

SITUAȚIA NAVALĂ LA ÎNCEPUTUL PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL ÎN OCEANUL ATLANTIC

*Cdor (r) conf. univ. dr. habil. Olimpiu Manuel GLODARENCO**

Luând în considerare doar volumul traficului, rutele comerciale care traversau Atlanticul aveau o importanță imensă, o valoare considerabilă și vitală pentru interesele britanice în desfășurarea războiului. Acest fapt era evident și pentru inamic, astfel că acesta a dislocat în zonă forțe navale importante, cu intenția de a înșelă Anglia printr-un război de cursă. Aceste rute erau atât de numeroase, iar spațiul care trebuia să fie acoperit era atât de vast, de la Capul Nord la Terra Nova, încât, după mai mult timp, având în vedere lipsa acută de crucișătoare, s-a recunoscut, oficial, că protecția nu se putea executa decât prin patrulare în diferite zone focale, precum largul Capului Verde, la Plata, Pernambuco, coasta nord-americană de la Capul Hatteras la Capul Race și, în sfârșit, în zona de intersecție a diverselor drumuri care plecau sau ajungeau în Antile.

În alte vremuri erau prevăzute forțe navale staționate în mările îndepărtate de metropolă, precum două escadre de crucișătoare, câte una pentru fiecare zonă, de nord și de sud, care staționau în Atlanticul de Nord, dar necesitatea de a folosi crucișătoarele cu economie, necesitate rezultată din competiția construcțiilor navale dintre Marea Britanie și Germania, dar și din concentrarea forțelor navale în Marea Nordului, a forțat suprimarea acestor locații. Cu toate acestea, la declanșarea războiului, zeița Fortuna părea să vină în ajutorul britanicilor. Condițiile tulburi din Mexic, unde revoluția se desfășura mai accelerat decât se estimase, iar interesele coloniilor britanice se aflau în pericol, au adus forțele navale britanice la intrarea în Golful Mexic. Astfel, Escadra 4 de crucișătoare (SUFFOLK – navă amiral, BERWICK, LANCASTER, BRISTOL și ESSEX), sub comanda contraamiralului sir Christopher Cradock, a fost detașată pentru a umple un gol important în structura Escadrei Atlanticului de Est. Alături de aceste nave, forțele navale britanice din Atlantic aveau drept pion principal doar crucișătorul ușor GLASGOW, care avea misiunea de purtător al pavilionului britanic în apele Americii de Sud.

La începutul perioadei de tensiune, amiralul Cradock se afla cu escadra la ancoră în rada de la Vera Cruz; LANCASTER era absent, fiind

* *Expert patrimoniu cultural.*

în reparații în arsenalul din Bermude. La Vera Cruz se găsea, de asemenea, și crucișătorul ușor german DRESDEN (comandant Kohler). Relațiile dintre forțele navale britanice și cele germane în apele mexicane erau, ca peste tot, extrem de cordiale. În cursul operațiunilor desfășurate în apropierea Vera Cruzului, președintele Mexicului s-a îmbarcat, împreună cu familia sa, la bordul lui DRESDEN, pentru a se refugia în Jamaica. Cu numeroase manifestări mutuale de cordialitate și, în mod cert, fără a avea cea mai mică idee despre evoluția viitoare a evenimentelor, comandantul Kohler a părăsit escadra internațională pentru a se îndrepta către Kingston unde, după ce l-a debarcat pe fostul președinte mexican pe 24 iulie, a aflat despre termenii notei violente a Austro-Ungariei către Serbia.

Misiunea crucișătorului DRESDEN la Kingston avea, totuși, pentru interesele navale germane, o altă importanță decât aceea de a transporta pe președintele mexican. Cu ceva timp înainte, în urma unei revizuirii a planurilor de război germane, s-a hotărât adoptarea unui mijloc de a întări crucișătoarele germane din alte mări prin înlocuirea navelor mai uzate cu unele mai moderne și mai rapide. Astfel, KARLSRUHE a primit ordin să se îndrepte spre Antile, să schimbe comandantul cu cel de pe DRESDEN, iar aceasta din urmă să ia drum spre Germania. Acest schimb urma să se efectueze în Jamaica, dar zvonurile neliniștitoare din insula Haiti au schimbat punctul de întâlnire al crucișătoarelor germane, acestea urmând să facă joncțiunea la Port au Prince. În acest port, pe 26 iulie, a avut loc schimbul de comandanți, iar KARLSRUHE, acum sub ordinele comandantului Kohler, a plecat să își reia locul în cadrul escadreii internaționale de la Vera Cruz. DRESDEN, aflat sub ordinele comandantului Lüdecke, a mai staționat două zile la Port au Prince, până în momentul în care a primit, de la Amiralitatea germană, informațiile despre tensionarea relațiilor europene, dar și ordinul de a se îndrepta către Germania, astfel că a plecat spre insula Saint Thomas unde urma să ambarce cărbune și alte aprovizionări în vederea drumului lung către casă.

Staționând la Vera Cruz, înainte de sosirea lui DRESDEN din Jamaica, amiralul Cradock a aflat primele noutăți importante, exceptând informațiile obținute din presa americană care comentau situația generală din Europa, din textul unei telegrame preliminare de avertizare, din 27 iulie, care îi indica necesitatea de a monitoriza crucișătoarele germane, fără ca acest lucru să pară evident. În acel moment, cunoscând prezența crucișătoarelor DRESDEN și KARLSRUHE la Port au Prince, pe 26

iulie a expedit, cu promptitudine, unul dintre crucișătoarele sale într-o poziție din care putea observa, cu tact, mișcările navelor germane.

