

Francesco Lamendola

La cattura di una finta nave ospedale a Lindi

è l'inizio della fine per l'incrociatore «Königsberg»

Abbiamo già narrato la strana ed esaltante epopea africana dell'incrociatore tedesco «Königsberg» del capitano Max Looff che, nel corso della prima guerra mondiale, diede molto filo da torcere alla marina britannica, prima di finire irrimediabilmente imbottigliato nei meandri del delta del fiume Rufiji, ove, nel luglio del 1915, due monitori fatti venire appositamente dall'Inghilterra ebbero infine ragione della sua ostinata e coraggiosa resistenza, riducendolo ad un ammasso di lamiere contorte. (cfr. «La crociera dell'incrociatore “Königsberg” e le azioni navali nel Rufiji (6 e 11 luglio 1915)», sul sito di Arianna Editrice in data 22/09/2008).

L'aspetto più interessante di quella vicenda, dal punto di vista logistico, sono state le operazioni di “intelligence” da entrambe le parti, che caratterizzarono l'intera crociera della nave germanica e che videro Inglesi e Tedeschi impegnati in un mortale gioco a rimpiattino lungo le coste orientali del continente africano.

I secondi dovevano lottare in condizioni di netta inferiorità strategica: isolati dalla madrepatria, con una sola nave da guerra veramente efficiente in tutta la colonia dell'Africa Orientale Tedesca e con incessanti problemi di carbonamento, nel contesto di un Oceano Indiano dominato dalle flotte nemiche, le quali, secondo le esigenze strategiche, avrebbero potuto ricevere qualunque tipo di rinforzo o di supporto dalla lontana Europa.

Lungi dal lasciarsi prendere dallo sconforto, i Tedeschi seppero giocare al meglio le poche carte a loro disposizione e, in virtù di una organizzazione efficientissima, riuscirono a tenere in scacco, per mesi e mesi, un nemico infinitamente superiore. Non si può non fare un paragone con lo sbandamento che avrebbe colto i Comandi italiani nell'Africa Orientale durante la seconda guerra mondiale e la misera fine della flotta di incrociatori, cacciatorpediniere e sommergibili ivi dislocata, della quale le unità più fortunate non fecero altro che fuggire in Giappone o a Bordeaux, senza prendere la benché minima iniziativa contro il traffico navale avversario o contro le sue stazioni radio e di rifornimento (se si esclude l'incursione suicida verso Port Sudan che, se fu gloriosa, si risolse però in un sacrificio inutile).

Di solito, quando si pensa alla macchina militare tedesca, ci si immagina che una delle ragioni dei suoi reiterati successi sia stata la sua schiacciante superiorità, se non in uomini, certamente in qualità e quantità dei mezzi a disposizione; ma questo è un cliché decisamente logoro ed è venuto il tempo di sfatarlo. In Africa orientale, ad esempio (ma la stessa cosa vale per tutte le colonie tedesche durante la prima guerra mondiale e per tutte le navi da guerra che si trovavano sugli oceani nel 1914, a cominciare dalla Squadra navale dell'ammiraglio von Spee), il rapporto di forze era di almeno 10 a uno in favore dell'Intesa; e, per quanto riguarda le forze di terra, almeno nella decisiva campagna del generale Smuts del 1916, di venti o trenta a uno.

In simili condizioni, ciò che desta maggiormente l'ammirazione dello studioso di cose militari sono il sangue freddo, la meravigliosa organizzazione, la disciplina e l'intelligenza con cui ogni risorsa a disposizione, per quanto limitata o insufficiente, venne utilizzata nel modo più razionale e vantaggioso e, allo stesso tempo, il modo in cui non venne trascurato alcuno sforzo per limitare l'efficienza del nemico, cercando di prevenire le sue mosse e di depistare e vanificare le informazioni di cui veniva in possesso, sia con la ricognizione navale ed aerea, sia con la rete di spie che aveva a disposizione lungo tutto il litorale, isole comprese.

Ad esempio, lungo tutta la costa della colonia tedesca erano stati stabiliti, in catena, numerosi posti di osservazione e di segnalazione, collegati fra loro da un cavo telefonico, in grado di seguire e segnalare tempestivamente ogni movimento delle navi inglesi. Anche parecchie isole possedevano il loro apparato di segnalazione.

