

Francesco Lamendola

Come la stupidità e l'arroganza di Churchill gettarono la Turchia in braccio alla Germania

Winston Churchill fu primo Lord dell'Ammiragliato, vale a dire ministro della Marina britannica, dal 1911 al 1915: vale a dire dall'incidente internazionale di Agadir, che portò l'Europa sull'orlo di una guerra mondiale, all'operazione contro i Dardanelli, da lui voluta, studiata e organizzata, e che si risolse in uno dei più sanguinosi fallimenti alleati nella prima guerra mondiale.

In tale carica, egli porta la responsabilità di una serie di mosse avventate e di decisioni fallimentari, che solo la schiacciante superiorità numerica della flotta inglese poté in parte rimediare o, almeno, evitare che si tramutassero in autentici disastri; e che tuttavia poté salvargli la reputazione e la carriera, a dispetto dei suoi evidenti errori di concezione e di valutazione.

Dalla cocente sconfitta di Coronel, nelle acque cilene, il 1° novembre 1914, nella quale perì l'ammiraglio Cradock con gli equipaggi di due incrociatori, alla disonorevole distruzione dell'incrociatore tedesco «Dresden», il 14 marzo 1915, nelle acque neutrali dell'isola Juan Fernandez, fino alla disastrosa campagna dei Dardanelli, è tutta una successione di errori, di insuccessi e di ostentato disprezzo per le regole internazionali; ma dove il cattivo genio di Churchill toccò la punta estrema della tracotanza e della malvagità, fu nella istituzione del blocco marittimo contro gli Imperi Centrali e nella interdizione del traffico delle navi neutrali dirette verso di essi, allo scopo di strangolarli economicamente e di ridurne alla fame le popolazioni.

Egli aveva partecipato, da giovane, alla guerra anglo-boera e aveva potuto vedere come la deportazione delle donne, dei vecchi e dei bambini nemici nei campi di concentramento del Sud Africa, ove la fame e le malattie ne fecero strage, si era rivelata un fattore decisivo per la vittoria finale britannica; e nel 1914 pensò, sulla base di quell'esempio, di trasformare tutta l'Europa Centrale in un unico, immenso campo di concentramento: interdicensi il traffico marittimo, anche da parte dei Paesi neutrali, egli prevede che, in una guerra di logoramento, la vittoria sarebbe giunta dal fattore fame nel campo nemico, nonché dall'esaurimento delle scorte di munizioni e altri materiali strategici, indispensabili per l'industria bellica.

Non solo. La sua infinita tracotanza lo spinse a vantarsi pubblicamente, alla Camera dei Comuni, il 3 marzo 1919, del fatto che il blocco navale stava distruggendo la Germania, QUATTRO MESI DOPO LA FIRMA DELL'ARMISTIZIO: tali furono le circostanze in cui al popolo tedesco venne estorta la firma del Trattato di pace di Versailles. In quella occasione egli disse testualmente, beandosi malignamente dei risultati ottenuti:

« Stiamo mantenendo tutti i nostri mezzi di coercizione pienamente operativi... Stiamo rafforzando il blocco con vigore... La Germania è prossima alla morte per fame. Le prove di cui dispongo... mostrano... il grande pericolo del collasso dell'intera struttura sociale tedesca e della vita nazionale, sotto la pressione di fame e malnutrizione.»

Che, poi, sia nel primo conflitto mondiale, con la campagna propagandistica contro la guerra sottomarina tedesca che gli valse l'intervento statunitense, sia nel secondo, con la firma della Carta Atlantica dell'agosto 1941, egli abbia potuto presentarsi al proprio Paese e al mondo intero come il campione della libertà di navigazione e di commercio e come lo strenuo difensore del diritto internazionale violato dai "barbari" nemici, questo è uno di quei capolavori di improntitudine e di

becera manipolazione della verità, in cui non lui solo, ma tutta la tradizione politico-militare inglese, almeno da Pitt in avanti, era stata insuperata maestra.

