

La Città OltreLeMura
A cura di Enzo CARUSO

Gli incrociatori germanici Goeben e il Breslau nel porto di Messina alla vigilia della Grande Guerra

Il 28 giugno 1914, con l'attentato di Sarajevo in cui persero la vita l'erede al trono d'Austria, l'arciduca Francesco Ferdinando e sua moglie, ad opera del nazionalista serbo Gavrilo Princip, scoccò la scintilla della I Guerra Mondiale. Il 28 luglio l'Austria dichiarò guerra alla Serbia e immediatamente scattarono le clausole delle alleanze stabilite tra gli Stati europei. Nel giro di appena due giorni, dal conflitto fra Austria e Serbia si passò ad una guerra europea.

All'ordine di mobilitazione generale, impartito all'Esercito il 29 luglio dallo Zar di Russia (appartenente alla Triplice Intesa), rispose la Germania (Triplice Alleanza), che dichiarò guerra alla Russia (1 agosto) e alla Francia (3 agosto); l'Inghilterra scese in campo il giorno dopo. Fra gli aderenti a questi schieramenti, solo l'Italia dichiarò la sua neutralità¹.

In un clima denso di tensione, nel quale le terribili notizie di guerra si andavano rincorrendo e sovrapponendo sulle pagine dei giornali, il 2 agosto 1914 giunsero nel porto di Messina per rifornirsi di carbone, provenienti da Brindisi, l'incrociatore da battaglia Goeben e l'incrociatore leggero Breslau facenti parte della flotta germanica del Mediterraneo.

I comandanti delle navi, non ancora al corrente della dichiarazione di guerra della Germania alla Russia, ne appresero la notizia dalla Gazzetta di Messina, la mattina del 3 agosto.

¹ GENTILE, RONGA - Storia e Geostoria, il Novecento e l'inizio del XXI secolo, vol. 5A, Ed. La Scuola, Brescia, 2005.



Incrociatore leggero BRESLAU

Le autorità italiane, in virtù della dichiarata neutralità dell'Italia, preoccupate di non entrare in contrasto con Francia e Inghilterra, concessero alle navi, dopo vari tentennamenti, di rifornirsi segretamente di combustibile da alcune navi mercantili tedesche ancorate nel porto.

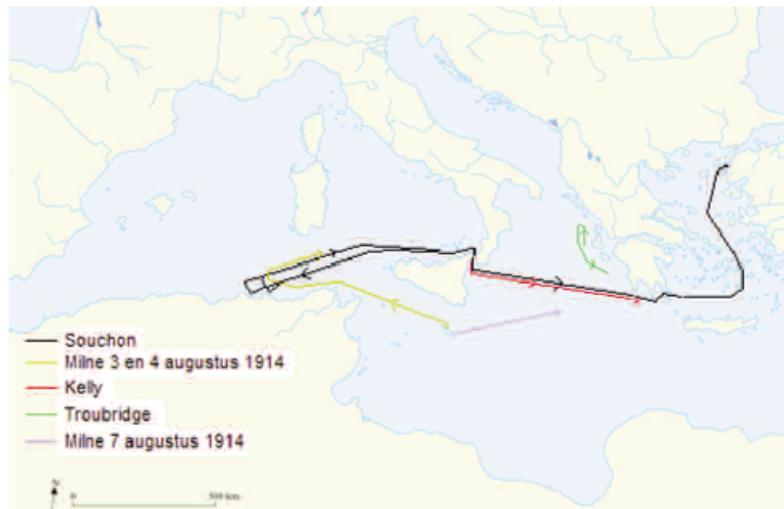
La mattina del 3 agosto (la dichiarazione di guerra tra Francia ed Inghilterra e Germania si prevedeva per le prime ore del 4 agosto) tutte le forze navali erano in navigazione:

la Divisione Tedesca al comando del Contrammiraglio Souchon, 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 agosto;

