

OCEANUL PACIFIC LA DECLANȘAREA PRIMEI CONFLAGRAȚII MONDIALE

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

În mările din Extremul Orient, la începutul războiului, situația, în ceea ce privește protecția navigației comerciale, era ceva mai complicată decât în Oceanul Atlantic. În aceea zonă, germanii aveau dislocată puternica escadră a Asiei Orientale, comandată de către un ofițer hotărât și distins, amiralul conte Maximilian von Spee. Forțele acestuia erau compuse din crucișătoarele cuirasate SCHARNHORST (navă amiral) și GNEISENAU, și crucișătoarele ușoare EMDEN, NÜRNBERG și LEIPZIG. Această escadră era deosebit de puternică și mobilă, iar abilitatea echipajelor în executarea tirului de artilerie o transforma se într-un inamic redutabil.

În opoziție cu această forță navală se găsea escadra engleză din China, condusă de viceamiralul sir Martyn Jerram, compusă din crucișătoarele cuirasate MINOTAUR (navă amiral) și HAMPSHIRE, crucișătoarele ușoare NEWCASTLE și YARMOUTH, împreună cu cuirasatul TRIUMPH care se găsea, în timp de pace, în rezervă la Hong Kong, dar care, pe timp de război era încadrat cu echipajele canonierelor fluviale de pe fluviul Yang Tse. În mările Indiei se aflau un cuirasat și două crucișătoare ușoare, iar alte trei crucișătoare erau dislocate la capul Bunei Speranțe. La aceste forțe britanice se adăuga puterea navală a Australiei, compusă dintr-un crucișător cuirasat, AUSTRALIA, care avea pavilionul amiralului sir George Patey, două crucișătoare ușoare moderne, patru crucișătoare ușoare mai vechi și câteva nave mai mici (torpiloare și submarine).

Ținând cont de toate aceste nave, se părea că aceste forțe navale erau mai mult decât suficiente pentru a se opune și stopa orice efort al escadrei germane. Dar, dacă luăm în considerare imensitatea regiunii Pacificului, lungimea rutelor comerciale care urmau a fi protejate, această inegalitate dispărea imediat. În Pacific, ca și pe alte mări, protecția comerțului maritim era de o importanță capitală. Rutele din Extremul Orient debușeau în mările orientale prin Marea Roșie, altele înconjurau capul Bunei Speranței, mergând spre India, spre mările Chinei sau spre mările Australiei. Natura acestor numeroase drumuri le făcea dificil de protejat deoarece traversau zone izolate ale oceanului care duceau către regiuni focale foarte congerite în dreptul strâmtorilor unde rutele se aglomerau, sau unde treceau dintr-un

**Expert patrimoniu cultural.*

bazin maritim în altul. În aceste mări orientale ca, de altfel, pretutindeni, traficul maritim britanic și aliat devenise, evident, obiectivul principal al forțelor navale ale inamicului. Din punctul de vedere al bazelor, germanii erau bine deserviți de cele de la Tsingdao și de la Rabaul, în Noua Guinee, dar și de numeroasele mici depozite de cărbune dispuse în numeroase mici insule ale coloniilor lor din Pacific. Sistemul lor de informare în aceste mări era, de asemenea, excelent, datorită unor puternice stații de radiotelegrafie dispuse la Yap, Apia (Samoa) și Herbertshöhe (Noua Guinee) și a stațiilor secundare de la Nauru și din alte zone. Pătrunse de importanța acestor numeroase elemente de care trebuia să se țină cont în cazul unui război de cursă asupra comerțului, studiile de dinainte de război încredințau protecția rutelor maritime din Orient escadrelor care se aflau cel mai aproape de drumurile navelor comerciale: escadra din China era responsabilă de zona delimitată de mările Chinei până la Singapore; escadra Indiilor supraveghea rutele dintre Singapore și Marea Roșie iar marina australiană proteja întregul comerț al Australiei și al Pacificului sud-occidental.