Pe de altă parte, a trimis pe ESSEX spre nord, care a fost raliat, mai târziu, de către LANCASTER, acesta terminând reparațiile în arsenal, iar amândouă au primit avizul de a executa atacuri asupra marilor rute comerciale ale Atlanticului de Nord. De asemenea, Cradock a dat ordin ca, la nevoie, BRISTOL și ESSEX să se concentreze în largul coastelor Braziliei pentru a supraveghea drumul spre La Plata împotriva unui eventual atac.

Măsurile de precauție pe care le-a adoptat amiralul britanic erau de a acoperi, pe cât posibil, drumurile maritime din Atlanticul de Nord, iar el, însuși, a rămas la Vera Cruz, așteptând în liniște desfășurarea evenimentelor și pregătindu-și navele pentru război, conform cu evoluția ulterioară a situației. Această așteptare nu a fost de lungă durată și, chiar de la debutul conflagrației mondiale a prins formă războiul de cursă desfășurat de către pacheboturi armate care aveau ca misiune să împiedice sau să îngreuneze realizarea dispozitivului naval britanic pentru protecția comerțului maritim. Relațiile extrem de tensionate dintre Aliați și Puterile Centrale s-au răsfânt și asupra navigației comerciale germane, multe dintre nave fiind reținute în porturile Americii de Nord. Această situație a oferit Germaniei un mare număr de nave apte să desfășoare război de cursă, nave înarmate care ar fi afectat, în mod sever, comerțul aliat în Atlanticul de Nord.

Pe 31 iulie, nave precum VATERLAND și-au anulat voiajul, amenințând, prin prezența lor, dominarea situației pe care Cradock încerca să o controleze în zona aflată la sud de Terra Nova, pe unde treceau principalele rute spre New York sau Saint Laurent. Patru zile mai târziu, ESSEX și LANCASTER au luat drum spre nord pentru a proteja zona amenințată și, datorită unei atitudini foarte precaute, a ordonat și crucișătorului BRISTOL să le ajungă din urmă.

Începuseră să se răspândească zvonuri din ce în ce mai puternice, considerate demne de încredere. Acestea semnalau prezența unuia sau mai multor crucișătoare inamice în largul coastelor Statelor Unite; unul descria cu multă însuflețire un angajament cu navele lui Cradock. Cum amiralul ignora pozițiile crucișătoarelor germane, a avut o mare surpriză când unele dintre zvonuri s-au dovedit a fi adevărate. Datorită lui BERWICK, care fusese trimis să supravegheze crucișătoarele germane, Cradock a aflat că portul Havana fusese vizitat fără vreun rezultat, iar dinspre insule nu avea nicio informație. Considerând, imediat, că inamicul se deplasase spre nord pentru a ataca marile drumuri

comerciale, amiralul britanic a hotărât să se pună în mișcare, deplasându-se de la Vera Cruz în Jamaica, unde a staționat o zi pentru aprovizionarea cu cărbuni și, în după-amiaza fatalei zile de 4 august, a plecat spre zona considerată a fi amenințată, concentrându-și toate forțele, cu excepția lui BERWICK, în zona Atlanticului de Nord, între Capul Race și Capul Hatteras, apreciind că acesta era primul pas pentru curățarea oceanului.

Aceste zvonuri tulburătoare privind prezența inamicului în zonele nordice erau departe de realitate. DRESDEN, după întâlnirea cu KARLSRUHE la Port au Prince, a plecat, pe 28 iulie, spre Saint Thomas, unde a ajuns cu două zile mai târziu. Fără a pierde timp, având în vedere că avea ordin să se întoarcă în Germania, crucișătorul și-a completat necesarul de cărbune și a luat drum către noua sa destinație. Dar, de abia trecuseră trei ore când a primit, de la Berlin, informația care anunța periculoasa situație politică, ordinul de revenire fiind anulat, iar comandantul Lüdecke urmând să se pregătească pentru începerea războiului de cursă în Atlanticul de Sud. Conform acestor instrucțiuni, a făcut cale întoarsă, luând drum spre coasta de nord-est a Braziliei. Navigând spre sud-est, fără să fie observat, a primit informația privind declarația de război a Franței în apropiere de Antigua. Intuind ceea ce urma să se întâmple câteva ore mai târziu, comandantul german și-a definitivat planurile, în condițiile în care principala sa problemă era aprovizionarea navei cu cărbune, hotărând, astfel, să execute această operațiune în punctul izolat din largul coastelor braziliene cunoscut drept Rocas Reef.

Instrucțiunile pe care comandantul Lüdecke le-a primit de la Înaltul Comandament Naval german erau foarte clare, dar Atlanticul de Sud este o regiune extrem de vastă. Lüdecke s-a gândit că volumul traficului din largul estuarului La Plata și din partea sudică a oceanului justifica, pe deplin, un război de cursă asupra comerțului. În aceste condiții, s-a îndreptat spre prima sa bază de la Rocas Reef, astfel că pe data de 5 august, când a primit vestea despre declanșarea războiului cu Anglia, se afla aproape de vărsarea marelui fluviu Amazon. Imediat, terenul său de vânătoare s-a extins, astfel că întreg traficul din sudul oceanului era deschis loviturilor sale.