Non per nulla Churchill era stato un brillante giornalista: egli sapeva bene che cosa significa riuscire ad affilare la stampa come un pugnale, per denigrare sistematicamente e per demonizzare l'avversario, nel contesto di una guerra ideologica totale; e questo riuscì magnificamente alla Gran Bretagna tanto nel 1914 che nel 1939: nel 1914, presentando il proprio intervento come un disinteressato, riluttante dovere a sostegno del piccolo Belgio invaso; nel 1939, come un altrettanto spiacevole, ma doveroso debito di solidarietà verso la Polonia minacciata da Hitler (ma alla quale Londra aveva rilasciato, qualche mese prima, una assurda cambiale in bianco che equivaleva ad una bomba a orologeria).

Non solo giornalista, ma anche scrittore: sebbene sia un segreto di Pulcinella che le sue opere smaccatamente autocelebrative, «La crisi mondiale» e la «Storia della seconda guerra mondiale», - che gli varranno il viatico per il più inverosimile Nobel per la Letteratura di tutti i tempi -, siano in realtà frutto di bassa manovalanza, alla quale egli si limitò ad apporre la propria augusta firma, nello stile dei peggiori baroni universitari; e, come scrittore, egli aveva sempre un occhio rivolto alla propria immagine nello specchio, una immagine che voleva lasciare a posteri come quella di un genio, di un eroe e, sovente, di un profeta inascoltato.

Le male arti di Churchill sono anche dietro alcune delle pagine più ambigue e cariche di nefaste conseguenze della politica inglese e mondiale del XX secolo. Avendo deciso di rinnovare la flotta con l'adozione delle caldaie a gasolio, fu lui a mettere gli occhi sui campi petroliferi della Mesopotamia (allora parte dell'Impero ottomano) e della Persia (nominalmente indipendente, ma in realtà un condominio anglo-russo); lui, quindi, a premere per una politica mirante all'annessione di quelle regioni, durante e dopo la prima guerra mondiale.

Ma, soprattutto, fu lui a brigare nell'ombra per promettere all'Organizzazione mondiale sionista la creazione di un "focolare nazionale" in Palestina (a spese degli Arabi), promessa che si concretizzò con la famosa Dichiarazione Balfour del 2 novembre 1917 e che poi, durante la pace di Versailles, contribuì a inasprire i rapporti con il mondo arabo, cui era stata fatta balenare dall'Intesa (e specialmente dal colonnello Lawrence), ma in perfetta malafede, la costituzione di un grande regno hashemita abbracciante l'intero Medio Oriente.

Infine, Churchill era un uomo totalmente privo di scrupoli e pensava che qualunque prezzo fosse equo (beninteso, se a pagarlo erano gli altri) per la sopravvivenza dell'Impero Britannico: anche la rovina dell'Europa. Il suo nazionalismo e il suo imperialismo erano stati allevati a una scuola eccellente: nel 1898 aveva preso parte alla campagna di Lord Kitchner contro i Mahdisti, culminata nella battaglia di Omdurman, al termine della quale il brillante generale inglese non si era vergognato di profanare la tomba del Mahdi per farne riesumare il corpo, tagliargli la testa e farla spedire a Londra, grazioso omaggio alla regina Vittoria. Con quel gesto, i Mani del generale Gordon, perito nella caduta di Khartoum di tredici anni prima, erano stati placati, insieme alla brama di vendetta dei governanti londinesi.

Non si dovrebbe, del resto, parlare solo di nazionalismo e di imperialismo, ma di razzismo: Churchill credeva, ancora più dell'invasato poeta Kipling, alla missione civilizzatrice dell'uomo bianco, al «white man's burden» («il fardello dell'uomo bianco»), anzi, dell'uomo britannico. Trovava perfettamente naturale che un quarto delle terre emerse, comprese nazioni di antichissima e nobilissima civiltà, come l'India, venissero spremute a vantaggio della madrepatria inglese e, quando parlava dei diritti del Canada, del Sud Africa, dell'Australia e della Nuova Zelanda, aveva ovviamente in mente solo e unicamente quelli dei colonizzatori di ceppo anglosassone, non certo delle popolazioni indigene che costituivano solo una fastidiosa variante (e che si poteva tranquillamente eliminare, ove se ne presentasse l'occasione, come nel caso dei meticci del Manitoba e del Saskatchewan o dei nativi tasmaniani).