Amiralul Jerram se afla la Wei hai Wei când a primit ordinul de a supraveghea crucișătoarele inamice fără a fi descoperit. În acel moment, situația lui era foarte dificilă, deoarece nu avea nici un fel de informație despre poziția navelor inamice, cunoscând doar că SCHARNHORST și GNEISENAU erau plecate într-o lungă crucieră și dispăruseră în imensitatea Pacificului, și că LEIPZIG și NÜRNBERG fuseseră semnalate în apele Mexicului occidental. Absența unor informații noi a generat concluzia că aceste nave se aflau în arhipelagurile aflate în sfera de influență germană din Pacificul occidental, dar această interpretare era determinată de circumstanțe care nu aveau nicio valoare. Atunci când a început războiul, forțele principale ale lui Jerram erau necesare pentru apărarea rutelor comerciale din mările Chinei; adunate toate la un loc (pentru moment, NEWCASTLE se găsea departe, la Nagasaki, pentru alimentare cu cărbune) acestea erau aproape o forță suficientă pentru a lupta cu escadra lui Spee. Dacă erau folosite toate aceste nave pentru a căuta escadra germană dispărută, amiralul britanic ar fi abandonat rutele din spatele său și le-ar fi lăsat la discreția unor atacuri inamice; dacă ar fi trimis un divizion în recunoaștere, nu numai că l-ar fi expus nimicirii de către Spee, dar ar fi lăsat rutele din mările Chinei expuse. Având în vedere această situație – rezultat al lipsei de crucișătoare și al slăbiciunii relative a escadrei din China – Jerram nu putea face altceva decât să rămână unde se afla, așteptând alte evenimente. Dar, la sosirea unei telegrame de alertă, două zile mai târziu, acesta a trebuit să acționeze de o manieră foarte hotărâtă; cu toate că nu a putut să intercepteze inamicul, Jerram și-a direcționat forțele spre sud,

concentrându-le la Hong Kong, undel-a mobilizat și pe TRIUMPH. Având și acest cuirasat, amiralul britanic era superior lui Spee.

Din Hong Kong, Jerram putea supraveghea, mai bine, traficul din mările Chinei și, dacă se lua în considerare o informație recentă care îl plasa pe Spee în insulele Caroline, se părea că era poziția cea mai favorabilă unui atac. În aceste mări, rutele comerciale se intersectau într-o manieră foarte surprinzătoare, precum ochiurile unei plase; valoarea comerțului maritim din aceea zonă era comparabilă cu cea din Atlanticul de Nord. Acolo, ca și în alte părți, teama de atacul unor pacheboturi armate era foarte mare, datorită porturilor dispersate.

Cele două crucișătoare ușoare ale amiralului Spee despre care am scris că se aflau pe coasta americană a Pacificului pot fi lăsate deoparte, pentru moment. Din contra, EMDEN era o navă periculoasă care, conform informațiilor primite de Jerrom, se afla la Tsingdao împreună cu nave de aprovizionare cu cărbune destinate crucișătoarelor cuirasate ale lui Spee, astfel că amiralul britanic a luat în considerare un atac asupra acestui mic convoi și escortei sale.

Lăsând pe TRIUMPH de gardă în mările Chinei, acesta a plecat spre insulele Caroline unde credea că Spee se ascundea și își concentra forțele. Dar, șansa nu i-a surâs și nu l-a descoperit pe EMDEN și convoiul său. Cu toate acestea, în apropiere de Yap, escadra engleză a reușit să scufunde un mare carbonier german. Neputând să îl descopere pe EMDEN, și nici să îl localizeze pe amiralul german, acesta a început o operațiune care părea mai plină de succes, de a atrage inamicul spre el, distrugând sistemul inamic de informare. Astfel a ajuns la Yap, pe 12 august, unde a distrus stația de radiotelegrafie cu câteva lovituri bine dirijate de pe nava comandant.

În acest timp, TRIUMPH, împreună cu o forță navală amestecată, compusă din mici nave engleze și franceze, instalau un sistem de gardă în fața tuturor marilor porturi chineze pentru a împiedica trecerea eventualilor corsari și, în același timp, a instaurat blocada bazei navale germane de la Tsingdao. Acest cuirasat spera să lovească toate navele care părăseau acest port, dar era puțin prea târziu. Dacă s-ar fi înapoiat la Hong Kong, ar fi putut afla poziția exactă a lui EMDEN dar, acesta din urmă se afla mult prea departe pentru a-l putea vâna, deoarece existase o eroare de trei zile în avans față de data plecării acestuia. În aceeași zi cu acesta din urmă, pachebotul armat PRINZ EITEL FRIEDRICH, înarmat cu tunurile unor canoniere germane, a părăsit Tsingdao împreună cu câteva nave de aprovizionare pentru a-l ralia pe Spee. Singurul rezultat satisfăcător a fost că mările Chinei erau degajate de navele inamice. Jerram, la întoarcerea sa, a organizat patrularea pe rutele dintre Singapore și Hong Kong și dintre Hong Kong și

