

"1914. La vicenda del Goeben e del Breslau nel porto di Messina".

Alla vigilia della Grande Guerra nel porto di Messina

CLAUDIO FRANCATO

Tratto da: V. CARUSO. Messina nella Prima Guerra Mondiale, EDAS, 2007



1914. Rotta del Goeben e del Breslau nel Mediterraneo

Il 28 luglio 1914 l'Austria Ungheria aveva dichiarato guerra alla Serbia.

Il 3 agosto successivo la Germania aveva siglato un'alleanza difensiva con la Turchia, in previsione di un imminente impegno bellico contro la Russia, a fianco dell'Impero Austro Ungarico.

La notizia di tale accordo era giunto all'Ammiraglio Wilhelm Souchon, comandante della Divisione navale tedesca del Mediterraneo, nelle prime ore del 4 agosto, unitamente all'ordine del Comando navale germanico di raggiungere immediatamente Costantinopoli da dove sarebbe poi stato agevole effettuare operazioni navali nel Mar Nero contro la Squadra Russa e, perfino, lanciare scorrerie nel Mediterraneo contro il traffico navale anglo francese, in considerazione dello scoppio delle ostilità anche contro queste Potenze, ormai inevitabile. 1914. Rotta del Goeben e del Breslau nel Mediterraneo.

Anche la Francia si preparava ad organizzare ed assicurare la protezione dei convogli e del traffico mercantile con l'Africa del Nord, ed a tal fine aveva concentrato a Tolone la Squadra navale, al comando dell'Ammiraglio De Lapeyrère..

Questi sapeva soltanto che le due navi costituenti la Divisione tedesca, l'incrociatore da battaglia "Goeben" e l'incrociatore leggero "Breslau", si trovavano rispettivamente alla fonda a Tirano, presso Pola, e a Durazzo. Non era però a conoscenza di eventuali successivi movimenti delle due unità. Mentre disponeva che una corazzata e la "Divisione di complemento" si apprestassero a fornire protezione ai convogli che dovevano iniziare, il 5 agosto, a trasportare truppe e materiali dalle colonie nordafricane al territorio metropolitano, apprese che il Goeben ed il Breslau erano giunti a Brindisi nella notte tra il 31 luglio e l'1 agosto.

Infatti l'Ammiraglio Souchon aveva intuito che l'Italia, nonostante la propria appartenenza alla Triplice Alleanza, in realtà si apprestava ad un cambio di schieramento. Le Autorità italiane,

preoccupate di non entrare in contrasto con Francia ed Inghilterra, si erano mostrate molto fredde e, col pretesto delle cattive condizioni marine, avevano negato qualsiasi rifornimento, ponendo un serio impedimento ai piani operativi germanici.



Incrociatore da battaglia Goeben. Nave Ammiraglia della marina Germanica nel Mediterraneo.

L'avaria a due caldaie del Goeben aveva sin dall'inizio reso inattuabile il trasferimento della Divisione nell'Atlantico per intraprendervi la guerra di corsa in quel Teatro operativo a danno degli intensissimi e vitali traffici mercantili anglo francesi in quel teatro operativo.

Il pomeriggio del 2 agosto, dopo essere uscite dall'Adriatico, le due navi entravano nel Porto di Messina ove, dopo vari tentennamenti fu loro concesso di rifornirsi di carbone da alcune navi mercantili tedesche ancorate ivi ancorate. Da questi furono anche prelevati circa 350 marinai per completare i ranghi di guerra degli equipaggi (secondo piani operativi da tempo predisposti e tenuto conto che la marina mercantile era adde "strata e preparata, in caso di eventi bellici, a dare il massimo contributo alla marina militare). Le suddette operazioni terminarono nelle prime ore del mattino del 3 agosto, quando Goeben e Breslau ripresero il mare.

Nel frattempo, anche la Squadra britannica, al comando dell'Ammiraglio Milne, già dal 30 luglio riunita, si mobilitava per ricercare il Goeben, giustamente ritenuto una pericolosa spina nel fianco in Mediterraneo, disponendosi con due incrociatori da battaglia, l'Inflexible e l'Indomitable, tre incrociatori corazzati, l'incrociatore protetto Gloucester ed 8 cacciatorpediniere, a battere il Canale di Sicilia per intercettare eventuali movimenti del Goeben e del Breslau contro i porti africani francesi e le stesse basi di Gibilterra e Malta.