La stessa noncuranza per la sorte delle vite innocenti, lo stesso disprezzo per le leggi internazionali egli mostrerà vent'anni dopo, decidendo freddamente la distruzione delle città tedesche - e, in minor misura, italiane - mediante i sistematici, criminali bombardamenti della seconda guerra mondiale,

che gli sarebbero valse un posto assicurato sul banco degli imputati di un processo sul tipo di quello di Norimberga, qualora l'esito del conflitto fosse stato diverso.

Per realizzare il suo scopo: la perpetuazione e, se possibile, l'ulteriore accrescimento del già immenso Impero Britannico, Churchill non esitava a mentire e a stracciare i trattati internazionali. Nel 1940 sarà lui a ordinare la distruzione proditoria della flotta francese nella rada di Mers-el-Kebir, vale a dire della flotta di una nazione alleata; e, l'anno dopo, non esiterà a macchiarsi di spergiuo (anche nei confronti di Roosevelt) nella stesura di quel capolavoro di ipocrisia che fu la Carta Atlantica, nella quale si enunciava solennemente la volontà anglo-americana di battersi per la libertà dei popoli, mentre il Primo ministro inglese non pensava minimamente di concedere l'indipendenza a una sola delle decine di colonie di Sua Maestà britannica.

Ma lì dove la stupidità e l'arroganza di quell'eroe di cartapesta raggiunsero veramente il culmine, fu nell'affare delle due navi da guerre turche che erano in allestimento nei cantieri inglesi e che, nell'agosto 1914, egli decise di far requisire, nella sua qualità di Primo Lord dell'Ammiragliato, per superiori ragioni di sicurezza nazionale, senza offrire alla controparte nemmeno il magro risarcimento morale di un indennizzo.

In quel momento, il destino era ancora sospeso: il governo turco esitava, incerto, fra le tre diverse alternative di conservare ad ogni costo la neutralità, di schierarsi con l'Intesa oppure di prendere posizione a fianco della Germania e dell'Austria-Ungheria. La scriteriata decisione di Churchill fu letteralmente la classica goccia che fa traboccare il vaso e diede al partito turco filo-tedesco, ruotante attorno al ministro degli Esteri, Enver Pascià, la desiderata occasione per rompere gli indugi e gettarsi nella mischia al fianco degli Imperi Centrali e contro la nemica secolare, la Russia, ed i suoi alleati occidentali, Gran Bretagna e Francia.

Così, la già immensa flotta di Sua Maestà britannica si accrebbe di due unità, sottratte con la violenza ad uno stato neutrale; e l'Intesa si trovò con un nemico in più da fronteggiare: nemico veramente temibile, non tanto per il suo potenziale offensivo - d'altronde assai limitato -, ma per la sua importantissima posizione strategica, che, mediante il controllo degli Stretti (Bosforo, Mar di Marmara e Dardanelli), gli consentiva il controllo del passaggio dal Mar Nero al Mediterraneo e, quindi, costituiva l'arteria vitale per l'Impero russo e per le indispensabili importazioni di armi e altro materiale bellico, di cui grandemente difettava.

È da credere che Churchill, l'anno dopo, proponendo al proprio governo la disgraziatissima spedizione dei Dardanelli, sulle cui rive sassose avrebbero trovato la morte tanti bravi soldati inglesi, australiani, neozelandesi e francesi, abbia cercato di rimediare a quel suo fatale, imperdonabile errore e di farlo dimenticare, per quanto stava in lui, all'opinione pubblica e ai suoi colleghi del governo. Ma, se fu così, egli non fece altro che aggiungere un altro errore, ancor più grave - se possibile - al precedente: perché l'intera campagna dei Dardanelli è un esempio da manuale di come non si dovrebbe condurre una operazione anfibia nel contesto di una guerra moderna, contro un nemico potentemente trincerato e dotato di una efficiente artiglieria e di numerose mitragliatrici.