Celălalt reprezentant al marinei germane din Atlantic, KARLSRUHE, după ce a părăsit Port au Prince, a luat drum de-a lungul coastei cubaneze, cu intenția de a ajunge la baza sa de la Vera Cruz, după ce s-ar fi aprovizionat cu cărbune și alimente la Havana, unde a ajuns în data de 28 iulie. Vestea despre criza europeană i-a parvenit de la Berlin când se afla în plin proces de refacere a plinurilor. Mai târziu, a primit o

altă știre despre un război iminent între Aliți și Puterile Centrale, astfel că, comandantul a decis, cu înțelepciune, că era preferabil să evite vecinătatea puternicei escadre internaționale care se găsea în apele mexicane, dar care aștepta instrucțiuni suplimentare. În aceste condiții, a ieșit pe mare la o distanță suficientă de litoral care să îl ferească de a fi observat, fiind, totuși, în contact nemijlocit cu agenții germani de pe teren. A fost informat astfel, prin telegraf, că BERWICK se afla la Havana, unde alimenta cu cărbune, și că încerca, evident, să afle unde era KARLSRUHE. Aproape în același timp, a primit ordin să se pregătească pentru executarea războiului de cursă împotriva comerțului aliat. Pe de altă parte, i s-a sugerat să intre în legătură cu pacheboturile germane care se aflau în porturile Americii de Nord și care erau susceptibile a fi folosite în războiul de cursă, urmând să le înarmeze în limitele posibilului, fără a i se compromite propria valoare combativă.

Presupunând, imediat, că ruta care se întindea de-a lungul coastei Floridei era foarte evidentă, iar mișcările sale urmau să fie, în mod cert, observate și semnalate, crucișătorul german a revenit pe coasta septentrională a Cubei, evitând rutele obișnuite ale traficului comercial, și a luat drum spre labirintul de atoluri și recifuri de la Plana Keys – bineînțeles în afara căilor navigației comerciale, dar având posibilitatea de a debușa convenabil în ocean – astfel încât să stea ascuns până la primirea unor noi instrucțiuni. Aflat în singurătatea zonei, comandantul lui KARLSRUHE și-a definitivat planurile, a stabilit întâlniri secrete cu navele germane de aprovizionare cu cărbune și s-a pus în legătură cu marile pacheboturi cu care putea coopera în cadrul războiului de cursă.

Având ordine precise de pregătire a ostilităților, încă din după-amiaza zilei de 4 august, comandantul Kohler, a ridicat ancora și a luat drum spre Antile și spre regiunile focale ale comerțului maritim care se aflau în nord. În timp ce executa acest marș, s-a pregătit pentru luptă, și-a camuflat luminile și a intrat în legătură telegrafică cu pachebotul german KRONPRINZ WILHELM, cu care a stabilit un punct de întâlnire situat pe ruta care se îndrepta către nord, pentru data de 6 august, orele 11.00. Kohler putea auzi, distinct, convorbirile radiotelegrafice ale crucișătoarelor britanice, dar, convins că necesitatea păstrării secretului acțiunilor proprii era mai eficace, a continuat să manevreze în liniște și să se întâlnească cu marele pachebot german în locul stabilit, în pofida hulei puternice reușind să transbordeze două dintre tunurile sale de 88 mm.

În acest timp, amiralul Cradock se grăbea către nord cu SUFFOLK și cu BRISTOL, care îl preceda la o distanță de câteva sute de mile, când a primit informația despre declarația de război în seara zilei de

4 august (timpul local). Deducțiile sale i-au oferit certitudinea că navele inamice luaseră drum către nord și că acestea se găseau la o oarecare distanță în fața lui. În dimineața zilei de 6 august era, deja, foarte avansat pe drumul lui, trecând de ultimele grupuri de insule ale Antilelor când, dintr-o glumă a hazardului, a decoperit, nu unul ci doi inamici.

Punctul de întâlnire dintre KARLSRUHE și pachebotul german se afla chiar pe ruta amiralului englez și, cu câteva momente înainte de amiază, Cradock a descoperit, departe în fața lui, crucișătorul german și marele său auxiliar stopate. Sunând sirenele de luptă și mărinind viteza, s-a îndreptat direct spre navele inamice care, văzându-l, s-au separat imediat, fiecare dintre ele luând drum invers perpendicular față de cel al lui Cradock. Lăsând să plece pachebotul armat, amiralul britanic a început vânătoarea inamicului mai important dar, știind că viteza lui KARLSRUHE depășea viteza lui cu mai puțin de un nod, credea că avea puține șanse să îl forțeze să se lupte. În timpul acesta, BRISTOL fiind la nord, Cradock a telegrafiat acestui crucișător ușor coordonatele punctului către care trebuia să se îndrepte. Comandantul Fanshawe de pe BRISTOL, cunoscând, astfel, poziția și ruta de fugă a lui KARLSRUHE, a făcut, imediat, cale întoarsă pentru a intercepta inamicul. În pofida distanței mari la care se afla BRISTOL, 400 de mile marine, viteza mare a celor două crucișătoare care goneau unul spre celălalt le-a apropiat foarte rapid.

Puțin câte puțin, oră după oră, pe timpul acestei urmăriri devenea evident pentru crucișătorul SUFFOLK că nu putea ajunge din urmă nava germană, deși forța aparatul propulsor, și că acesta putea să scape, mai ales că nici BRISTOL nu părea să reușească să ajungă în zonă. KARLSRUHE se îndrepta spre nord, sperând ca pe timpul nopții să scape de urmăritor, neștiind că, totuși, BRISTOL se apropia de el cu repeziciune. Puțin după orele 20.00, BRISTOL a zărit silueta inamicului său conturându-se pe luna care răsărea, acesta neputând să descopere nava britanică datorită întunericului profund. După cinci minute, BRISTOL a deschis focul, spărgând liniștea nopții și atenționând pe KARLSRUHE despre prezența unui adversar. Realizând, imediat, situația neprielnică, cu un inamic în față și unul în spate, comandantul german a răspuns, imediat, cu artileria, girând, brusc, spre est urmat de BRISTOL care, având viteza mai mică, nu îl putea ajunge. Crucișătorul german a putut, astfel, să scape și să dispară în noapte, bătălia încetând când distanța a devenit prea mare pentru ca artileria britanică să aibă un tir eficace. A fost pentru ultima oară când o navă de război engleză s-a mai întâlnit cu KARLSRUHE, deși acesta a reușit să devasteze comerțul

maritim până în luna noiembrie. Cu toate acestea, un lucru devenise sigur pe timpul luptei și al urmăririi, acela că inamicul luase drum spre sud și, pentru moment, rutele comerciale nordice nu erau expuse pericolului. Așa cum vedea Cradock, situația rămânea, pe moment, mult mai liniștită, fiind puțin probabil ca cele două crucișătoare germane să opereze, împreună, în aceeași regiune, astfel că s-a grăbit să înștiințeze autoritățile din New York că, pe moment, Atlanticul de Nord era degajat. Pentru a anula eforturile lui KARLSRUHE, a luat măsuri pentru executarea unei operațiuni de căutare în Antile de către BERWICK, BRISTOL și două crucișătoare franceze, CONDÉ și DESCARTES, care au fost plasate sub ordinele sale.