Mediante tale catena di posti avanzati, per il cui funzionamento erano impiegati sia indigeni, sia coloni tedeschi della riserva mobilitati allo scoppio della guerra e ufficiali dell'esercito e della marina in servizio effettivo, qualsiasi movimento della flotta britannica veniva telegrafato alle quattro stazioni radiotelegrafiche dell'interno, ossia Tabora, Muanga, Bukoba e Mgau Mwanja; le quali, a loro volta, le trasmettevano al «Königsberg», il cui ancoraggio segreto si trovava nel dedalo di canali difficilmente navigabili nell'estuario del fiume Rufiji.

A sua volta, la stazione di Tabora poteva comunicare con la potente stazione di Windhoek, nell'Africa Sud-Occidentale Tedesca; e quest'ultima poteva comunicare direttamente con Berlino (l'altra grande stazione africana germanica, quella di Kamina, nel Togo, era stata distrutta dagli Alleati fin dall'agosto del 1914). Kamina, Dar-es-Salaam e Windhoek costituivano i vertici del grande triangolo radiotelegrafico tedesco nel continente africano. Di conseguenza, l'Ammiragliato tedesco poteva tenersi in contatto anche con i suoi avamposti più piccoli, seguire i movimenti della flotta avversaria e prendere, volta a volta, le necessarie misure.

Per gli Inglesi, il problema di trovare e distruggere il «Königsberg» (come, del resto, le altre navi tedesche dislocate sui mari extra-europei) era soprattutto un problema di intelligence: perché, una volta individuata la pista giusta, essi disponevano di tali risorse umane e materiali, da poter agire a colpo sicuro e con la certezza del risultato favorevole. Esistevano dunque le condizioni per trasformare questa guerra di spionaggio in una specie di inchiesta poliziesca in perfetto stile alla Conan Doyle: la stessa storiografia britannica si compiace di tale paragone e ama porre in evidenza non solo l'aspetto poliziesco e deduttivo, ma anche quello per così dire sportivo, quasi si fosse trattato di una partita a scacchi fra gentiluomini, da disputare in uno scenario esotico, alla Conrad o alla Kipling. Essi, infatti, avevano di fronte un avversario astuto, ingegnoso e, come si è visto, perfettamente organizzato.

Agli Inglesi piace descrivere in questo modo la condotta delle loro operazioni navali, tanto nella prima che nella seconda guerra mondiale (parlando di quest'ultima, sarà appena il caso di ricordare che la distruzione della famosa corazzata «Bismarck» fu resa possibile dalla decifrazione di un radiomessaggio tedesco, dato che Londra ne possedeva il codice). Ciò appaga il loro senso sportivo e li esenta dalla spiacevole necessità di ammettere che l'elemento risolutivo fu, in ultima analisi, ed in entrambi i casi, la loro schiacciante superiorità materiale e l'assoluto dominio delle rotte marittime: il che, dopo tutto, potrebbe gettare un'ombra importuna sull'altissima opinione che essi coltivano di se stessi e dei propri meriti guerreschi. Un discorso analogo si potrebbe fare per l'esercito britannico e, in particolare, per il vincitore di El Alamein, il maresciallo Montgomery, che attaccò solo quando poté disporre di una tale supremazia materiale, che sarebbe stato impossibile non vincere, a lui o a chiunque altro nelle sue condizioni; ma questo sarebbe un altro discorso e, semmai, lo faremo un'altra volta.

In tutti i loro racconti, sia storici che romanzeschi, gli Inglesi e i loro cugini Americani tendono a presentare le proprie operazioni navali e terrestri come dei piccoli o grandi capolavori di bravura e determinazione, riuscendo a lasciare in ombra il fatto che avevano di fronte delle forze estremamente esigue. Così, per fare solo un esempio tratto dalla letteratura, nel romanzo di Edgar Rice Burroughs dedicato alla partecipazione di Tarzan alla campagna inglese contro l'Africa Orientale Tedesca, intitolato «Tarzan the Untamed», del 1919, viene presentato il solito cliché dei soldati tedeschi numerosissimi e, naturalmente, spietati, al punto da torturare a morte i prigionieri. Per fare giustizia della loro arroganza, il Re delle Scimmie non esita a sguinzagliare nella loro trincea perfino un leone, che ne mena strage.

Uno studioso inglese della campagna che condusse alla distruzione del «Königsberg», E. K. Chatterton, ufficiale della Marina di Sua Maestà britannica, ha ricostruito nei dettagli la vicenda che condusse all'individuazione del nascondiglio segreto della nave tedesca, ossia l'ispezione a bordo di

una finta nave ospedale nel porto di Lindi, ove furono trovate le prove che svelarono il segreto di Max Looff.