È altamente istruttivo il fatto che, ancora oggi, la storiografia anglosassone - non solo quella inglese, ma anche quella statunitense - continua ad addossare tutta la responsabilità dell'entrata in guerra della Turchia con gli Imperi Centrali, all'avventurismo del governo dei Giovani Turchi e alla brutale irruzione e agli intrighi dell'ammiraglio Souchon, comandante la Squadra tedesca del Mediterraneo. Tale, ad esempio, la versione fornita imperturbabilmente da uno dei massimi esperti americani di storia del Medio Oriente, William Yale. Nemmeno una parola di autocritica per la dissennata politica inglese in quel frangente; e, soprattutto, nemmeno una parola di biasimo per il massimo responsabile di quella sciagura: Winston Churchill.

Alquanto più obiettiva la ricostruzione di uno storico italiano di formazione non accademica, ma proveniente dal giornalismo: Giuseppe Romolotti; che, nel suo ormai classico libro «1914, suicidio d'Europa» (Milano, Mursia, 1964, 1968, pp. 343-45), pur non menzionando mai Churchill e pur minimizzando le conseguenze della requisizione delle due navi turche da parte dell'Ammiragliato

britannico, non nasconde l'incredibile goffaggine, se non peggio, mostrata in quella occasione dal governo inglese:

«Due navi turche, dunque, erano in allestimento, ormai ultimate, nei cantieri inglesi; due altere navi da guerra - questa volta di nazionalità tedesca - navigavano, in quei giorni roventi di luglio e agosto 1914, nel Mediterraneo: si trattava del "Goeben" e del "Breslau", il primo, un magnifico, veloce e possente incrociatore corazzato, il secondo un vascello di minor potenza, ma altrettanto moderno ed agile strumento di guerra.

Nei giorni tremendi della crisi, non vi fu nessuno che seppe tener la testa sulle spalle, prevedere le conseguenze estreme di un gesto avventato; ed ebbe inizio un vero e frenetico "sabba degli errori". A tale regola non si sottrasse neppure la flemmatica Albione.

Con uno strano provvedimento, che, a chiamarlo col suo nome, fu di pirateria vera e propria, venne deciso che le due navi, ormai allestite, e ordinate dal Governo turco, dovevano essere trattene e inserite nei quadri della flotta di Sua Maestà britannica,. Alle proteste di Costantinopoli fu risposto che "certamente i turchi si sarebbero resi conto della necessità che obbligava gli inglesi a trattene per sé le due navi, per le esigenze del momento attuale.". Si rispose anche che, quanto al danno così arrecato "non mancava il più sincero rincrescimento da parte del Governo di S. M. britannica"; quanto ad indennizzo, non se ne parlava nemmeno. Le due navi erano la "Sultan Osman" e la "Reshadieh", e costavano la cifra favolosa, a quei tempi, di 30.000.000 di dollari. Erano state acquistate con una sottoscrizione nazionale; rappresentavano, insomma, un motivo di orgoglio per ogni buon suddito di Istanbul. Il telegramma inglese, che annunciava la requisizione, è del 3 agosto. E siccome lo stesso 3 agosto, pare, il Governo turco sottoscrisse un trattato di alleanza con la Germania, vi è chi accosta i due fatti, quasi a spiegare quella firma come dettata da risentimento.

Non è così.

La Turchia era già nell'orbita germanica; ma se ci fu un momento in cui essa veramente si legò alle sorti degli Imperi centrali, questo momento fu assai prima, e cioè al tempo della crisi di Sarajevo.

In quel momento, Costantinopoli previde giusto; previde che, finalmente, questa volta l'Austria avrebbe attaccato la Serbia; che i bulgari Avrebbero vendicato, contro i serbi, la vile aggressione compiuta nel '13, per rapir loro la Macedonia; previde, dunque, che entrando in guerra contro la Serbia, la Turchia avrebbe ottenuto due scopi: rientrare in possesso di qualche provincia in Balcania, e trovarsi "automaticamente" protetta dagli austro-tedeschi contro il nemico tradizionale, la Russia.