La mattina del 3 agosto (la dichiarazione di guerra tra Francia ed Inghilterra e Germania si prevedeva per le prime ore del 4 agosto) tutte le forze navali erano in navigazione:

la Divisione Tedesca, uscita da Messina, dirigeva, passando a nord delle coste siciliane, verso i porti francesi di Bona e Philippeville (in Algeria) per il progettato loro bombardamento nella giornata del 4;

la Squadra Britannica era in navigazione verso l'Adriatico, ad eccezione dell'Inflexible, rimasto a Malta, e dell'incrociatore protetto Chatam, inviato a Messina per sorvegliare lo Stretto;

la Flotta Francese del Mediterraneo aveva iniziato la traversata da Tolone verso Algeri, Orario e Philippeville, alla lenta andatura di 12 nodi, per rilevarvi i convogli diretti in Francia.

L'incrociatore Chatam, raggiunte le acque dello Stretto di Messina, aveva appreso che le navi tedesche erano appena partite, dirette verso le acque del Tirreno. L'Ammiraglio Milne, prontamente di ciò informato, ebbe così la certezza che esse non si trovavano più nell'Adriatico, né vi erano

dirette. Fu subito dato ordine al Contrammiraglio Troubridge di dirigersi verso ovest, passando a sud della Sicilia, con i due incrociatori da battaglia Indomitable ed Indefatigable; il Chatam, costeggiando la Sicilia a nord, doveva assicurarsi che le navi tedesche non vi si trovassero. L'Inflexible, con lo stesso Milne a bordo, avrebbe pattugliato il Canale di Sicilia.



Il Goeben e il Breslau in fuga da Messina

L'Ammiraglio britannico, costantemente informato, aveva telegrafato al Comandante della Squadra del Mediterraneo, imponendogli di pedinare il Goeben, nell'imminenza della dichiarazione di guerra, così da essere pronto a distruggerlo con le superiori forze a sua disposizione. Alle 20.00 dello stesso 3 agosto, l'Ammiraglio ordinò che l'Indefatigable e l'Indomitable sbarrassero lo Stretto di Gibilterra nell'eventualità, ritenuta probabile, che Goeben e Breslau ne tentassero l'attraversamento per operare in Atlantico.

La dichiarazione di guerra giunse alle prime ore del 4 agosto, con l'annuncio dell'apertura delle ostilità tra Francia e Germania.

Pochi minuti prima della mezzanotte, Souchon ricevette un radiomessaggio dalla Germania che gli imponeva di dirigersi immediatamente verso Costantinopoli. In effetti era questa la decisione più facile da mettere in pratica: la Gran Bretagna era ancora neutrale e la Flotta francese era troppo lenta e distante per raggiungere in tempo le navi tedesche.

Tuttavia Souchon decise di proseguire verso Bona e Philippeville, che furono bombardate alle prime ore del 4 agosto. Il Breslau sparò 60 colpi d 105 mm. ed il Goeben 43 colpi da 280 mm., alle massime distanze, senza ottenerne grossi risultati.

Le due navi, alle 08.00 del 4 agosto si diressero nuovamente verso Messina, sempre con rotta a nord della Sicilia, nella speranza di ricaricare.

Alle 09.30, a circa 50 miglia a nord di Capo Bon, le navi tedesche, dirette ad est, si incrociarono con quelle britanniche (Indefatigable ed Indomitable) dirette ad ovest: vi furono attimi di grandissima tensione ed incertezza ed i cannoni furono minacciosamente puntati da ambo le parti, ma, poiché la guerra tra i due Paesi non era ancora stata dichiarata, non si sparò anche se non fu scambiato, come d'uso tra navi da guerra, alcun saluto.

Il capitano di vascello Kennedy, comandante britannico, superate le navi tedesche, invertì prontamente la rotta e si accodò ad esse, avvisando telegraficamente Londra dell'avvenuto incontro. Winston Churchill, che allora ricopriva la carica di Primo Lord dell'Ammiraglio, non appena informato, diede ordine di passare all'azione nel caso che le navi tedesche avessero attaccato i

trasporti francesi, ma subito dopo bloccò l'ordine atteso che nessuna azione ostile poteva essere effettuata prima della dichiarazione di guerra tra le due Nazioni.