Dopo essersi sbizzarrito a citare Poe, Gaboriau e Conan Doyle, per mostrare come tutta la faccenda sia stata terribilmente simile a una eccitante inchiesta alla Sherlock Holmes, egli così narra l'episodio decisivo della perquisizione compiuta sul piroscalo «Präsident» (E. K. Chatterton, «La tragica fine del "Königsberg"», traduzione italiana di Alberto Tedeschi, Milano, Omero Marangoni Editore, 1933, pp. 63-68):

«La cattura dell'Adjutant» [avvenuta il 10 ottobre 1914 presso Mozambico, mentre dirigeva a Lindi] aveva un'importanza assai maggiore di quanto non potesse sembrare a prima vista. E si deve proprio a quella preda che la squadra inglese si trovasse di fronte a una prima traccia attendibile. Per le navi britanniche la cattura del rimorchiatore, rappresentava infatti ciò che potrebbe essere per Scotland Yard l'arresto di un complice del delinquente ricercato. Spesso da un particolare, se ne può dedurre un altro; se l'incrociatore era diretto a Lindi, doveva esservi un importante motivo: e se il "Präsident" si fosse trovato effettivamente in quel porto, vi sarebbe stata una ragione di più per presumere che il "Königsberg" non si trovasse molto lontano.

Verso Lindi dovevano dunque volgersi le attenzioni delle nostre navi. Il 17 ottobre [nel corso di un primo sopralluogo], per cause diverse, il "Chatham" non aveva potuto esplorare l'interno del porto e il fiume; così possiamo immaginarci questo incrociatore, il quale alle 6 e 45 a.m. del 13 giunge nuovamente e sosta presso l'imbocco del porto. In un attimo la località fu sottosopra; i cannocchiali erano tutti puntati sulla nave da guerra; una cinquantina di soldati fu frettolosamente raccolta, nel piccolo forte presso la città, e i coloniali attesero ansiosi ciò che sarebbe accaduto.

Il "Chatham" mise in mare una delle sue lance, sulla quale si imbarcò il comandante Fitzmaurice, che portava una lettera da consegnare al governatore tedesco del luogo. La piccola imbarcazione a motore, con i suoi marinai vestiti di kaki, attraversò rapidamente le acque del porto, passò oltre il forte, e si inoltrò nelle calme acque del fiume; non un colpo partì dall'una o dall'altra parte. Dopo un tragitto di circa 3 miglia e mezzo, la lancia giunse presso un vapore tedesco attraccato alla riva settentrionale. Era di 3.335 tonnellate, ma la sua linea di immersione si trovava di tanto sollevata dal livello dell'acqua, che si comprendeva che le sue stive dovevano essere vuote. Sul suo fianco era stata dipinta una croce bianca, e all'albero maestro sventolava una bandiera con la Croce di Ginevra; ma il suo scafo appariva rosso, e pel minio delle sottovernice non dipinto secondo le regole internazionali prescritte per le navi ospedale. Il nome della nave era "Präsident". Alle 9,45 antimeridiane il Comandante Fitzmaurice discese nuovamente il fiume: ciò che aveva veduto giustificava la consegna della lettera del capitano Drury-Lowe. Essendo giunto presso il forte, egli fece fermare il motore e gli venne incontro un'imbarcazione che batteva bandiera bianca. Nell'imbarcazione si trovava il segretario del Governatore tedesco, al quale il comandante Fitzmaurice consegnò la lettera, il cui testo era il seguente:

"R. N. Chatham, 19 ottobre 1914.

Al Governatore residente a Lindi,
Africa Orientale Tedesca.

Tutti i vapori che si trovano attualmente in porto siano mandati fuori immediatamente.

Il comandante R. Fitzmaurice, della R. Marina, latore di questa lettera, ha opiena autorità di agire per me.

Qualora la mia richiesta non sia eseguita entro mezz'ora, prenderò quei provvedimenti chwe reputo necessari.

S.R. Drury-Lowe,

Capitano della R. Marina Britannica."

La lancia fece ritorno alla nave, e fu notato che una bandiera bianca veniva issata sul forte; in seguito a ciò il "Chatham" issò del pari una bandiera bianca. Il comandante Fitzmaurice fece il suo rapporto al capitano che gli consegnò una seconda lettera, e alle 10,45 la lancia partiva nuovamente. Questa volta portava un certo numero di macchinisti, i quali avrebbero dovuto rendere inservibili le

macchine del “Präsident”. Il segretario del Governatore uscì per portare la risposta del suo superiore. Questa era scritta in tedesco e diceva:

“Ufficiale distrettuale dell’Impero

N. 9388 Lindi, 19 ottobre 1914.

Al Comandante della R. N. Chatham.