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, Orano e Philippeville, alla lenta andatura di 12 nodi, per rilevarvi i convogli diretti in Francia.²

² FRANCATO C. - La vicenda del "Goeben" e del "Breslau" Alla vigilia della Grande Guerra nel porto di Messina. Tratto da: V. CARUSO. Messina nella Prima Guerra Mondiale, EDAS, 2007



Rotta del Goeben e del Breslau nell'agosto del 1914

GAZZETTA DI MESSINA E DELLE CALABRIE - 3.8.1914

La Squadra tedesca del Mediterraneo nel nostro porto

Il rifornimento proibito. La notizia della guerra

Ieri mattina, alle ore 11 proveniente da Brindisi è entrata nel porto, ormeggiandosi alla boa n° 1, l'incrociatore tedesco Breslau al comando del Capitano di Vascello Ketiner.

La Breslau che disloca 5000 tonnellate ed ha un equipaggio di 373 uomini, fa parte della squadra tedesca del Mediterraneo, che sino a pochi giorni fa trovavasi nelle acque dell'Albania di dove fu richiamata in vista del gravissimo momento politico.

Alle ore 14 poi, proveniente dalle acque di Durazzo e Brindisi, entrava la magnifica "dreadnought" Goeben, nave ammiraglia della stessa squadra.

La Goeben, che disloca 22.000 tonnellate ed ha un equipaggio di 1.100 uomini, è al comando del Capitano di Vascello Ackermann, ed ha a bordo il Contrammiraglio Souchon, comandante la Squadra.

La Goeben salutò al suo arrivo la Piazzaforte con le salve regolamentari, andando ad ancorarsi al Ringo. Alle salve, rispose il Forte S. Salvatore. Le due navi dovevano qui rifornirsi di carbone e viveri, e questi rifornimenti erano stati già disposti. Ma naturalmente, essendo scoppiata la guerra, il rifornimento non poté aver luogo.

Le barcacce della Stinnes che cariche di carbone s'erano accostate a bordo della Breslau, furono invitate dalle nostre autorità ad allontanarsi.

A terra era pronto un carico di zucchero e farina, ma la Dogana trattenne e l'uno e l'altra.

Fu solo permesso l'imbarco di 100 sacchi di patate.

A bordo della Breslau e della Goeben erano saliti, per le formalità d'uso, gli ufficiali Condio della Difesa Marittima e Startero della R. Capitaneria di porto. Si recò pure il Console tedesco, cav. Jacob, che quindi sbarcò accompagnato da un ufficiale dalla nave ammiraglia e si recò al telegrafo per sapere se ci fossero notizie dirette dalla Germania per la Squadra.

Questa, sino al momento del suo arrivo a Messina, ignorava la notizia della proclamazione della guerra tra Germania e Russia che fu appresa soltanto nel nostro porto.

Gli ufficiali del Goeben soprattutto chiesero ansiosamente la nostra Gazzetta che fu loro consegnata dal tenente Condio e recapitata quindi all'Ammiraglio. Furono chieste a bordo molte copie del nostro giornale.

Un ufficiale che conosce l'italiano lesse, traducendolo, il discorso dell'Imperatore Guglielmo a Berlino.

Il discorso fu ascoltato dagli ufficiali e posti in quadrato, a capo scoperto religiosamente.

Alla fine della lettura, gli ufficiali proruppero in un triplo "urrà" all'Imperatore.

Crediamo di sapere che fra le 16 e le 17 alla Squadra dev'essere pervenuto qualche disposizione da Berlino.

Le navi, che sono in pieno assetto di guerra, si preparano infatti a lasciare il nostro porto per ignota destinazione.

Molta folla osserva le belle navi.

Com'è facile comprendere, i forti marinai tedeschi hanno accolto da buoni soldati la notizia della guerra. Ma noi crediamo di sapere che l'impressione per la notizia fu a bordo profondissima.