Ma nel frattempo (era destino che, nella guerra nuova, albergante sul Bosforo, dovessero entrarci le navi) la folla che oziava sulle banchine, nel porto di Pera, a Costantinopoli, vedeva arrivare, preannunciate da ammirate acclamazioni per la beffa giocata agli inglesi, le snelle sagome del "Goeben" e del "Breslau", i due incrociatori corazzati tedeschi [in effetti, il "Goeben" era una nave da battaglia e il "Breslau" un incrociatore leggero; cfr. il nostro saggio «La guerra navale nel Mediterraneo e nel Mar Nero», pubblicato sul sito di Arianna Editrice in data 23/08/07]. L'idea di comprarli e di farvi issare le bandiere turche sorse troppo spontanea in molti cervelli, come ritorsione alla brutale requisizione della "Sultan Osman" e della "Reshadieh" rapinate dagli inglesi. E lo strano contratto fu fatto.

Dobbiamo, però, accreditare alla diplomazia tedesca, colpevole di tanti insuccessi in altri settori, un vero e proprio e brillante trionfo, nella partita che essa ingaggiò sul Bosforo; partita che gli anglo-francesi perdettero nel modo più assurdo e balordo. Un po' con il prestigio derivante dalla loro forza militare, un po' largheggiando in mance vistose, i tedeschi seppero attrarre a sé e legare alle proprie sorti l'Impero ottomano (che non valeva gran che) e il controllo degli Stretti (che valeva addirittura quasi la vittoria in guerra).»

La Squadra navale dell'ammiraglio Souchon si era presentata davanti all'imbocco dei Dardanelli il 9 agosto, dopo essere salpata da Messina, aver bombardato i porti algerini di Bona e Philippeville, e

aver fatto perdere le proprie tracce alla squadra inglese che si era posto al suo inseguimento; poche ore dopo le era giunta da Costantinopoli l'autorizzazione ad entrare.

Enver Pascià aveva vinto la sua battaglia, imponendo ai suoi riluttanti colleghi il fatto compiuto: che significava - ognuno lo capiva facilmente - gettare i dadi del destino dell'Impero ottomano. Tuttavia, Enver Pascià era quasi isolato, in quel momento: il futuro sterminatore degli Armeni non avrebbe mai potuto trascinare, da solo, la propria nazione in guerra.

Il sultano, qualche tempo prima, a chi lo spingeva verso la guerra, aveva realisticamente obiettato: «Voi pretendete che la Russia sia debole, il che è possibile. Ma anche se fosse morta, il solo peso del suo cadavere sarebbe sufficiente a schiacciarci.»

Chi può dire come sarebbero andate le cose se Churchill, con quella mossa in pari misura sciocca e prepotente, non avesse deciso di sottrarre al legittimo committente turco le due navi ormai pronte nei cantieri di Plymouth?

Qualcuno potrebbe obiettare che gli Inglesi, in quel momento, avevano ogni ragione di accertarsi che quelle navi, una volta trasferite alla Turchia, non avrebbero puntato i propri cannoni contro di loro e contro i loro alleati; il che è giusto.

Ma davvero non esistevano delle strategie meno rozze, meno irreparabili, che la requisizione senza indennizzo, per sincerarsene?

Non avrà pesato, in quella fatale decisione, l'orgoglio di razza del Primo Lord dell'Ammiragliato, convinto che la sua patria potesse trascurare completamente le possibili reazioni di una entità secondaria, costituita da un Paese arretrato e per giunta "levantino" come la Turchia?

Se fu così, si trattò di un madornale errore di valutazione; che costò non solo decine di migliaia di morti all'Inghilterra e alla Francia, ma anche lo strangolamento della Russia e la rivoluzione del 1917, che avrebbe cambiato - e non certo in meglio - il destino dell'Europa e del mondo per i successivi settant'anni.