In risposta alla lettera da voi inviata, in data odierna, in relazione al vapore attraccato nel Lukuledi Creek, mi permetto informarvi che il piroscafo “Präsident”, della Compagnia Tedesca Africa Orientale, è stato fin dallo scoppio della guerra trasformato in nave ospedale. Dall’inizio delle ostilità abbiamo reputato necessario trasportare i nostri ammalati e le donne in luogo sicuro, a Lindi. E questo è risultato possibile soltanto a bordo della nave “Präsident”.

La nave non è in condizioni di navigare essendo le sue macchine in riparazione. Non sono quindi nella possibilità di farla uscire al largo, e devo rimettermi alla vostra discrezione.

L’Ufficiale distrettuale

Wends.”

Al segretario fu consegnata la seconda lettera del Capitano Drury-Lower, ma quegli informò il comandante Fitzmaurice che, come segretario, non aveva autorità di decidere nella faccenda in questione. A questo il comandante rispose che avrebbe proceduto ai passi che considerava necessari e, abbassando prontamente la bandiera bianca, che sventolava sulla lancia, risalì il fiume. La seconda lettera del capitano Drury-Lowe diceva quanto segue:

“Dal comando della R. N. Chatham

Al Signor Commisario distrettuale, Lindi

Data 19 ottobre 1914.

Sono informato dal comandante Fitzmaurice che il vapore Präsident batte la bandiera ospitaliera di Ginevra, e ha una Croce Bianca dipinta sullo scafo rosso. Se ciò tende ad indicare che si tratta di una nave ospedale, io non posso riconoscerla come tale, poiché il suo nome non è stato comunicato al Governo di S. M. Britannica, né lo scafo è dipinto di bianco con strisce rosse o verdi, secondo gli articoli della Convenzione dell’Aia (1907).

Invio quindi una compagnia armata a bordo, per far condurre fuori il vapore, se è possibile, e diversamente per rendere inservibili le sue macchine.

Devo chiedervi di dare una immediata risposta al comandante Fitzmaurice, e se questa sarà soddisfacente, lascerò issata la bandiera bianca; domandovi di fare altrettanto. In caso contrario, abbasserò la bandiera bianca, e prenderò i provvedimenti del caso.

S. R. Drury-Lowe, capitano.”

Non vi può essere dubbio sulla doppiezza impiegata per ingannarci, poiché il “Präsident” non era certamente una nave ospedale. La Convenzione stesa all’Aia, il 18 ottobre 1907, stabiliva che: “le navi ospedale dovevano essere dipinte in bianco, con strisce orizzontali verdi di circa un metro e mezzo di larghezza; e che il loro nome doveva venire comunicato alle nazioni belligeranti, all’inizio o durante le ostilità e, in ogni caso, prima che entrassero in funzione”.

Ora, prima di tutto, nessuna di queste condizioni era stata osservata. Si noti, in secondo luogo, che quando i macchinisti del “Chatham” salirono a bordo del “Präsident” non vi trovarono alcuna cosa che giustificasse la denominazione di nave ospedale: nessun ammalato, nessun medico, nessuna provvista di medicinali, nessun impianto speciale. Non vi erano neppure donne o bambini. Viceversa alcuni documenti, molto istruttivi, furono rinvenuti, dai quali si poté trarre la prova conclusiva che il 15 settembre, cioè cinque giorni prima dell’affondamento del “Pegasus” [un piccolo incrociatore inglese distrutto dal «Königsberg», con azione fulminea, nel porto di Zanzibar], una provvista di carbone era stata trasbordata per mezzo di sambuchi, dal “Präsident” che si trovava a Lindi, al “Königsberg”, ancorato a Salale. Così vi era ancora un altro indizio che faceva supporre che l’incrociatore irreperibile fosse sulla costa, e ancora una volta un vago accenno ad un certo villaggio, in qualche punto del poco noto fiume Rufji.»

Si sarà notato il sussiego e l'ineccepibile correttezza formale di quello scambio di lettere fra il comandante inglese e il governatore tedesco, quasi un anacronistico balletto diplomatico, più confacente alla cornice della Guerra dei Sette Anni che al primo conflitto mondiale.

Ad ogni modo, il copione è sempre lo stesso: gli Inglesi sono dei gentlemen, ma gli altri - e specialmente i Tedeschi - non lo sono. Gli Inglesi vorrebbero condurre una guerra sportiva e cavalleresca, ma gli altri - e specialmente i Tedeschi - usano armi sleali e agiscono con doppiezza. Gli Inglesi vorrebbero mantenere qualunque conflitto entro i limiti della correttezza e della civiltà, magli altri - e specialmente i Tedeschi - sferrano colpi bassi e ricorrono a qualunque espediente, pur di vincere.