În ceea ce îl privește, a staționat puțin în Bermude pentru a alimenta nava cu cărbune, după care a plecat cu toată viteza spre nord pentru a purta pavilionul de război britanic pe rutele care duceau către New York și a sprijini pe ESSEX și LANCASTER care patrulau în această regiune și în fața intrării în golful Saint Laurent.

Când a ajuns în fața New York-ului, pe 11 august, a găsit comerțul maritim mai mult sau mai puțin oprit datorită primului șoc al declarației de război, în pofida eficacității supravegherii britanice a comunicațiilor din Atlanticul de Nord.

De cealaltă parte a Atlanticului, în regiunea importantă care se întindea de la intrarea în Marea Mânecii până la insulele Capului Verde, amiralii Stoddart și Robeck au reușit, după numeroase dificultăți, să reunească escadrelor lor, constituind Flota a treia, cu care au executat o supraveghere riguroasă a tuturor posibilităților corsari constituiți din pacheboturile germane staționate în porturile portugheze sau spaniole și, în general, au menținut, cu fermitate, rutele comerciale și punctele focale. Partea de sud a acestei regiuni era mult mai importantă, astfel că amiralul Stoddart și-a concentrat, acolo, forțele, având pavilionul pe crucișătorul CARNAVON, și servindu-se de Saint Vincent și Cap Verde ca baze.

În momentul în care Cradock a ajuns în largul portului New York, a fost înștiințat, din surse destul de dubioase, că KARLSRUHE intrase în Porto Rico, iar această informație i-a confirmat, o dată în plus, ideea sa de a securiza Atlanticul nordic. În acest timp, poziția lui DRESDEN nu a putut fi determinată, de aceea amiralul englez considera că, până când crucișătorul german nu era descoperit, nu putea abandona regiunea New York.

Informațiile nu au întârziat să apară, fiind foarte frapante, deoarece marcau, în mod hotărât, ofensiva germană contra comerțului maritim. În ziua care a urmat sosirii lui SUFFOLK în largul New York-

ului, acesta a primit o informație conform căreia HOSTILIUS, o navă comercială britanică, fiind staționată la Barbados, a anunțat că DRESDEN oprise, pe 6 august, la vărsarea fluviului Amazon. Alte informații i-au parvenit lui Cradock în aceeași zi, conținând poziția crucișătorului KARLSRUHE în insula olandeză Curaçao.

În ceea ce privește cele două crucișătoare germane, Atlanticul de Nord era degajat, iar Amiralitatea a putut anunța, în mod oficial, că traversarea Atlanticului era sigură.

După o zi sau două de la informațiile provenite de la HOSTILIUS, alte noutăți au venit de la alte două nave britanice, DRUMCLIFFE și LYNTON GRANGE, care fuseseră, de asemenea, oprite de către DRESDEN în aceeași zonă ca și HOSTILIUS, la câteva ore distanță; îndată ce aparatul de telegrafie a fost eliminat, DRESDEN le-a permis să își continue drumul. Nu era nevoie de alte confirmări ale poziției inamicului; faptul că navele inamice păreau că doar opreau navele comerciale fără să le scufunde făcea enorm pentru a liniști navigația comercială, mai mult decât apariția lui Cradock și a escadrei sale pe rutele comerciale maritime. În foarte scurt timp, traficul maritim a început să se mute în Atlanticul de Nord, aproape cu același volum ca înainte de război.

Prima parte a misiunii lui Cradock era îndeplinită, rutele comerciale nordice fiind relativ sigure în timp ce mobilizarea în Marea Britanie era finalizată, iar alte nave de război primiseră misiunea de a supraveghea rutele și punctele nodale ale acestora.

Toate informațiile primite despre inamic plasau cele două crucișătoare în partea de sud față de Cradock, unde exista un mare număr de drumuri maritime importante, astfel că era evident pentru comandantul englez că trebuia să încerce să își dispună crucișătoarele cât mai aproape de acestea. Situația se putea complica deoarece, până la un punct, mișcările lui KARLSRUHE reprezentau o amenințare pentru Antile și pentru canalul Panama, deschis pentru navigație din 15 august, care determina o recrudescență a activității în acele mări.

BRISTOL și BERWICK, împreună cu cele două crucișătoare franceze, se aflau, deja, în zonă dar, luând în considerare importanța acesteia și necesitatea de a menține pe DRESDEN în mișcare, departe de Antile, Cradock a cerut aprobarea Amiralității de a descinde el însuși, lăsând restul escadrei la larg de New York. Eșecul său în confruntarea cu KARLSRUHE, foarte enervant, i-a imprimat profund, în suflet, necesitatea de a avea o navă atât de rapidă încât să aibă șanse de reușită în a ajunge crucișătoarele germane, astfel că și-a mutat pavilionul de pe

SUFFOLK pe crucișătorul cuirasat GOOD HOPE, care tocmai sosise, cu care a plecat spre sud, pe 16 august.

