto King-Hall avrebbe dovuto scovare il *Königsberg* e colarlo a picco prima che si perdesse nelle vastità dell'oceano.

Quel che i Lord dell'Ammiragliato temevano con particolare apprensione non erano soltanto i danni che Loof avrebbe potuto procurare al traffico mercantile con il suo incrociatore, ma anche la grande quantità di naviglio da guerra che si sarebbe dovuto impiegare per la scorta dei piroscafi e la caccia al corsaro, distogliendolo da altri impieghi di vitale importanza. Dai tempi di Francis Drake, d'altro canto, la guerra di corsa ha proprio questo scopo: costringere l'avversario a usare una notevole parte delle sue forze navali nella ricerca degli affondatori; in altri termini, se anche per ipotesi una nave corsara non ottenesse nessun successo, lo scompiglio arrecato al nemico sarebbe già un notevole successo.

Per la lotta al traffico mercantile, nel luglio 1914 la Germania aveva pronti due potenti incrociatori da battaglia, *Schlachtkreuzer*, lo *Scharnhorst* ed il *Gneisenau*, e sei incrociatori leggeri. Tra questi ultimi, naturalmente, c'era il *Königsberg* che, giunto in Africa per tutt'altro scopo, poteva iniziare immediatamente i suoi mortali agguati<sup>6</sup>.

La divisione di incrociatori britannici salpò dunque in direzione del Golfo di Aden negli ultimi giorni di pace della "*Belle époque*". Era composta di tre unità più vecchie e lente della nave da guerra tedesca, anche se complessivamente costituivano una forza ampiamente capace di sopraffarla. Il contrammiraglio aveva il suo comando sullo *Hyacinth* di 5.600 t. Ai suoi ordini c'erano l'incrociatore leggero di seconda categoria *Astrea*, di 4.400 t. e il più piccolo *Pegasus*, di 2.170 t.

Apparentemente la superiorità inglese era cospicua, soprattutto nell'artiglieria, poiché la nave ammiraglia era un incrociatore protetto, che da solo poteva vantare undici pezzi da 152 e otto da 76, contro i dieci da 105 del *Königsberg*. In realtà i cannoni dello *Hyacinth* erano di vecchio modello, lenti da ricaricare e con proiettili dotati di minore forza di penetrazione di quelli tedeschi. L'identica considerazione va fatta per i pezzi da 119 e da 102 delle altre due unità; inoltre la nave ammiraglia era vecchia di 14 anni, l'*Astrea* era stato varato nel 1892 e il *Pegasus* nel 1897: infine le loro caldaie, rovinate dal cattivo carbone locale e non certo ben curate nei modesti arsenali sudafricani, sviluppavano parecchio fumo fornendo scarsa velocità e consumavano inutilmente molto combustibile perché, data la loro vetustà, perdevano una parte del vapore dalle tubolature. In particolare, il cospicuo fumo dovuto agli apparati difettosi le rendeva facilmente visibili a distanza, mentre le ottime e di fresco revisionate caldaie del *Königsberg*, alimentate da eccellente carbone della Ruhr, a bassa andatura erano praticamente infumi.

Se gli Inglesi si erano mossi con tempestività, non appena la situazione diplomatica sembrava portare ad un inevitabile conflitto armato, neppure il capitano di fregata Loof era rimasto con le mani in mano. Mentre King-Hall dirigeva verso nord, egli aveva fatto approntare alla perfezione la sua nave e aveva organizzato dure e realistiche esercitazioni per il suo equipaggio.

Il 30 luglio Loof trasferì il comando delle simboliche forze navali di Dar es Salaam al capitano Zimmer del *Möwe* e subito dopo, alle 16.30, nel silenzio generale gravido di tensione, salpò e si diresse al largo<sup>7</sup>.

Nella notte che seguì al breve crepuscolo tropicale il *Königsberg* viaggiò a luci spente e con i pezzi pronti al fuoco, nonostante non ci fosse ancora lo stato di guerra.

---

6 All'inizio del conflitto la consistenza delle classi di incrociatori tedesche e britanniche era la seguente:

	Incrociatori corazzati	protetti	leggeri
Germania	8	6	42
Inghilterra	34	19	71

6 nuovi incrociatori leggeri entrarono in servizio per la Germania durante la guerra, nello stesso periodo la Gran Bretagna ne varò altri 28.

7 Nel porto di Dar es Salaam rimanevano la nave di linea *Somali* di 2.500 t. e il vapore *König* di 5.000, oltre al *Tabora* di 8.000 t. Il *Möwe*, pur essendo armato, non aveva alcun valore bellico. Era così vetusto da essere utilizzato come nave idrografica anziché come incrociatore.