Ma il Goeben ed il Breslau, che avevano di recente effettuato il carenaggio, filando alla velocità massima di 27 nodi, avevano già distanziato le unità britanniche che, con le carene incrostate, non superavano i 25.

Solo l'incrociatore Dublin, proveniente da Biserta, mantenne il contatto visivo fino alle ore 21.00, dopodiché la distanza e l'oscurità sottrassero all'ansiosa attenzione dei britannici gli ulteriori movimenti dei tedeschi. Souchon poté così dirigersi non più tallonato verso Messina.



Il Goeben e il Breslau nei Dardanelli dopo la fuga da Messina

In considerazione dell'annuncio ufficiale da parte dell'Italia della propria neutralità, da cui derivava il divieto per unità navali belligeranti di addentrarsi per oltre 6 miglia nelle acque territoriali italiane, indusse Milne a disporre la riunione di Indefatigable ed Indomitable con l'Inflexible al largo dell'isola di Pantelleria per l'indomani 5 agosto. Tuttavia l'incrociatore protetto Gloucester fu egualmente distaccato a sud dello Stretto di Messina, e gli altri incrociatori, corazzati e leggeri, furono inviati a sorvegliare l'imboccatura del canale d'Otranto nell'eventualità che i tedeschi decidessero di tornare a Pola.

Il 5 agosto Goeben e Breslau erano di nuovo a Messina, con i depositi di carbone pressoché vuoti.

Questa volta le Autorità navali italiane rifiutarono categoricamente, a causa della dichiarata neutralità, di rifornire le due navi che, in quanto appartenenti a Nazione belligerante, non potevano sostare per più di 24 ore nelle acque territoriali.

Iniziò così una serie di defatiganti colloqui ed incontri tra l'Ammiraglio tedesco ed i responsabili della Difesa Marittima e della Capitaneria di porto di Messina. In realtà Souchon tentava di guadagnare tempo per consentire di caricare a bordo delle sue navi il carbone ancora una volta reso disponibile dalle navi mercantili tedesche presenti in porto.

L'atmosfera andò caricandosi di ora in ora di tensione e nervosismo: per la Divisione tedesca rifornirsi era del tutto vitale, poiché in caso contrario essa non avrebbe potuto non solo procedere ad elevata andatura, che avrebbe comportato il vertiginoso aumento del consumo di carbone, ma addirittura avrebbe finito di trovarsi con le macchine ferme in mare alla mercè del nemico. Inoltre il rifornimento doveva avvenire nel più breve tempo possibile per non correre il rischio di farsi trovare imbottigliata nelle acque dello Stretto dalle preponderanti forze britanniche che

certamente stavano sopraggiungendo alla massima andatura. Una prova di forza con gli italiani avrebbe automaticamente condotto a conseguenze enormemente infauste: si sarebbe rischiato di dover aprire il fuoco all'interno di un Porto affollato di navi mercantili di diverse nazionalità, difeso da squadriglie di torpediniere e sotto il tiro delle batterie costiere, circondato da zone densamente abitate. Le distruzioni ed il tributo di sangue che ne sarebbero comunque derivati avrebbero trasformato la neutralità italiana in immediato e diretto impegno bellico a fianco delle Potenze dell'Intesa, infliggendo una decisiva sconfitta al "partito germanico" che ancora, sia pur minoritario, esisteva in Italia, mobilitando con la violenta indignazione per la violata neutralità tutta l'opinione pubblica italiana contro la Germania.

Inoltre, eventuali danni alle navi tedesche che ne avessero limitato la mobilità e ridotto l'efficienza bellica avrebbero comunque reso inevitabile e più agevole la loro distruzione da parte della sopravveniente flotta nemica.

Da parte italiana, la posizione non era delle più semplici.

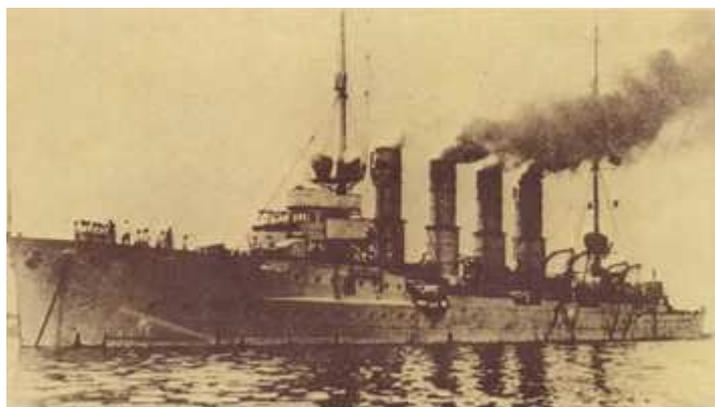
Nel pomeriggio del 6, erano state caricate 1.500 tonnellate di combustibile e le schermaglie diplomatiche si erano ormai esaurite. Non erano ancora sufficienti a consentire l'arrivo a Costantinopoli.