Efectele opririi comerțului maritim datorită terorii unui război de cursă desfășurat cu pacheboturi armate s-au simțit foarte serios. În ciuda eforturilor autorităților rezidente în porturile neutre, unde se găseau acești posibili corsari, de a împiedica orice încălcare a neutralității, se considera că o singură măsură asigura combaterea acestui pericol, anume blocada strictă și strânsă asupra porturilor unde erau acostate nave presupus suspecte. Prin urmare, în loc de a concentra crucișătoarele pentru a căuta pe KARLSRUHE și DRESDEN, în loc de a organiza un sistem de patrulare pentru a proteja, în mod eficient, comerțul împotriva acțiunii acestora, pentru a satisface nevoia de supraveghere a posibililor corsari, se luau măsuri de război deja încercate, executate de un număr mic și convenabil de crucișătoare.

În acest timp, cum rutele din Atlanticul de Nord erau, practic, degajate, și cum sosise momentul unei urmăririi a crucișătoarelor germane angajate în războiul de cursă, existau alte metode de a le anihila. Rolul unui crucișător de a conduce un război de cursă într-o mare pe care o controla adversarul nu putea continua pentru mult timp deoarece aprovizionările îi seseau prin intermediul navelor comerciale inamice sau prin intermediul navelor de război care le protejau, care le puteau distribui combustibil și alte aprovizionări. Nu este prea mult dacă se afirmă că posibilitatea unei nave care desfășoară război de cursă de a cauza pagube este direct proporțională cu capacitatea sa de a obține combustibil, alimente și materiale necesare. Astfel, distrugerea stațiilor de radiotelegrafie, cablurilor de comunicații, blocada, distrugerea sau capturarea bazelor posibile ale inamicului, întreruperea tuturor posibilităților de aprovizionare deveniseră o misiune importantă.

Un comitet întrunit înainte de război, prezidat de amiralul sir H. Jackson, a întocmit, cu atenție, proiecte în legătură cu aceste operațiuni și, grație forțelor existente în Atlantic, s-a putut urmări punerea lor în practică. Principalele cabluri germane care traversau Pas de Calais pentru a lega Emden de Vigo, în Spania, au fost tăiate încă de la începutul ostilităților, dar rămăneau importante stații de radiotelegrafie la Duala, în Camerun și la Kamina, în Togo.

În proiectul inițial, aceste operațiuni erau, în principal, navale, iar forțele necesare erau furnizate de către escadra amiralului Stoddart, în cooperare, dacă era necesar, cu garnizoanele coloniilor vecine.

Acțiunile s-au desfășurat rapid, dar în Camerun a fost necesară expedierea de întăriri militare care au venit în ajutorul forțelor lui

Stoddart. Odată ce a fost declarat că Atlanticul era liber, - nu mai exista niciun nou indiciu privind activitatea crucișătoarelor germane, după aventura lui DRESDEN în larg de Amazon – Amiralitatea a aprobat ca detașamentele de nave de război să își restrângă activitatea doar asupra sistemului de protecție a comerțului.

Abia ce aceste ordine fuseseră date că o schimbare completă a survenit în întreaga situație. Pachebotul GALICIAN a sosit la Tenerife, pe 16 august, anunțând că a fost oprit de pachebotul armat KAISER WILHELM DER GROSSE, care i-a distrus aparatura de radiotelegrafie.

Confirmarea acestei noi probleme pentru regiunea Atlanticului de est s-a făcut repede, deoarece, în ziua următoare, pachebotul ARLANZA, aparținând de Royal Mail Steam Pacific, a sosit de la Las Palmas, raportând că a fost, de asemenea, oprit de către același pachebot armat german și, de asemenea, aparatura de radiotelegrafie a fost distrusă, iar nava nu a fost scufundată, ca și în cazul lui GALICIAN, datorită pasagerilor aflați la bord. În ciuda faptului că acest pachebot armat semnalat pe mare nu părea că intenționa să scufunde navele interceptate, Amiralitatea a decis să fie vânat și nimicit, iar crucișătorul HIGHFLYER, comandant Buller, a primit, astfel, ordin să execute misiune de patrulare în nordul insulelor Canare.

În timp de câteva zile, căutarea nu a avut niciun rezultat dar, într-un sfârșit, acționând prompt pe baza unor informații destul de vagi, comandantul Buller a găsit pe KAISER WILHELM DER GROSSE, pe 26 august, într-un golf izolat al lui Roi d'Oro, în timp ce alimenta cu cărbune. Acesta a cerut să se predea și, neprimind niciun răspuns, a deschis focul după un timp rezonabil. După ce nava germană a fost lovită serios, echipajul a abandonat nava și s-a îndreptat spre dunele costiere; după o oră și jumătate după ce a fost descoperită, nava corsar s-a scufundat.

Problemele ridicate de către pacheboturile armate erau minore față de loviturile care puteau fi cauzate de către DRESDEN și camaradul său. Poziția lui DRESDEN cât și a lui KARLSRUHE erau aproape necunoscute când, un raport primit de la GALICIAN a tulburat liniștea regiunii de sud. Prezența primului a fost semnalată în largul vărsării Amazonului, iar alt zvon, neconfirmat, l-a indicat în largul coastelor Venezuelei.

În ceea ce privește al doilea crucișător german, deoarece în zonă se găseau forțele lui Stoddart și puternicul divizion pe care îl lăsase în Antile, Cradock se credea asigurat, astfel că putea să abandoneze această zonă. DRESDEN, din contră, reprezenta o problemă cu o rezolvare

diferită, deoarece opera la limita sudică a regiunii controlate de acesta, foarte vulnerabilă, unde comerțul maritim avea o foarte mare importanță și unde crucișătorul ușor GLASGOW era singurul reprezentant al flotei britanice.