La sua precauzione non era d'altra parte eccessiva, poiché ben presto le vedette scorsero, nell'ultima luce a occidente, il fumo dei tre incrociatori britannici, anch'essi a luci oscurate, che rapidamente manovravano per circondarlo. Lo *Hyacinth* gli veniva incontro da dritta con rotta perpendicolare, l'*Astrea* da sinistra ed il *Pegasus* di prora in rotta di collisione; poi tutte e tre le unità virarono di bordo e procedettero di conserva alla nave tedesca, il *Pegasus* davanti e le altre ai suoi lati. La missione del capitano Loof non poteva iniziare sotto peggiori auspici ed era assolutamente necessario, per la salvezza del *Königsberg*, che si togliesse da quell'incresciosa situazione. I messaggi che riceveva alla radio di bordo davano infatti la guerra per imminente, e se si fosse lasciato cogliere dalle ostilità così circondato, non dubitava che un istante dopo gli incrociatori britannici lo avrebbero colato a picco subissandolo di proiettili da tre lati. Diede dunque ordine al direttore di macchina che alzasse la pressione del vapore per raggiungere i 22 nodi, poi attese il tempo necessario perché la pressione fosse sufficiente pregando tutte le divinità marine che il monzone portasse qualche improvviso piovasco.

Gli dèi quella notte dovevano essergli propizi: in breve giunse l'atteso acquazzone tropicale, che nascose il *Königsberg* alla vista dei suoi incomodi compagni. Loof invertì immediatamente la rotta di 180 gradi e portò la velocità da 12 a 22 nodi, navigò ancora per qualche minuto in direzione contraria a quella mantenuta dagli ignari Inglesi e poi diresse verso il largo. Al contrammiraglio King-Hall, quando si accorse dell'inganno, non restò altro che dirigersi con lo *Hyacinth* verso Città del Capo, che era rimasta pericolosamente sguarnita, lasciando all'*Astrea* e al *Pegasus* il compito di perlustrare insenatura per insenatura le coste dell'Africa Orientale Tedesca alla ricerca del fantomatico *Königsberg*.

Alle 11.30 del 4 agosto la stazione radio dell'incrociatore tedesco ricevette una sola parola in codice ripetuta più volte: EGIMA. Quel messaggio significava che la Germania era in stato di guerra con Inghilterra e Francia e pertanto il capitano Loof aveva l'ordine di affondare qualsiasi unità nemica incontrasse; naturalmente, significava anche che in quel preciso istante era cominciata una spietata caccia contro di lui e il suo equipaggio.



Il *Rear Admiral* Herbert King-Hall

## Kreuzerkrieg!

Uno dei più gravi problemi che si presentano al Comandante di una nave corsara è costituito dal rifornimento. Il *Königsberg* era partito da Dar es Salaam con una scorta di 830 tonnellate di carbone e 5.000 miglia di autonomia ad andatura di crociera; ma nella veloce fuga dalla divisione inglese di King-Hall ne aveva consumate ben 120 e non era previsto nessun invio di carboniere dalla madrepatria. Nei primi due giorni di ostilità il capitano Loof incrociò diverse navi di linea tedesche che tentavano di raggiungere un porto africano amico per evitare l'internamento britannico, ma o erano già a corto di combustibile, o erano cariche di antracite indiana di pessima qualità, assolutamente inadatta alle caldaie del *Königsberg*. Alla fine l'incrociatore tedesco incontro il piroscampo nazionale *Zieten* che poteva cedergli un modesto quantitativo di carbone, ma adesso si poneva un ulteriore problema: il trasbordo del combustibile, che non è certamente un'operazione facile da realizzarsi né di breve attuazione, e che mette soprattutto in grave pericolo entrambe le unità nel caso vengano scoperte durante il rifornimento. Il capitano Loof decise dunque di trattenere lo *Zieten* presso di sé in attesa di trovare una baia tranquilla in qualche isoletta, dove effettuare la delicata operazione, ma intanto la sorte gli concesse di fare la sua prima vittima. La mattina del 6 agosto infatti intercettò il piroscampo *City of Winchester*, con un carico di ottimo te indiano<sup>8</sup>. Il *Königsberg* gli intimò l'alt e il comandante del cargo obbedì scambiandolo per un incrociatore britannico, sicché la cattura fu la più facile che si potesse sperare; venti marinai tedeschi presero immediato possesso del vapore sotto la minaccia dei cannoni puntati, e così al capitano Loof non restò che cercare un rifugio per sé, la sua preda e lo *Zieten*.

Si diresse pertanto in una baia nascosta di Hallanija, la più grossa isola dell'arcipelago di Churja Murja, un gruppo vicino alla costa araba tanto poco noto da non comparire neppure su molte carte nautiche inglesi, o così almeno Loof sperava. Da quel riparo chiamò in cifrato il *Somali* perché gli portasse da Dar es Salaam il combustibile sufficiente a riprendere la guerra corsara, e intanto trasbordò le 80 misere tonnellate che lo *Zieten* poteva fornirgli. Contemporaneamente caricò su di questo l'equipaggio e le scorte del *City of Winchester*, che subito dopo venne affondato.

---

<sup>8</sup> Il *City of Winchester* fu il primo vapore a essere catturato dai Tedeschi durante il conflitto.