arhipelagul japonez. Dar, această regiune era extrem de vastă pentru ca forțele sale reduse să fie eficiente. Astfel, pentru a forma un lanț de supraveghere din nave de luptă engleze, a transformat, foarte rapid, în crucișătoare auxiliare, câteva pacheboturi superbe ale *Canadian Pacific Company*. În aceste condiții, pe data de 15 august, escadra din China și-a instalat dispozitivul de protecție a traficului maritim.

În același timp, a fost descoperit un alt obiectiv posibil de atac. La sud de posesiunile germane din Pacific se aflau punctele terminale ale rutelor maritime comerciale ale Australiei și Noii Zeelande. Pentru a putea fi menținute, exista puternica marină australiană, iar Spee avea, astfel, motive întemeiate de a se feri, mai ales de crucișătorul de bătlie AUSTRALIA.

Comandantul splendidei forțe navale australiene, amiralul Patey, atâta timp cât nu deținea informații cu privire la mișcările germane recente și precise, nu a pierdut niciun minut la începutul războiului, ieșind pe mare și acoperind regiunile focale ale traficului maritim australian, dispunându-și flota între posesiunile germane, unde presupunea că se afla Spee, și Australia. După câteva zile, navigația comercială a fost reglementată prin această acțiune promptă, iar traficul a început să se desfășoare normal, astfel că Patey a putut să se îndrepte asupra teritoriilor inamicului, desfășurând acțiuni asupra bazelor și stațiilor de radiotelegrafie din Noua Guinee și insulele Bismark. Guvernul Noii Zeelande a luat parte la această operațiune de distrugere a bazelor germane, intrând în Samoa și capturând puternica stație de la Apia. Aceste două acțiuni, ale australienilor în Noua Guinee și ale neozeelandezilor asupra insulelor Samoa au căpătat caracterul unor operațiuni militare de anexare; și, cum aceste mișcări de trupe se desfășurau pe mările unde puteau acționa forțele inamice, a fost folosită o puternică escortă navală, care a avut o influență nefastă asupra dispozitivului naval deja existent. Navele de război întrebuințate pentru escortă ar fi putut să fie folosite, mult mai bine în acțiunea de descoperire a escadreii lui Spee.

Revenind în mările Chinei, amiralul Jerram se găsea într-o situație mai ameliorată deoarece știa că regiunea era degajată de forțele navale inamice și, mai mult decât atât, aflase de la Amiralitate că Japonia intrase, de asemenea, în război de partea aliaților, astfel că putea abandona regiunea de la nord de Hong Kong unde acționau japonezii. Pe de altă parte, având promisiunea acestei întăriri din partea niponă, a dat ordin ca NEWCASTLE să se deplaseze către Esquimalt (Vancouver), unde prezența lui LEIPZIG și, probabil, și a lui NÜRNBERG la coastele americane provocase alertă.

În timp ce Jerram asigura securitatea mărilor Chinei, blocând Tsingdao și distrugând stația de radiotelegrafie de la Yap, comerțul maritim dintre China și Japonia, și navigația japoneză, în general, suferise o criză extremă datorită situațiilor alarmante cauzate de război. În fața acestei

situații, Japonia a prezentat un ultimatum Germaniei, cerând evacuarea bazei de la Tsingtao și părăsirea apelor chineze și japoneze de către forțele germane.

Fără îndoială că această intervenție sosise la timp. Odată ce Japonia intrase în război de partea aliaților, situația escadrei germane devenise complicată, deoarece, în loc să se confrunte cu escadre britanice izolate și fără susținere, avea, în fața sa, resursele celei mai mari puteri navale din Extremul Orient. Oricare ar fi fost motivul ultimatumului nipon, avantajul care a survenit pentru cauza britanică în Orient a fost imens deoarece, imediat, presiunea asupra forțelor navale britanice a scăzut considerabil.