Operazioni di carbonamento

Infatti, la posizione di questa Squadra non è delle più liete. Se la guerra fosse soltanto russo-tedesca, le navi potrebbero raggiungere i mari del Nord senza pericolo. Ma se, come si teme, scoppia la guerra tra Francia e Germania, queste due sole navi come faranno a uscire dal Mediterraneo avendo il cammino certamente tagliato dalla flotta francese del Mediterraneo che già si concentra a Tolone e a Biserta?

Approfittando della neutralità dell'Inghilterra e della lontananza della flotta francese, le due navi erano uscite dal porto di Messina il 3 agosto per bombardare il giorno successivo le coste africane, con l'intento di impedire lo spostamento di truppe francesi dalle colonie al continente e dirigersi poi verso Costantinopoli. Ma pressati dalla sopravvenuta entrata in guerra degli inglesi, che si erano messi sulle loro tracce, i tedeschi rientrono a Messina il 5 agosto per effettuare un nuovo carbonamento.

Questa volta le autorità italiane, in ragione della dichiarata neutralità, negarono categoricamente alle navi il permesso dato che, appartenendo ad una Nazione belligerante, non potevano sostare per più di 24 ore nelle acque territoriali.

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 a causa del conseguente consumo di carbone, ma avrebbe addirittura rischiato di trovarsi con le macchine ferme in mare aperto, alla mercè del nemico. Il rifornimento, inoltre, 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.

La posizione italiana non era certo delle più semplici.

Una prova di forza con gli italiani avrebbe infatti automaticamente condotto a conseguenze enormemente infauste: si sarebbe rischiato di dover aprire il fuoco all'interno di un Porto affollato da navi mercantili di diverse nazionalità, difeso da squadriglie di torpediniere e sotto il tiro delle batterie costiere, circondato da zone densamente abitate. Le distruzioni e 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.³

D'altro canto, impedire il rifornimento ai tedeschi avrebbe conseguentemente favorito i britannici nella cattura della Squadra navale germanica; ma tale intervento, in ogni caso, sarebbe stato considerato una violazione della posizione di neutralità.

Intanto, l'Ammiraglio Milne, al comando della Squadra britannica, mobilitata già dal 30 luglio per ricercare il Goeben, giustamente ritenuto una pericolosa minaccia nel Mediterraneo, nella serata del 5 agosto era stato messo al corrente della presenza dei tedeschi a Messina.

Il mattino successivo, con gli incrociatori da battaglia Invincible e Indefatigable, raggiunse quindi l'imboccatura settentrionale dello Stretto, ma la neutralità italiana impedì a Milne di addentrarsi nelle acque dello Stretto, considerata la via più diretta per inseguire i tedeschi e a mantenersi ad una distanza di 6 miglia dalla costa; a sorvegliare lo sbocco a sud sul mar Jonio, inviò invece il solo incrociatore leggero Gloucester, al comando del Cap. Kelly.

Tra schermaglie burocratiche e diplomatiche tra l'Ammiraglio tedesco e i responsabili della Difesa Marittima e della Capitaneria di porto di Messina, il Goeben e il Breslau riuscirono segretamente a caricare 1.500 tonnellate di combustibile, ancora una volta reso disponibile dalle navi mercantili tedesche presenti in porto; alle ore 17,00 del 6 agosto, in tutta fretta, le navi tedesche salparono da Messina dirette verso Costantinopoli.