La guerra sottomarina è un esempio di questo moralismo ipocrita e di questa continua autoapologia della storiografia di parte britannica. Che cosa si può immaginare di più brutale, di più barbaro, di più criminale di un freddo, spietato comandante di U-Boote che se ne sta in agguato sul fondo dei mari, pronto a colare a picco coi siluri, senza il minimo scrupolo, navi cariche di donne e bambini, magari di nazionalità neutrale?

Raramente viene in mente, agli storici anglosassoni, che l'arma sottomarina era l'unica risposta possibile ad una tecnica di guerra, quella inglese, consistente nel bloccare le coste nemiche e nel ridurre alla fame l'intera popolazione degli Stati avversari, condannando a morire milioni di persone, e specialmente vecchi, donne e bambini, per scarsità di cibo, di medicinali e di altri generi indispensabili alla sopravvivenza.

Tornando alla vicenda del «Königsberg»: scrittori come il Chatterton si soffermano enfaticamente sulla doppiezza tedesca per aver utilizzato, come nave appoggio dell'incrociatore, una finta nave ospedale; e levano alte strida per il mancato rispetto della Convenzione dell'Aia da parte dei loro avversari. Ammirevole spirito legalitario e commovente esempio di umanità, in una guerra trasformata da leale torneo cavalleresco in gigantesco massacro di tipo industriale, sempre più cinico ed anonimo.

Ma che dire dell'assoluto disprezzo delle convenzioni internazionali di guerra, allorché tre incrociatori inglesi, dopo una caccia durata mesi e mesi, sorprendono l'incrociatore «Dresden» presso l'Isola Juan Fernandez, il 15 marzo 1915, e aprono il fuoco su di esso, costringendolo ad autoaffondarsi, benché si trovi a soli 500 metri dalla costa e, dunque, in acque territoriali del Cile, ossia di una nazione neutrale?

Il fatto è che la storiografia inglese è sempre pronta a puntare il dito contro i Paesi nemici e a denigrarli sistematicamente; ma non ha mai la memoria altrettanto buona quando si tratta di ammettere le proprie responsabilità e le proprie colpe.

In fondo, il punto fermo psicologico da cui partono gli storici e gli scrittori inglesi è sempre lo stesso: la loro Patria rappresenta le forze del Bene, in lotta per la libertà e specialmente per la libertà dei mari (formula assai disinvolta per intendere il loro strapotere marittimo e il monopolio mondiale dei propri commerci); per cui i loro avversari non possono essere che dei "delinquenti": l'espressione adoperata da Chatterton non è certo casuale.

Ma erano dei gentlemen gli Inglesi, quando aggredivano la Cina per imporle di aprire i suoi porti al commercio dell'oppio?

Erano dei gentlemen, quando sterminavano interi popoli - benché assolutamente pacifici e innocui, come i Tasmaniani - per fare spazio ai propri coloni?

Erano dei gentlemen, quando istituivano i primi campi di concentramento della storia, ai danni delle donne e dei bambini boeri?

Ed erano dei gentlemen, quando decidevano freddamente la distruzione delle città tedesche mediante le bombe al fosforo liquido, che ne bruciavano vivi gli inermi abitanti?

Era un gentleman l'ammiraglio Nelson, quando faceva processare e impiccare, contro tutte le leggi di guerra, l'ammiraglio di un'altra marina, il napoletano Caracciolo, e ciò solo per compiacere i rancori della sua spregevole amante, la famigerata lady Hamilton?

Quello di rappresentare se stessi come i soli combattenti umani e rispettosi delle norme internazionali, e tutti gli altri come sistematicamente sleali e criminali, è un vizio tipico di chi è

affetto da un complesso di superiorità e non si fa scrupolo di deformare la verità storica, anche a distanza di molto tempo, pur di conservarlo ad ogni costo.

Chissà che, prima o poi, la storiografia inglese incominci a guarire da questa malattia.

Ma, per farlo, l'intera società inglese dovrebbe guarire dal proprio complesso di superiorità, che è quanto di più tenace si possa immaginare.

Forse, un buon punto di partenza sarebbe una riflessione sulla storia più recente: ad esempio, sul ruolo svolto dall'Inghilterra, e particolarmente dall'esercito inglese, nelle due guerre del Golfo Persico (quella del 1991 e quella del 2003) e sulle atrocità commesse ai danni dei prigionieri di guerra iracheni e della popolazione civile, nel settore di Bassora.