L'11 agosto lo *Zieten* partì verso il delta del fiume Rufiji, dove i suoi uomini avrebbero ingrossato le forze di terra destinate alle difese dell'Africa Orientale Tedesca, mentre il *Königsberg* rimase in attesa del *Somali* che giunse il giorno successivo. Ma proprio mentre il capitano Loof stava preparando la sua nave al sospirato *rendez-vous* notturno, due riflettori squarciarono dal largo le tenebre, e non scorsero le navi tedesche solo perché in quel momento per buona sorte infuriava un forte temporale. L'incrociatore dovette così allontanarsi rapidamente, dando appuntamento al *Somali*, anch'essa in fuga precipitosa, nella baia di Ras Hafun, a sud di Capo Guardafui.

Il comandante Loof non poteva saperlo, ma il *City of Winchester* aveva lanciato un messaggio di soccorso prima di essere catturato, e questo messaggio era stato raccolto dalla squadra inglese delle Indie Orientali agli ordini del contrammiraglio Pierce, che era stata distaccata nell'Oceano Indiano per dar la caccia al *Königsberg* e all'*Emden*<sup>9</sup>.

Con una navigazione fortunosa il corsaro tedesco giunse a Ras Hafun il 19, dove due giorni dopo arrivò anche il *Somali*. Mai nave fu salutata con tanto entusiasmo: le scorte di carbone dell'incrociatore erano tanto ridotte da non consentirgli più neppure di distillare l'acqua marina per le caldaie e l'equipaggio.

Rifornito di tutto l'occorrente il *Königsberg* diresse verso sud per tentare la fortuna al largo del Madagascar francese. La guerra corsara è fatta di tante piccole astuzie, e il capitano Loof ne mise in atto una molto efficace: cominciò a trasmettere messaggi in chiaro che davano appuntamento a una carboniera immaginaria in tutt'altra zona da quella dove realmente si trovava. Contemporaneamente i marconisti del *Königsberg* usavano la radio che era stata predata al *City of Winchester* per rispondere ai falsi messaggi, il *Somali* intanto, a sua volta, trasmetteva altre fittizie comunicazioni di ipotetiche unità da guerra tedesche che confluivano nell'Oceano Indiano.

Se tale astuta tattica d'*intelligence* contribuì a disorientare i segugi britannici riempiendo il mare di navi fantasma, contribuì però anche a lasciare all'asciutto il carnet di caccia del *Königsberg*, dal momento che inglesi e francesi interruppero per precauzione tutto il traffico commerciale da e per Suez. Così il capitano Loof consumò inutilmente la sua scorta di carbone e dovette di nuovo rifornirsi dal *Somali* nel delta del fiume Rufiji.

La sera del 19 settembre l'incrociatore corsaro fece rotta a nord verso Unguyu, la capitale del sultanato di Zanzibar: se la preda si nascondeva sonnecchiando nei suoi comodi ancoraggi, là era necessario scovarla, e al *Königsberg* era giunta la notizia che in quella rada si era ancorata una nave da guerra britannica. Alle 5 del mattino del 20 il corsaro tedesco entrò silenziosamente nel porto e vi sorprese l'incrociatore leggero *Pegasus*, la carboniera *Banffshire* e il rimorchiatore armato *Helmuth*. Alle 5.10 fu alzata al picco la bandiera di combattimento e partirono le prime salve da una distanza di 4.000 metri. Nel giro di 20 minuti il *Pegasus*, che era ai lavori e aveva le caldaie spente, fu ridotto a un relitto contorto nonostante avesse risposto bravamente al fuoco; subito dopo fu la volta dello *Helmuth*, che si adagiò sul basso fondale dopo un'esplosione, e della stazione radio di terra, che fu messa a tacere con un paio di precise bordate<sup>10</sup>.

Uscito a tutta forza da Unguyu il *Königsberg* si diresse a sud, dove un altro corsaro tedesco, l'*Emdem* del capitano von Müller, stava facendo strage del traffico inglese nell'Oceano Indiano<sup>11</sup>.

---

9 L'*Emdem*, seconda e ultima unità della classe *Dresden*, era anch'esso un incrociatore corsaro di 4.268 t., entrato in servizio nel 1909. Fu affondato il 9 novembre 1914 nella battaglia delle Isole Cocos dall'incrociatore australiano *Sidney*.

10 Il *Pegasus* ebbe 31 morti e 55 feriti.

11 Cfr. J. Jennings, *Emdem, nave corsara*, Longanesi, Milano, 1968.

L'ambizioso progetto del comandante Loof era di doppiare il Capo di Buona Speranza e di far rotta nell'Atlantico per tornare in patria, rifornendosi del combustibile di qualche carboniera catturata. Prima di attuare un tale piano era però necessario riparare le stanche macchine dell'incrociatore, non più revisionate da quando aveva lasciato la Germania e bisognose di pezzi di rispetto. Per questa delicata operazione Loof scelse di rifugiarsi nuovamente nel delta del Rufiji, dove avrebbe potuto far giungere via terra le parti di ricambio dalle officine di Dar es Salaam e rifornirsi dal *Somali*.