Mai mult decât atât, era nevoie de forțe terestre pentru frontul din Franța, astfel că marina britanică preluase sarcina de a proteja rutele maritime comerciale. Convoiul cu trupe care veneau din India, care traversa golful Bengal și Marea Roșie, necesita o escortă puternică pentru a-l proteja împotriva lui KONIGSBERG. La începutul războiului, acest crucișător german se întâlnise cu crucișătoarele engleze care erau staționate la capul Bunei Speranțe, dar a reușit să scape datorită superiorității sale de viteză; mai târziu a scufundat nava comercială CITY OF WINCHESTER la intrarea în golful Aden, în plină rută a transporturilor. Retrăgându-se o parte a flotei britanice din Indiile Orientale pentru escortarea convoiului de trupe, a fost descoperită regiunea focală de la Colombo și a fost ușurată sarcina lui EMDEN de a pătrunde, mai târziu, în acele mări.

Pentru moment, Jerram se găsea într-o poziție vulnerabilă, deoarece amiralul Spee păstrase tăcerea multă vreme. Traficul maritim dintre mărele Chinei și Australia era protejat foarte eficient împotriva unui atac. În afară de eventualele acțiuni ofensive împotriva acestui trafic, nu existau decât trei mișcări posibile pentru amiralul german. În primul rând, acesta putea să se îndrepte spre Oceanul Indian, unde comerțul maritim avea o mare valoare, dar își putea procura, cu dificultate, cărbune pentru nave sale. În al doilea rând, avea posibilitatea să ia drum spre Pacificul de Sud, dar comerțul maritim era neglijabil, iar forțele navale britanice și australiene putea să își concentreze, cu ușurință, eforturile pentru a-l vâna. În sfârșit, putea întreprinde un voiaj fără profit, cu un mare consum de cărbune, pentru a traversa Pacificul și a ajunge pe coasta vestică a Americii.

Pe 23 august, neprimind niciun răspuns la ultimatumul său, Japonia a declarat război Germaniei, astfel că întregul pericol imediat și presant a trecut, dar incertitudinea și anxietatea generate de existența și completa dispariție a lui Spee rămânea.

Amiralul von Spee a părăsit Tsingtao spre sfârșitul lunii iunie 1914, cu cele două crucișătoare cuirasate SCHARNHORST și GNEISENAU și cu

navele de aprovizionare, începând o crucieră în interiorul posesiunilor germane din Pacific, care l-a condus spre insula Rug, în mijlocul arhipelagului Carolinelor, unde a ajuns pe data de 7 iulie, iar EMDEN intenționa să facă o crucieră independentă de la Tsingdao până la Hankou.

Pe insula Rug, Spee a primit de la Berlin noutățile despre situația politică europeană, iar Amiralitatea germană i-a dat ordin să rămână unde era și să aștepte desfășurarea evenimentelor. În mod sigur, ordinele de luptă prevedeau o asemenea situație, astfel că Spee a anulat marșul lui EMDEN, acest crucișător urmând să rămână la Tsingdao până când se stabilea o întâlnire cu carbonierele și cu navele de aprovizionare diverse care erau necesare în cazul izbucnirii războiului. Patru zile mai târziu, amiralul a primit o informare care spunea că Anglia era un inamic posibil. Modul viitor de acțiune era stipulat foarte clar în ceea ce privește concentrarea navelor de aprovizionare cu cărbune și armamentul crucișătoarelor auxiliare. Dispozițiile fiind date, Spee a plecat, pe 15 iulie, spre Ponape, la extremitatea orientală a arhipelagului Carolinelor, unde a ajuns trei zile mai târziu, pentru a aștepta ultimele ordine. Noutățile se succedau cu rapiditate, gravitatea situației se acutiza în mod constant până în momentul în care, pe 1 august, amiralul a primit informarea despre faptul că aliații și Puterile Centrale se aflau în război. În aceste condiții, acesta a transmis situația, prin radiotelegrafie, tuturor navelor comerciale germane și a pregătit escadra pentru luptă.