La începutul războiului, GLASGOW, singura navă de război britanică din apele orientale ale Americii de sud, se găsea la Rio de Janeiro unde, prin simpla prezență, contribuia foarte mult la îndepărtarea condițiilor defavorabile intereselor britanice care generau probleme economice. În prima zi a războiului, nu exista niciun crucișător german în apele sud-americane, dar numeroasele zvonuri false și teama constantă de atac asupra drumurilor comerciale, foarte importante, dar foarte puțin protejate, au provocat o paralizare, aproape completă, a navigației comerciale. GLASGOW a făcut tot ce putea fi posibil prin prezență, făcând adevărate miracole pentru restabilirea cursului normal al comerțului maritim, dar era imposibil ca o singură navă să asigure controlul unei regiuni extrem de vaste care, fără acesta, se afla la discreția inamicului.

Urme ale activității lui DRESDEN din 6 august, în largul Amazonului, a atras pe GLASGOW spre nord, imediat ce acestea au fost cunoscute, iar navele comerciale germane – carboniere și nave de aprovizionare – au fost ignorate de nava britanică. Pe măsură ce zilele treceau, situația devenea din ce în ce mai gravă deoarece, pe lângă posibilitatea de a vedea apărând cele două crucișătoare germane pe rutele comerciale ale Americii de sud, mai exista teama de a întâlni marile și rapidele pacheboturi germane – posibili corsari – care la Pernambuco, la Rio și oriunde altundeva nu pierdeau ocazia de a se înarma și de a se năpusti asupra navelor comerciale.

În pofida acestei amenințări, calmul manevrelor lui GLASGOW în fața acestei situații dificile și-a făcut efectul, puțin câte puțin, iar încrederea s-a restabilit, când DRESDEN și-a făcut o nouă apariție și, dintr-o singură lovitură a distrus toată munca lui GLASGOW.

După ce și-a abandonat cele trei capturi în largul Amazonului, pe 6 august, DRESDEN a continuat să se mențină în centrul drumurilor comerciale, după care s-a deplasat într-o mică baie pustie de pe coasta braziliană, unde a alimentat cu cărbuni. După aceasta, a luat drum către baza pe care o stabilise la Rocas Reef. Acolo, datorită unor măsuri judicioase pe care le-a ordonat, comandantul Lüdecke s-a întâlnit cu nava de aprovizionare cu cărbuni BADEN și cu o altă navă. BADEN părăsise Pernambuco pe 12 august având la bord aproximativ 12.000 de tone de cărbune.

Îmediat, în ziua următoare, DRESDEN a început ambarcarea dar, în pofida necesității urgente de a umple magaziiile goale ale crucișătorului, a trebuit să renunțe la operațiuni datorită hulei puternice dar, pe 13 august, acesta s-a reîntâlnit cu cele două nave auxiliare. Comandantul german știa că nu trebuia să ignore faptul că indiciile pe care le lăsase în urmă privind acțiunile pe care le executase în largul vărsării Amazonului puteau genera ample operațiuni de căutate din partea escadrei britanice. Prin BADEN a obținut informații importante privind măsurile de protecție a traficului care se desfășura la Rio de la Plata, deoarece ruta sa trecea prin aceea regiune.

Dar, șansa părea să se îndepărteze de nava germană deoarece, după două zile de când părăsise Rocas Reef, fiind la est de Pernambuco, s-a întâlnit cu vaporul englez HYADES. Această întâlnire, deși întâmplătoare, nu a schimbat planurile de campanie a lui DRESDEN de a ataca prin surprindere navigația comercială. În aceste condiții, dacă l-ar fi lăsat pe HYADES să își continue ruta, așa cum a lăsat și alte nave, poziția și intențiile sale ar fi fost cunoscute într-un timp foarte scurt, astfel că nava britanică a fost capturată, echipajul transferat pe una dintre navele auxiliare germane, apoi a fost scufundată, iar crucișătorul și-a reluat drumul spre sud. Nu a trecut mult timp și s-a intersectat cu o altă navă comercială, care s-a dovedit a fi una neutră, care se îndrepta spre un port neutru, astfel că nu putea fi scufundată. Prin urmare, această navă norocoasă a fost lăsată să își continue drumul, fiind liberă să facă cunoscută poziția lui DRESDEN. Comandantul german și-a dat seama că, pentru a se ascunde, trebuia să ia măsuri suplimentare, astfel că a transbordat echipajul capturat de pe HYADES pe cea mai mică dintre navele sale auxiliare, și a luat drum spre un port brazilian, unde a ajuns pe 20 august. Imediat, noutățile despre aventurile lui DRESDEN s-au răspândit în cele patru puncte cardinale. În aceste condiții, pentru a-și pierde urma, DRESDEN a plecat spre insula pustie Trinidad, aflată la 500 de mile de coasta braziliană, unde s-a ascuns împreună cu BADEN, și unde s-a întâlnit cu altă navă de aprovizionare, SANTA ISABEL, care plecase din Buenos Aires pe 9 august. Nevoia de reaprovizionare era atât de mare încât, în pofida hulei puternice care a provocat avarii la opera vie datorită ciocnirilor cu nava de aprovizionare, DRESDEN și-a continuat ambarcarea de cărbune. După două zile de travaliu, crucișătorul a putut să plece, împreună cu cele două nave auxiliare, pe 22 august, spre regiunea focală a traficului comercial de la Plata.