Il fiume Rufiji sfocia nell'oceano attraverso sei rami, tre dei quali abbastanza profondi e larghi da essere navigabili per un tratto di diverse miglia. Inoltre due di questi sono intercomunicanti tra loro attraverso dei canali, in modo che il *Königsberg* avrebbe potuto sfruttare entrambe le vie d'uscita in caso di pericolo. Gli inglesi non erano al corrente del profondo pescaggio del fiume e delle sue caratteristiche idrografiche, ma tutta la zona era stata esplorata dal vecchio incrociatore *Möwe* trasformato in unità oceanografica, così che il comandante Loof aveva a disposizione le carte dettagliate del delta che gli permettevano una grande libertà di movimento.

Il 20 settembre il corsaro tedesco entrò nel ramo di Simba Uranga, vi s'inoltrò per tre miglia e diede fondo accanto al *Somali*, un miglio a monte del villaggio indigeno di Silale. Poiché la sosta doveva protrarsi parecchio, e nonostante la nave fosse assolutamente invisibile dal mare, il capitano fece sbarcare delle pattuglie di marinai armati di mitragliatrici e piccoli pezzi da campagna da 37 millimetri, che insieme a soldati regolari stabilirono delle postazioni fisse all'imboccatura dei due principali rami del delta. Fra queste postazioni e il *Königsberg* furono installati ulteriori posti di segnalazione, mentre altre vedette furono collocate lungo la costa a nord e a sud del Rufiji. Adottate tutte le precauzioni del caso, l'equipaggio germanico si apprestò a trascorrere un lungo periodo di ozio tra mangrovie, ippopotami, coccodrilli e feroci zanzare malariche.



L'HMS *Chatham*

## L'assedio

Il medesimo giorno in cui il *Königsberg* aveva fatto irruzione nel porto di Unguyu, l'Ammiragliato britannico aveva distaccato l'incrociatore protetto *Chatham* per dargli la caccia, distogliendolo dalle forze che inseguivano l'*Emdem*. Il *Chatham* era un'unità moderna nettamente superiore alla sua rivale: entrato in servizio nel 1912, armato con otto pezzi da 152, uno da 76 e quattro da 47, era lungo 139 metri, aveva un dislocamento di 5.400 tonnellate e una velocità di 26 nodi. Inoltre il suo comandante Sidney Drury-Lowe era altrettanto sagace quanto Loof, e calcolò che la nave corsara non poteva essersi allontanata troppo dalla zona di Unguyu e perciò doveva aver cercato rifugio in qualche ancoraggio nascosto della costa africana vicino a Zanzibar.

Il primo punto messo a segno dall'ufficiale britannico fu la scoperta della sigla radio del *Königsberg*, AKO, che ottenne dall'intercettazione della conversazione cifrata con un'altra nave tedesca denominata DTM. L'intercettazione, decrittata il 25 settembre, stabiliva che AKO si trovava in una zona imprecisata dell'Africa Orientale Tedesca e confermava l'ipotesi iniziale. Il secondo vantaggio che si procurò Drury-Lowe fu l'intervento di due altri moderni incrociatori, il *Weymouth* ed il *Dartmouth*, varati rispettivamente nel 1910 e 1911.

Circa un mese dopo, il 30 ottobre, erano finalmente giunti al *Königsberg* i pezzi di rispetto costruiti a Dar es Salaam, che i macchinisti montarono subito affinché la nave fosse pronta a muovere nel giro di 48 ore. Lo stesso giorno però la dea Fortuna dovette incapricciarsi del capitano inglese, poiché una sentinella costiera riferì che una lancia a remi si era distaccata da un incrociatore inglese, fermo dietro l'isola di Mafia prospiciente il delta del Rufiji, ed era approdata in un punto della costa non presidiato dai tedeschi. Un marinaio si era poi arrampicato su una palma e aveva visto gli alberi del *Königsberg* e del *Somali*. Quell'incrociatore, Loof non poteva saperlo, era il *Chatham*.

Nelle prime ore pomeridiane del 1° novembre il capitano Drury-Lowe fece mettere in batteria i suoi pezzi e tempestò il *Somali* di bordate incendiandolo. Non riuscì invece a colpire il poco distante *Königsberg*, che non rispose al fuoco per impedire ai telemetristi inglesi di concentrare meglio i colpi e a sera si spostò di altre sette miglia a monte lungo il ramo di Simba Uranga. Il giorno successivo sopraggiunsero il *Weimouth* ed il *Dartmouth*, che bombardarono le postazioni tedesche della costa; subito dopo il *Dartmouth*, che aveva minor pescaggio, si inoltrò nel Rufiji sin quasi al relitto del *Somali* alla ricerca del corsaro, ma temendo di incagliarsi con la bassa marea, tornò indietro. Al capitano Loof non restava a questo punto che addentrarsi ancora lungo il ramo del delta per portarsi fuori tiro delle batterie da 152, camuffare gli alberi della nave con la vegetazione e allacciare una linea telefonica con la costa per ricevere informazioni immediate sulle manovre della forza d'assedio inglese; al suo avversario Drury-Lowe non

restava invece che avvertire l'Ammiragliato della sua scoperta e attendere la risposta. Questa giunse la sera stessa. Era un breve messaggio in chiaro che non poteva essere più eloquente. Diceva soltanto: "Affondare o distruggere il *Königsberg* a qualsiasi costo".