Germania era foarte bine pregătită pentru un război de cursă; existau planuri detaliate prin care se stabileau modalitățile cele mai convenabile de aprovizionare cu cărbune, organizarea bazelor și rechizițiile. Pretutindeni, aceste dispozițiuni au fost peste nevoile crucișătoarelor germane, deoarece acestea erau bazate conform principiului că, dacă o navă de aprovizionare era capturată de inamic, ar fi trebuit să rămână resurse suficiente pentru consumul escadrei. Bazale de aprovizionare care conțineau aceste stocuri erau dispuse în secret pe teritoriul Chinei, în Japonia, Batavia și în Filipine, independent de depozitele oficiale ale marinei militare. De asemenea, erau prevăzute diferite semnale pentru navele de aprovizionare, care urmau să se deplaseze spre diferite puncte de întâlnire aflate în imensitatea Pacificului.

Amiralul Spee, aflat la Ponape, era în legătură permanentă cu lumea exterioară prin stațiile de radiotelegrafie de la Yap și Apia fiind, astfel, capabil de a-și realiza pregătirile, de a-și dispune navele și de a stabili strategia pe care ar fi trebuit să o urmeze. Ordinele sale au fost remarcabil de clare. În cazul unui război cu Marea Britanie, acesta intenționa să se îndrepte spre baza aflată în insulele Palau și de a lovi, de acolo, comunicațiile acestora din mările Chinei și din Indii. Comandantul german

nu putea face nimic pentru comunicațiile maritime germane în acele ape dar, păstrându-și escadra grupată, era atât de amenințător, încât îl forța pe Jerram să realizeze, de asemenea, o concentrare de forțe și să lase în pace colonia germană de la Tsingtao. Se pare că Spee era animat de dorința de a interzice capturarea acesteia. Pe de altă parte, dacă Jerrom era antrenat într-o combinație oarecare contra Germaniei, acest plan s-ar fi prăbușit în întregime deoarece, cu sprijinul marinei japoneze, nu numai că rutele maritime puteau fi protejate cu eficiență dar, mai mult, existau forțe navale suficiente pentru a vâna navele de război germane și a le distruge. În acest caz, ordinele de război considerau că mările din Extremul Orient urmau a fi părăsite și prevedeau ca sfera de activitate a lui Spee să fie mutată pe coasta occidentală a Americii de Sud.

Pe 4 august, amiralul a fost informat despre declarația de război a Franței și despre posibilitatea unei acțiuni ostile din partea britanicilor. Mai târziu, a aflat și despre faptul că războiul fusese declarat și între Germania și Imperiul Britanic. În aceste condiții, câmpul de acțiune pentru germani era deschis, fiind de o valoare inestimabilă, dacă ținem cont de valoarea traficului comercial sub pavilion britanic care utiliza mările Indiei și ale Chinei.

Spee a mai zăbovit la Ponape încă două zile, așteptând sosirea crucișătorului NÜRNBERG, care venea de pe coastele mexicane ale Pacificului. Când acesta a făcut plinul de cărbune, Spee a ridicat ancora, pe 6 august și a plecat spre insula Pagan, un atol izolat în extremitatea nordică a arhipelagului Landrones, unde se afla foarte aproape de punctele vulnerabile ale comerțului maritim aliat. Forțele navale aflate sub comanda directă erau SCHARNHORST, GNEISENAU și NÜRNBERG; la Pagan i s-au alăturat EMDEN și crucișătorul auxiliar PRINZ EITEL FRIEDRICH, care veneau de la Tsingtao. Prin urmare, cu excepția lui LEIPZIG, care se găsea în apele mexicane, escadra sa era completă. Conform ordinelor, acest ultim crucișător urma să îl ralieze cât mai curând, astfel că Spee putea să spera cu încredere că, în curând, întreaga escadră ar fi fost adunată sub pavilionul său.

Deoarece lucrurile se prezentau în acest fel, este de neînțeles de ce a intervenit ideea de a evita escadra britanică din China. Având forțele astfel concentrate, de putea măsura, fără probleme, cu o escadră asemănătoare, iar dacă s-ar fi întâlnit cu unități izolate ar fi rezultat un masacru, astfel că ar fi putut împiedica traficul maritim în zona Chinei, cu condiția să opereze departe de cuirasatul TRIUMPH. Dar, în aceleași mări, care păreau atât de tentante, s-a creat o situație care i-a demolat lui Spee, complet, planurile de acțiune contra traficului maritim englez.