Noutățile despre soarta lui HYADES, transmise de la Rio de Janeiro, au avut un dublu efect. În primul rând, acceptând o informație

neverificată de la consulul german din Tenerife care spunea că KAISER WILHELM DER GROSSE scufunda nave pe partea cealaltă a Atlanticului, încrederea lumii comerciale a scăzut la zero, iar navigația comercială s-a oprit o dată în plus. Pe de altă parte, poveștile despre bravura lui DRESDEN în apele învecinate, în același timp cu știrile care anunțau că nave de război germane fuseseră văzute în largul coastelor braziliene, au încurajat mai multe nave germane, printre care și pachebotul CAP TRAFALGAR, să iasă pe mare. Acesta a părăsit Montevideo, pe 22 august, și s-a îndreptat către insula Trinidad cu intenția de a se înarma și a se transforma în corsar prin intermediul canonierei EBER. Această mică canonieră costieră staționa, la început, pe coasta occidentală a Africii. Ordinele de război germane prevedeau că navele din această categorie, datorită faptului că erau improprii războiului de cursă, trebuiau să se pregătească pentru a arma pacheboturile pentru a deveni nave corsar.

Din punct de vedere britanic, noutatea nimicirii lui HYADES nu putea fi lăsată deoparte, pentru că DRESDEN se părea că abandonase principalul centru de trafic de la Pernambuco. Acest fapt indica, în mod clar, faptul că crucișătorul german se decisese să atace navigația comercială foarte bogată și vulnerabilă de la Plata.

Prin urmare, amiralul Cradock a hotărât, conform ordinelor Amiralității care a stabilit să se deplaseze spre sud, spre insulele Abrolhos, atingând și Rocas Reef, să plece pe 22 august pentru a-și îndeplini misiunea. Cum apele Atlanticului de Nord erau, practic, degajate de crucișătoarele inamice, și alte posibile nave corsar erau blocate în porturile neutre, rutele comerciale se puteau considera sigure și puteau fi părăsite de escadra Americii de nord. În aceeași zi în care Cradock a ridicat ancora, GLASGOW a primit o întărire necesară în baza secretă din insulele Abrolhos, crucișătorul cuirasat MONMOUTH. Aceste două nave au început să caute, împreună, în regiunea Pernambuco, unde se părea că acționa DRESDEN.

Într-o săptămână, Cradock a atins apele braziliene cu GOOD HOPE și, apelând la BERWICK și BRISTOL care erau în urmărirea lui KARLSRUHE în Antile, a început, pe 27 august, o serioasă căutare pe coasta nordică a Braziliei, spre Pernambuco, în timp ce GLASGOW și MONMOUTH se îndreptau spre baza germană de la Rocas Reef, pe care au găsit-o complet abandonată. Acest fapt l-a convins pe comandantul Luce, de pe GLASGOW, că inamicul se afla mult mai la sud, în altă zonă decât cea în care executase căutarea. Temându-se pentru securitatea navigației în zona Rio de La Plata, s-a întors, imediat, în baza sa de la

Abrolhos unde a alimentat cu cărbune. Acolo a ajuns și pachetotul armat OTRANTO, astfel că divizionul format din cele trei nave a repornit spre sud pentru a reîncepe căutarea adversarului în regiunea focală de la Rio de La Plata.

Amiralul Cradock și-a întrerupt acțiunile zadarnice de căutare de-a lungul coastelor braziliene și a intrat să ancoreze la insula Fernando Noronha. Acolo a primit, pe 1 septembrie, informația, foarte importantă, că o grupare de nave comerciale germane, presupuse a fi transportatoare de cărbune, se afla în deplasare către strâmtoarea Magellan. Această informație avea o importanță foarte mare și, dacă examinăm situația evenimentelor din alte mări, semnificația sa era de natură să schimbe întregul curs al operațiunilor viitoare. În loc de a avea de-a face cu unul sau două crucișătoare, cu navele auxiliare, posibilitatea de a se întâlni cu o forță reunită de crucișătoare era la limita probabilității.

În mările din Extremul Orient, germanii dețineau o puternică escadră de crucișătoare, aproape egală cu escadra britanică din mările Chinei. După o lună, adică după începerea ostilităților, această escadră s-a pierdut în imensitatea Pacificului, astfel că era de așteptat să apară brusc, dintr-o zi în alta, pe rutele comerciale sau pentru a ataca o escadră aliată izolată. Această stare de fapt a durat până pe 23 august, zi în care Japonia a declarat război Germaniei și s-a alăturat aliaților. Era evident că, în fața acestei superiorități copleșitoare de forțe în Extremul Orient, acele mări deveneau inaccesibile pentru escadra germană, astfel că aceasta a căutat alte sfere de activitate; în aceste condiții, era imposibil de aflat încotro se îndreptau navele germane.

Informația despre gruparea unor nave transportatoare de cărbune presupus a se deplasa către strâmtoarea Magellan, coroborată cu știrea venită de la Rio de Janeiro că DRESDEN scufundase nava comercială engleză HOLMWOOD, aproape de La Plata, la 5.000 de mile mai la sud de zona unde se presupunea a fi KARLSRUHE, l-au convins pe amiralul Cradock că concentrarea tuturor crucișătoarelor germane, cele două care reprezentau propriile ținte, și escadra din Pacific, urma să se efectueze în jurul strâmtoării Magellan, având ca obiectiv lovirea metodică a rutelor comerciale din Atlantic.

Amiralul britanic nu

a pierdut timpul și a comunicat raționamentul său Amiralității, adăugând și temerile sale privind concentrarea forțelor germane în apropierea strâmtoării Magellan, propunând ca să se deplaseze, imediat, pentru a oferi protecție navigației comerciale din America de Sud. Ideile

lui Cradock erau în asentimentul Londrei, astfel că a primit ordin să își mute zona de acțiune pe coastele Americii de Sud.