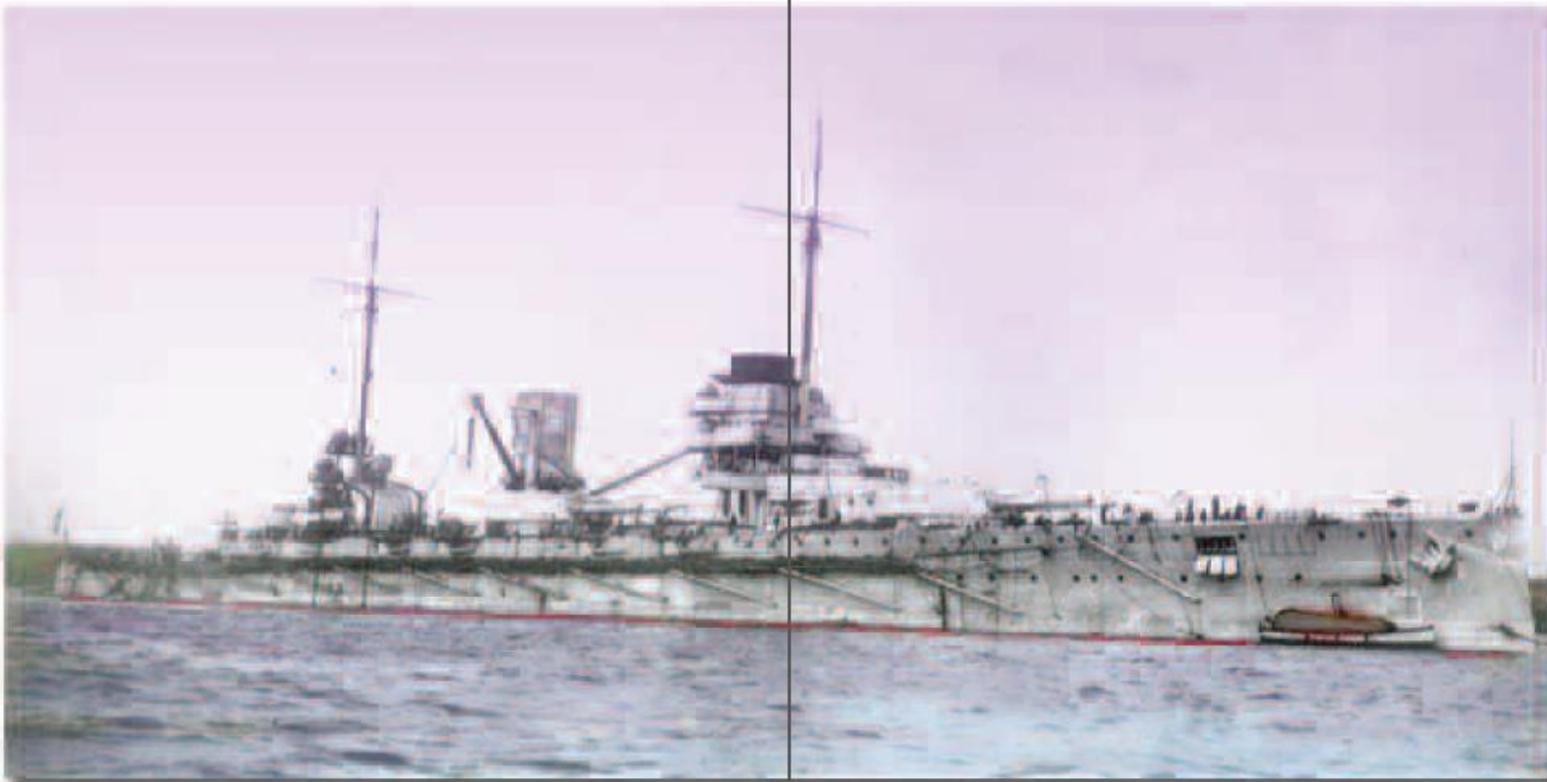
Nel frattempo, l'Ammiraglio Milne attendeva impaziente l'autorizzazione a procedere.

Quando alle 23,00 giunse il telegramma che lo autorizzava a entrare nello Stretto, era ormai troppo tardi.



Bandiera della Marina Germanica - I Guerra Mondiale

³ FRANCATO C. - La vicenda del "Goeben" e del "Breslau" ... op. cit.



**Incrociatore da battaglia Goeben -
Nave Ammiraglia della Marina Germanica nel Mediterraneo**

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.