Ca urmare a unor neînțelegeri, exista impresia că neutralitatea Japoniei depindea de absența oricărui atac din partea germană în zona de influență britanică în Extremul Orient. Amiralul german ajunsese la concluzia că doar Japonia putea să îl împiedice să culeagă roadele războiului de cursă. Știind că, în afară de mărele Chinei, existau și alte zone de vânătoare, în particular Oceanul Indian, a cerut și a primit aprobarea Amiralității de a se retrage din apele Extremului Orient, pentru a nu-i oferi Japoniei un pretext suficient pentru a interveni în război. Dovada că a avea o dorință puternică de a evita orice acțiune care ar fi determinat Japonia să intre în război s-a reflectat în instrucțiunile pe care le-a transmis guvernatorului de la Tsingtao de a avea grijă, în mod special, să nu atingă neutralitatea Japoniei, iar pe data de 11 august a trimis o asigurare ambadorului german de la Tokio că nu intenționa să atace comerțul nipon din apele britanice ale Chinei și că proteja, personal, toate interesele maritime japoneze.

Prin urmare, atunci când a sosit și crucișătorul EMDEN, Spee a ținut un consiliu de război, unde a discutat problema abandonării mărilor Chinei, subliniind că Oceanul Indian prezenta numeroase ocazii tentante, dar că exista pericolul real al lipsei de cărbune. Comandantul de pe EMDEN, comandorul von Müller, a reușit, totuși, să obțină permisiunea de a executa, individual, războiul de cursă. Apele chineze erau complet blocate, dacă se ținea cont de neutralitatea Japoniei, iar acțiunea crucișătorului cuirasat AUSTRALIA și a însoțitorilor săi pe rutele comerciale din Pacificul de sud și continentul australian scotea din joc această regiune.

Nu exista decât o singură variantă de acțiune, pentru câteva zile, și apoi, când situația prezenta circumstanțe favorabile, executarea atacului. Din 12 august nu a mai fost primită nicio informație de la stația de radiotelegrafie de la Yap și, pe de altă parte, se auzea, foarte bine, stația de pe AUSTRALIA, astfel că amiralul german a tras concluzia că se declanșase vânătoarea împotriva lui. Acesta era un argument destul de puternic pentru a-l determina să se retragă în obscuritatea oceanului și să se ascundă pentru câteva zile. Pe de altă parte, a primit știrea despre intrarea în război Japoniei. Deși nu a crezut acest fapt, Spee a luat în considerare eventuala presiune exercitată de atitudinea posibilă a acestui imperiu și a luat o hotărâre extremă: o traversadă a Pacificului, până la coasta occidentală a Americii de Sud, unde numeroasele stabilimente economice germane erau capabile să furnizeze cărbunele necesar escadrei, și unde sentimentele anti-japoneze care domneau puteau îndepărta forțele navale nipone, și unde exista o bogată activitate comercială maritimă neprotejată. Pentru a reuși, Spee trebuia să păstreze secretul acestei deplasări o perioadă destul de lungă,

astfel că dispariția sa a însemnat un pericol permanent pentru comerțul britanic.

Prin urmare, în ziua următoare, pe 13 august, a părăsit insula Pagan împreună cu celelalte nave de război, fiind însoțit de numeroase carboniere și nave de aprovizionare, și s-a îndreptat spre atolul nelocuit numit Brown sau Einvethoek aflat la extremitatea occidentală a arhipelagului Marshall; EMDEN a fost detașat spre mările Indiei împreună cu marele carbonier MARKOMANNIA, iar escadra a început lungul drum spre apele Americii occidentale.

Deși își stabilise modul de acțiune, Spee a continuat să fie îngrijorat datorită dubiilor privind atitudinea Japoniei. Sperând să obțină informații suplimentare și sigure, a încercat să intre în legătură cu autoritățile germane prin intermediul stației de radiotelegrafie americane de la Guam, dar acest lucru nu a fost posibil deoarece regulile privind neutralitatea americanilor interziceau transmiterea de mesaje destinate combatanților.