Drury-Lowe però non poteva condurre a termine l'operazione con le sole forze che aveva a disposizione: l'incrociatore tedesco era fuori portata delle sue artiglierie, né egli conosceva abbastanza l'intrico dei canali o la profondità del fiume per andare a scovarlo nei suoi nascondigli. Giunsero allora in suo aiuto diverse altre navi di Sua Maestà: la vecchia carboniera *Newbridge*, destinata a essere sacrificata per bloccare il ramo del delta; il vecchio incrociatore *Goliath* che portava una torpediniera a motore in grado di risalire il Simba-Uranga, e la nave costiera *Duplex*, che fungeva da incrociatore ausiliario.

Il 7 novembre la torpediniera, seguita da quattro lance armate, tentò una ricognizione lungo il canale, ma le guarnigioni tedesche prudentemente distaccate dal capitano Loof, e per nulla falciate dal bombardamento inglese della settimana precedente, aprirono un fuoco micidiale dalla vegetazione. Si trattava di un pugno di uomini raccolti tra i pompieri di Dar es Salaam, marinai di navi mercantili e camerieri di navi passeggeri al comando del capitano Schoenfeld, un piantatore locale richiamato nell'esercito, ma il tiro delle loro mitragliatrici, dei loro mortai e dei loro pezzi da 37, fecero battere in ritirata gli inglesi.

Il cap. Schoenfeld e i suoi uomini non poterono però nulla il 9 novembre, allorché una massiccia azione congiunta di tutte le forze britanniche portò la *Newbridge* ad ancorarsi di traverso al ramo di Simba-Uranga e ad autoaffondarsi per impedire l'uscita al *Königsberg*.

Il successo di Drury-Lowe - un successo parziale, poiché il corsaro tedesco poteva agevolmente dileguarsi attraverso un altro braccio del delta, il Kikunja - fu presto seguito dalla notizia di un nuovo disastro per la Royal Navy. Il giorno seguente all'azione sul Rufiji la squadra del viceammiraglio Maximilian Graf von Spee aveva affondato nella battaglia di Coronel al largo del Sudamerica gli incrociatori *Monmouth* e *Good Hope*, mentre il *Glasgow* era stato costretto a rifugiarsi a Rio de Janeiro seriamente danneggiato. Il contrammiraglio King-Hall richiamò allora il *Dartmouth* e il *Weymouth* per presidiare il Capo di Buona Speranza ed evitare che Graf von Spee passasse dall'Atlantico all'Oceano Indiano a portare aiuto al *Königsberg*; così al comandante Drury-Lowe rimasero soltanto il *Chatham*, il *Goliath* e il *Duplex*, mentre gli occorrevano i grossi calibri capaci di raggiungere e colpire l'avversario, o almeno un aereo per rintracciarlo nel fitto intrico dei canali.

L'Ammiragliato non aveva certo per il momento unità da sprecare nell'assedio, ma fece partire da Durban, prelevandolo dal piroscampo ausiliario *Kinfauns Castle*, un idrovolante Glenn Curtiss con il tenente Cutler, destinato a diventare lo 'scout' del gruppo navale inglese. Il primo volo di ricognizione partì il 19, ma Cutler smarrì la strada del ritorno e ammarò a 18 miglia a sud del *Chatham* con il radiatore totalmente fuori uso. Sembrava che in tutta l'Africa britannica non fosse disponibile al momento nessun pezzo di ricambio, ma qualcuno a bordo del *Chatam* ricordava di aver visto una Ford a Mombasa. In breve lo sfortunato proprietario dell'auto fu espropriato del suo radiatore che, caricato sull'incrociatore *Fox*, venne trasportato per 400 miglia sino al Rufiji e montato sull'aeroplano. Contemporaneamente giunsero al delta del fiume i rimorchiatori armati *Adjutant* e *Helmuth*, rimesso a galla dopo il disastro di Unguyu.

Drury-Lowe chiedeva incrociatori pesanti con calibri da 234 e gli venivano mandati vecchi rimasugli di porto; in compenso Cutler, nel volo successivo, avvistò il *Königsberg* ... e sfasciò l'apparecchio durante l'ammarraggio.

Fortunatamente per i britannici fu scovato un secondo Glenn Curtiss di cui si ignorava l'esistenza a Durban, e questa volta l'aereo era tanto efficiente da poter trasportare anche un osservatore oltre al pilota. Cutler però riuscì a precipitare una seconda volta e a farsi prendere prigioniero dai tedeschi. Così Drury-Lowe perse anche il secondo 'occhio' della sua squadra.