Inoltre erano giunte notizie circa un atteggiamento non favorevole dei Turchi che sembrava non intendessero consentire l'ingresso dei Dardanelli, a dispetto dei patti stipulati con la Germania. Fu tuttavia scartata l'ipotesi più facilmente perseguibile di rientrare a Pola, che però avrebbe provocato l'imbottigliamento delle navi tedesche nell'alto Adriatico. Si decise di perseguire comunque il più prestigioso e politicamente significativo obiettivo di raggiungere Costantinopoli. Così Souchon, alle ore 17,00 del 6 agosto, salpò da Messina.

Milne, nella serata del 5 aveva avuto notizie che i tedeschi si trovavano a Messina. Il mattino successivo egli aveva raggiunto con le sue navi l'imboccatura settentrionale dello Stretto.

Ma fu avvisato dal Gloucester che le unità germaniche si erano già dirette ad est. La neutralità italiana impediva a Milne di addentrarsi nelle acque dello Stretto: la via più diretta per inseguire i tedeschi. Quando, alle 23,00, giunse il telegramma dell'Ammiragliato lo autorizzava a procedere, era ormai troppo tardi.

Il Gloucester, nel frattempo, tallonava le navi tedesche che costeggiavano le coste calabre, tenendosi all'interno delle acque territoriali italiane, dando la falsa impressione di volersi dirigersi verso il Canale d'Otranto.



Incrociatore leggero Breslau appartenente alla Marina di guerra Germanica

In realtà, alle 23,00 esse virarono rotta dirette verso Capo Matapan.

A quel punto, Milne che aveva a sua volta necessità di fare carbonare i suoi incrociatori da battaglia, non poteva intervenire. Ordinò allora a Troubridge (al comando di quattro incrociatori corazzati ed otto cacciatorpediniere) che si trovava al largo di Cefalonia, di dirigere a sud per intercettare il Goeben e il Breslau. Anche il Dublin e due caccia, si diressero da Malta verso est a tutta velocità.

Secondo i calcoli le navi di Troubridge avrebbero incrociato le unità tedesche alle 6,00 del 7 agosto, ma tenuto conto della assoluta superiorità dei cannoni da 280 mm in dotazione agli incrociatori corazzati britannici, il comandante britannico non rischiò un combattimento che quasi certamente avrebbe avuto esito disastroso per lui.

Solo il Gloucester continuava ad inseguire i tedeschi. Allora Souchon, per liberarsi del fastidioso tallonamento, diede ordine al Breslau di allontanarlo.

Si verificò un breve scambio di colpi tra i due incrociatori ed il Gloucester ruppe il contatto.

Alle 16,30 le navi tedesche doppiarono Capo Matapan e nella notte tra il 7 e l'8 agosto entrarono nell'Egeo.

Dopo aver carbonato a mezzo di una carboniera tedesca inviata da Atene, esse rimasero in quel mare in attesa dell'autorizzazione turca ad entrare nei Dardanelli.

La notizia che anche la flotta britannica, finalmente, stava raggiungendo l'Egeo, e il cedimento turco di fronte alle pressioni diplomatiche tedesche, fecero sì che, senza ulteriori indugi, il Goeben e il Breslau entrassero negli Stretti.

La missione era conclusa. La presenza delle navi germaniche costituì un ulteriore elemento che indusse la Turchia ad entrare in guerra a fianco degli Imperi Centrali e l'azione delle unità navali fece sentire tutto il suo peso nelle successive operazioni contro la Russia

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

GIORGERINI G. Storia della Marina 1805-1980: tecnologie, profili, battaglie. Fabbri, 1978

LE FLEMING H. M. Warships of World War I. Ed. Ian Allan, 1961

M. LO CURZIO. La Fortificazione Permanente dello Stretto di Messina. Messina, EDAS, 2006