La primirea acestor ordine, comandantul englez a luat drum spre Pernambuco pentru a-și concentra forțele în vederea protejării navigației spre Rio de La Plata, ordonând lui GLASGOW și celor doi companioni să continue drumul în fața lui și să execute patrulare între vărsarea fluviului Rio de La Plata până la strâmtoarea Magellan, căutând urmele lui DRESDEN apoi, dacă nu îl descopereau, trebuiau să se plaseze în largul intrării în strâmtoare pentru a împiedica acest crucișător german să pătrundă în Atlantic astfel încât să participe la presupusa concentrare de forțe germane.

În acest timp, comandantul Lüdecke de pe DRESDEN, după ce a părăsit Trinidad, împreună cu cele două nave de aprovizionare cu cărbuni, a luat drum direct spre regiunea focală a navigației comerciale situată în larg de Rio de La Plata. Pe 26 august, în timp ce se găsea la nord de rutele comerciale, s-a întâlnit cu carbonierul englez HOLMWOOD, pe care l-a scufundat după ce a evacuat și ambarcat echipajul, continuându-și, apoi, drumul.

Pe timpul ambarcării de cărbune de la Rocas Reef și Trinidad, DRESDEN a suferit avarii considerabile la părțile superioare ale cocii, datorită hulei puternice, iar compasul magnetic prezenta deviații importante. În aceste împrejurări, luând în considerare și perioada din an cu vreme nefavorabilă, comandantul german a început să se îndoiască de înțelepciunea planului său de a rămâne în zona Rio de la Plata. După puțin timp, a întâlnit o altă navă comercială, a cărei încărcătură era proprietate americană, astfel că a fost nevoit să o lase să plece, nu înainte de a debarca, la bordul acesteia, echipajul de pe HOLMWOOD. Lüdecke era conștient că acea navă, odată ajunsă la Rio de Janeiro, ar fi semnalat poziția lui DRESDEN în toată lumea. Mai mult decât atât, magaziiile de combustibil erau goale, dar acesta nu dorea să abandoneze un asemenea teren propice de vânătoare, astfel că a încercat să ambarce cărbune de pe SANTA ISABEL, operațiune devenită imposibilă datorită vremii furtunoase. În pofida importanței pe care o avea prezența sa în zonă, comandantul s-a văzut obligat să se deplaseze spre sud, în speranța că traficul la travers de strâmtoarea Magellan i-ar fi oferit o mică recompensă, iar coasta argentiniană, pustie, ar fi făcut posibilă operațiuni de reparații și aprovizionare.

Mica escadră (DRESDEN și cele două nave carboniere) a luat drum spre sud, spre coastele inospitaliere ale Patagoniei, luptând împotriva mării furtunoase din Atlanticul de Sud. Pe 30 august, aceste

nave greu încercate au dublat capul Bahios și au ancorat, în secret, în adăpostul oferit de baia Gill. Pe 2 septembrie, aceste nave au revenit pe mare și s-au îndreptat spre strâmtoarea Magellan. Comandantul Lüdecke nu vedea un viitor prea strălucit, deoarece lăsase, mult în spate, zonele bogate în trafic comercial aflate între Pernambuco și La Plata, și se îndrepta spre regiunile mult mai puțin bogate ale strâmtoării Magellan și ale coastelor chiliene, mai friguroase și mai furtunoase.

Astfel, la începutul lunii septembrie, protecția comerțului maritim și, în particular, protecția comerțului maritim vital din Atlantic împotriva unui atac metodic reprezenta un obiectiv aproape realizat. În cazul în care flota britanică a tratat doar cu două crucișătoare inamice și cu navele auxiliare înarmate de acestea, care manevrau într-o zonă destul de redusă, problema a fost relativ simplă; dar, amenințarea foarte reală a unei formidabile concentrări de crucișătoare și alte nave în mișcare pe întregul ocean punea o problemă de o altă importanță, și doar o structură care trebuia să cunoască totul, precum Amiralitatea britanică, putea să adune o flotă constituită din nave dispersate în diferite zone ale oceanului care să se opună pericolului navelor de război germane.

THE NAVAL SITUATION IN THE ATLANTIC AT THE START OF THE FIRST WORLD WAR

Keywords: submarines, destroyers, World War II, Atlantic

Considering just the traffic volume, the commercial routes across Atlantic were of the highest importance especially for British interests in the war. This was obvious for its enemies as well, so the Germans launched its most important naval forces with the intent of bringing England to its knees.

BIBLIOGRAFIE

1. CHURCHILL, Winston S., *La crise mondiale*, Tom II, Payot, Paris, 1930.
2. CORBETT, Sir Julian, *Naval Operations*, vol. I, Longmans & Co., London, 1920.
3. FISHER, John, *Memories*, Hodder and Stoughton, London.
4. GOLDRICK, J., *The King's Ships Were at Sea*, Naval Institute Press, Annapolis, 1984.
5. HALPERN, P., *A Naval History of World War I*, Naval Institute Press, Annapolis, 1994.
6. HERWIG, H. H., *Luxury Fleet, The Imperial German Navy, 1888-1918*, George Allen & Unwin, London, 1980.

7. HOHENZOLLERN, François-Joseph de, *L'Emden*, Payot, Paris, 1929.
8. HOUGH, R., *The Great War at Sea 1914-1918*, Oxford University Press, Oxford, 1983.
9. IRVING, John, *La chasse aux croiseurs allemands, Coronel et les Falklands*, Payot, Paris, 1928.
10. LAURENS, Adolfe, *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Payot, Paris, 1929.
11. TIRPITZ, Grand Admiral Alfred von, *My Memoirs*, Hurst & Blackett, London, 1919.
12. WOODWARD, E. L., *Great Britain and the German Navy*, Frank Cass, London, reprint, 1964.
13. ZEMAN, Z. A. B., *A Diplomatic History of the First World War*, Weidenfeld & Nicolson, London, 1971.
14. XXX, *Jane's Fighting Ships of World War I*, Random house Group Ltd., 2001.