Le cose però non andavano meglio neppure per il comandante Loof, che era riuscito a recuperare solo una minima parte del carbone contenuto nel relitto del *Somali*, ed era costretto ad accendere le caldaie soltanto per spostarsi, mentre doveva usare legno locale per le cucine e la potabilizzazione dell'acqua. Un ulteriore tentativo di risalire il Simba-Uranga effettuato dallo *Helmuth* e dall'*Adjutant* fu nuovamente frustrato dai tedeschi del capitano Schoenfeld, e così giunse il Natale del 1914. La radio del *Fox* spedì un messaggio in chiaro a *Konny*, come gli inglesi chiamavano familiarmente il *Königsberg*, che diceva: "Vi auguriamo buon Natale e buon anno, speriamo di vedervi presto". Con identico senso dell'umorismo Loof fece rispondere: "Grazie, altrettanto a voi. Se volete vedermi, sono sempre in casa".

A gennaio ci fu un passaggio di consegne tra i britannici: Drury-Lowe lasciò il blocco con il suo *Chatham* e fu sostituito dal contrammiraglio King-Hall. Questi mandò di nuovo l'*Adjutant* a forzare le difese tedesche della costa, ma questa volta il rimorchiatore fu addirittura catturato dagli uomini del delta, depredato dei tre cannoni da 47 e delle mitragliatrici, e ancorato come trofeo a fianco del *Königsberg*.

Fu l'ultima vittoria dei 'tigrotti' germanici, poiché a marzo l'ammiragliato, scomparso ormai il pericolo costituito dalla squadra di von Spee<sup>12</sup>, decise di farla finita e inviò nella zona il *Weymouth*, lo *Hyacinth*, l'incrociatore neozelandese *Pyramus*, quello australiano *Pioneer* e l'incrociatore ausiliario *Kinfauns Castle*, nonché un'intera squadriglia di idrovolanti Sopwith ben più moderni e potenti dei Curtiss.

Frattanto anche a Berlino si ricordarono del *Königsberg*, l'ultima unità da guerra nazionale rimasta nell'Oceano Indiano dopo l'affondamento dell'*Emdem*, che così egregiamente teneva impegnate tante navi britanniche. Fu dunque annunciato a Loof per radio il prossimo arrivo al largo delle coste dell'Africa Orientale Tedesca di un piroscafo *Sperrhrecher A* - 'Forza-blocco A' - con 1.600 tonnellate di carbone, munizioni, viveri in scatola e rifornimenti per il piccolo esercito della colonia<sup>13</sup>. Nonostante il termine pomposo di Forza-blocco, che farebbe pensare a chissà quale poderosa unità, si trattava semplicemente dell'ex bastimento inglese *Rubens*, internato in Germania all'inizio delle ostilità, che viaggiava sotto la falsa identità del piroscafo danese *Kronborg*. Il progetto dell'ardita spedizione era il seguente: il *Rubens-Kronborg* doveva scaricare a Tanga 1.800 fucili e relative cartucce per le truppe coloniali; contemporaneamente il *Königsberg* doveva forzare il blocco inglese e incontrare la sua nave rifornitrice - *Hillshiff* in termine tedesco - in un luogo dell'Oceano Indiano da stabilire.

Sappiamo però che i britannici avevano decrittato il codice cifrato del *Königsberg* sin dal settembre del 1914, e perciò erano in grado di ascoltare tutti i messaggi scambiati tra l'incrociatore e la nave ausiliaria; così, quando questa stava per entrare a Tanga il 14 aprile, trovò ad aspettarla lo *Hyacinth* che la ridusse a un relitto, dal quale poterono essere recuperate solo poche casse di

---

12 Affondata insieme al suo comandante, nella battaglia delle Falkland l'8 dicembre 1914. Cfr. M.Mcnally, *Coronel and Falklands 1914*, Osprey, Oxford, 2012.

13 L'equipaggio del *Königsberg* soffriva di una cronica mancanza di approvvigionamenti, e sopravviveva mangiando frutti tropicali, cacciagione e soprattutto carne di ippopotamo.

munizioni da 105 e scarsi viveri, che furono immediatamente spediti al *Königsberg* per via terrestre.

Privo del prezioso carbone della nave ausiliaria, l'equipaggio dell'incrociatore sentì che l'unico servizio che poteva ancora offrire alla patria in guerra era quello di tenere immobilizzata una consistente forza navale nemica; ma a bordo tutti sapevano anche che era suonata l'ora della fine. Dal 25 aprile infatti erano ricominciati i voli di ricognizione che avevano immediatamente individuato la nave tedesca, e ai primi di giugno giungevano a rinforzare il blocco due monitori, armati ciascuno di due cannoni da 152 e un obice da 128.

I monitori *Severn* e *Mersey* non erano altro che dei pontoni corazzati lunghi 87 metri e larghi 13, con un dislocamento di 1.200 tonnellate e un pescaggio di un metro e settanta. Si trattava di imbarcazioni costruite dai cantieri Vickers per il Brasile e requisite dal governo britannico all'inizio delle ostilità. La loro concezione e struttura li rendeva simili al celebre *Monitor* della guerra di Secessione americana, e perciò erano irrimediabilmente antiquati e superati dall'evoluzione della tecnologia moderna: tenevano infatti poco il mare e sviluppavano una velocità di appena 12 nodi. Erano però pesantemente protetti e quindi invulnerabili alle difese costiere tedesche, ma soprattutto erano in grado di navigare lungo il Rufiji e di attaccare direttamente il *Königsberg* con i loro calibri nettamente superiori a quelli dell'incrociatore leggero.

Per l'assalto fu scelta la giornata del 6 luglio. I due monitori partirono alle 16.45 risalendo di notte il ramo Kikunja per giungere verso le 6 del mattino all'isola di Cengini, che separa il Kikunja dal Simba-Uranga, dove era ancorato il *Königsberg*. Riparandosi dietro l'isola, alle 7 il *Severn* e il *Mersey* aprirono il fuoco da 1.000 metri, mentre gli aerei in volo dirigevano il tiro. Gli artiglieri tedeschi risposero immediatamente, guidati dalle vedette appostate sull'isola di Gengini, che potevano osservare alla perfezione il nemico, e alle 7.40 un proietto da 105 mise fuori uso un pezzo da 152 del *Mersey* uccidendo quattro cannonieri. Il monitore cercò di manovrare per usare il pezzo di poppa, ma le caldaie erano momentaneamente in avaria e il suo comandante segnalò al *Severn*-che non poteva proseguire il fuoco.

Il suo gemello fu invece più fortunato, in quanto alle 7.55 mise a segno un colpo che distrusse un cannone del *Königsberg* uccidendo due marinai; poi entrambi i monitori si spostarono più a valle e il *Mersey*, riparate le macchine, poté girarsi e usare il pezzo poppiero. Tuttavia era venuta a mancare la ricognizione aerea per esaurimento del carburante e i tiri dei due monitori non inquadrarono più l'avversario. Alle 17, con l'approssimarsi dell'imbrunire, le due unità si ritirarono dopo aver sparato 635 colpi e averne messo a segno solo uno.

Un identico attacco fu portato l'11 luglio, dopo aver eliminato le vedette tedesche sull'isola di Gengini. Ancora una volta lo sfortunato *Mersey* ricevette un proietto da 105 a bordo che gli mise fuori uso il pezzo di poppa, ma all'ottava salva il *Severn* inquadrò perfettamente il *Königsberg*, e da quel momento cominciò a smantellarlo.

Era un uso consolidato dell'ingegneria navale del XIX e della prima metà del XX secolo che una nave fosse progettata con una protezione in grado di difenderla dai proiettili dello stesso calibro che imbarcava a bordo. Il *Königsberg* era dotato di pezzi da 105, e pertanto la corazzatura parziale del ponte poteva resistere solo a colpi da 105; ma il *Severn* sparava bordate da 152 con una traiettoria molto alta per superare l'isola di Gengini, e queste quindi cadevano oltretutto con un angolo d'impatto devastante, alle quali l'incrociatore rispondeva con salve diradate di soli quattro pezzi perché a corto di proiettili.

I primi colpi del *Severn* sfondarono il deposito munizioni di poppa, che deflagrarono; i successivi misero fuori uso i pezzi di prora, mentre un proietto scoppiò in plancia ferendo leggermente il capitano Loof. Alle 13.30 restavano al *Königsberg* due soli cannoni in efficienza con due colpi ciascuno, uno dei quali, uno shrapnel

inutile contro i monitori, fu usato per abbattere un Sopwith e segnò il 'canto del cigno' dell'incrociatore. Qualche minuto dopo un proietto da 152 devastò la poppa e le schegge ferirono di nuovo Loof, tanto gravemente che i suoi uomini lo credettero morto fino a quando il capitano non fece cenno al primo ufficiale Koch che era ancora in grado di tenere il comando.

Il *Königsberg* ormai taceva per sempre e i superstiti lo abbandonarono per raggiungere le rive del Rufiji, portando con loro il comandante su una barella di fortuna. Una squadra diretta da Koch si occupò di gettare nel fiume gli otturatori dei cannoni ancora efficienti e di affondare la nave facendo esplodere le spolette dei siluri. Alle 14, del *Königsberg* spuntava dall'acqua soltanto la cima dell'albero, sul quale sventolava ancora, ostinatamente, la bandiera di combattimento.

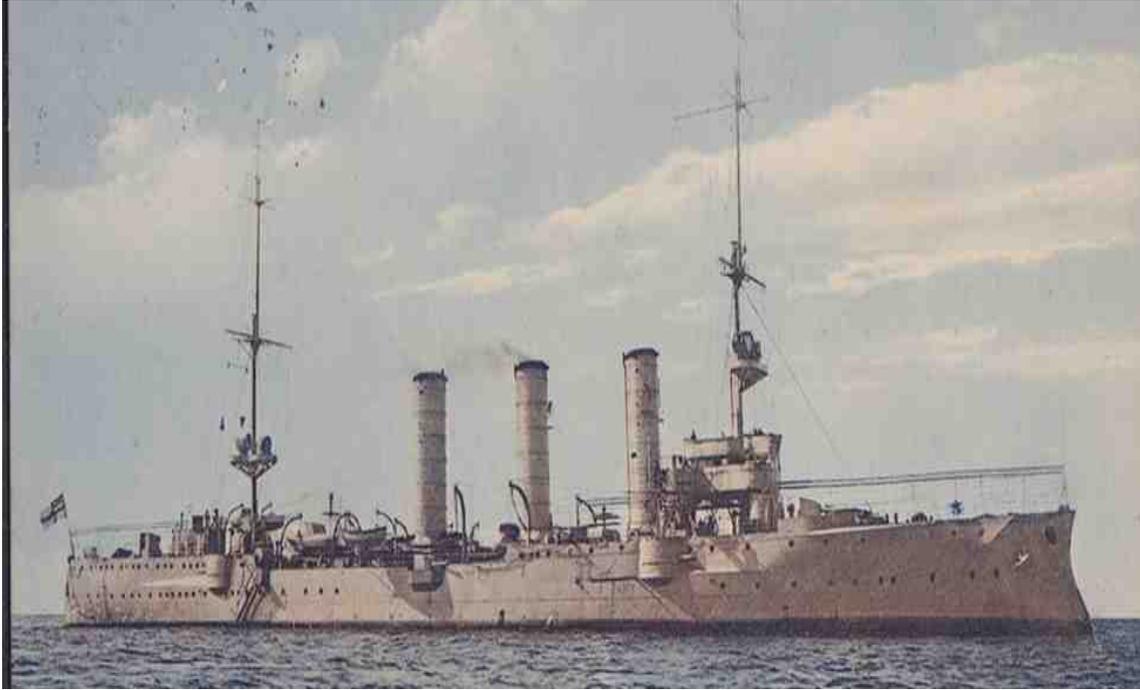
Il suo equipaggio aveva avuto 22 morti, 24 feriti gravi e 24 feriti leggeri; 100 uomini avevano già lasciato in precedenza l'incrociatore per unirsi al minuscolo esercito coloniale che avrebbe resistito sino al 1918; rimanevano illesi 172 marinai dei 322 che avevano lasciato Kiel nell'aprile del 1914.

La loro avventura di romantico sapore salgariano tuttavia non era ancora conclusa. Dopo essersi consigliati, con una costanza tutta teutonica, il giorno successivo ritornarono sul relitto, e ammainarono la bandiera di combattimento che consegnarono solennemente al capitano Loof, successivamente smontarono i cannoni superstiti, recuperarono gli otturatori dal fango del Rufiji e li portarono a terra insieme a tutto ciò che si poté recuperare dalle lamiere sommerse del *Königsberg*; infine tinsero le loro uniformi blu con del tè e si trasformarono in soldati e guerriglieri della giungla tropicale, passando sotto il comando del generale von Lettow-Vorbeck che difendeva la colonia, e trascinandosi dietro i pezzi da 105 salvati dal relitto.

Combatterono così fino al novembre del 1918 ... Ma questa è un'altra storia<sup>14</sup>.

---

14 Quando nel 1919 il comandante Max Loof tornò a Berlino dalla prigionia, sfilò sotto la Porta di Brandeburgo salutato come un eroe insieme ai superstiti della guerra in Africa Orientale. Dell'equipaggio del *Königsberg* erano sopravvissuti 15 marinai. Certamente quei superbi combattenti avevano saputo tener fede sino alla fine al motto della loro nave che così recitava: *Essere forti davanti al nemico, essere difensori della Patria, e rimanere fedeli fino alla morte e attraverso tutte le battaglie e tutte le prove. Ecco quale sarà sempre la prima regola di questo equipaggio.* [Da noi, invece, chi tornò dalla prigionia fu trattato malissimo dallo stesso Regio Esercito ed ai reduci dal fronte si sputava in faccia, naturalmente da chi al fronte non era mai stato; non ci si chieda perciò perché poi nacque il Fascismo proprio come movimento di ex combattenti con tutto quello che ne derivò alla nostra disgraziata nazione. n. d. r.]



*Il Königsberg*

Si osservino le contenute dimensioni e la linea particolarmente affusolata e filante del *Königsberg*.

Gli incrociatori della classe *Berlin* si riconoscevano per l'albero di trinchetto a proravia della plancia; ai primi due (*Berlin* e *Lübeck*) furono montate delle turbine a vapore tipo Parsons da 14.000 hp, ma i risultati furono deludenti, sicché per i successivi si tornò alle motrici alternative a triplice espansione.