Necesitatea de a-și disimula intențiile a avut o importanță capitală pentru amiral; nu numai că aceasta micșora riscurile de a fi capturat sau distrus, dar această mascare continuă avea o valoare strategică incommensurabilă de a bulversa dispozitivele aliaților. Gândind că baza de la Yap era pierdută pentru imperiul german, Spee a ordonat, imediat, să se execute o supraveghere activă asupra tuturor emisiunilor radiotelegrafice ale inamicului care se găsea în apropiere și, în particular, cele de pe AUSTRALIA; de asemenea, nu știa dacă insulele Marshall, către care se îndrepta, nu erau ocupate de către aliați. La patru zile după ce plecase de la Pagan, stația de radiotelegrafie secundară de la Nauru, din insulele Marshall, l-a anunțat că flota australiană fusese văzută în larg de arhipelagul Bismark. Judecând că acolo se desfășurau operațiuni de anexare a posesiunilor germane din Noua Guinee, amiralul german și-a dat seama că se găsea în siguranță, și că arhipelagul Marshall era, încă, în mâinile germane. După ce a efectuat o recunoaștere preliminară a atolului Brown, cu crucișătorul NÜRNBERG, escadra germană a ancorat în rada acestei insule, în dimineața zilei de 19 august, iar operațiunile de alimentare cu cărbuni au început imediat. Carbonierele goale au primit ordin de a mai rămâne câteva zile în zonă, după care să navigheze spre porturi neutre unde să fie internate.

Trei zile mai târziu, a plecat și amiralul, care a luat drum spre extremitatea orientală a arhipelagului Marshall. Cele mai importante lucruri de care avea nevoie erau informațiile. Pe de altă parte, în conformitate cu ordinele sale de război, era esențial să se facă aranjamente secrete pentru a se asigura aprovizionarea cu cărbune prin grija agenților germani care operau pe coasta vestică a Americii. Prin urmare, după ce a părăsit atolul

Brown, a trimis pe NÜRNBERG până la îndepărtata insulă Honolulu, ordonându-i să anunțe intenția escadrei germane de a intra în apele americane și să facă aranjamentele necesare pentru canavele carboniere să poată fi expediate la San Francisco, Valparaiso sau spre alte porturi de pe coasta occidentală a Americii. Cum ajunsese în cealaltă extremitate a insulelor Marshall, Spee a aflat că planul său de acțiune în altă zonă avea aprobarea amiralității din Berlin.

Pe data de 26 august, când încă naviga prin mijlocul insulelor Marshall, Spee a aflat despre termenii exacți ai ultimatumului nipon, prin intermediul crucișătorului auxiliar CORMORAN, care plecase de la Tsingtao de puțin timp, și cu care reușise să ia legătura radiotelegrafică, și și-a dat seama că, prin decizia sa de a ieși din mările Chinei, spera să salveze baza navală germană, altfel plecarea sa ar fi fost fără efect. În ziua următoare, escadra germană a ancorat în rada de la Majuro. Deși amiralul se gândise, la un moment dat, să se întoarcă și să dea o lovitură britanicilor, informațiile precise despre declarația de război a Japoniei, care i-au parvenit douăzeci și patru de ore mai târziu, l-au convins că deplasarea sa în afara rutelor Extremului Orient fusese înțeleaptă.

Îndată ce escadra germană a făcut aprovizionarea cu combustibil, iar carbonierele goale s-au îndepărtat, a navigat pe un drum spre est, spre apele americane și spre cel mai apropiat punct de odihnă, insula Christmas, posesiune britanică izolată și îndepărtată. Deoarece necesitatea de a-și ascunde intențiile și ruta devenise foarte importantă, amiralul german a detașat, în acest scop, crucișătoarele auxiliare PRINZ EITEL FRIEDRICH și CORMORAN, împreună cu o navă carbonieră, care aveau ordin să se deplaseze pe rutele navigației comerciale australiene și de a nu scăpa nicio ocazie de a găsi cărbune. Spee trebuia să fie convins că apariția lor pe drumurile comerciale ar fi oferit inamicului falsa impresie că în zonă s-ar fi aflat întreaga escadră, fapt care l-ar fi ajutat să atingă apele americane fără probleme.

Nu trecuseră nici patruzeci și opt de ore, că a și apărut un important motiv de alertă, anume că a auzit semnalele transmise prin radiotelegrafie de către AUSTRALIA, care patrula împreună cu puternicul crucișător cuirasat nipon KONGO, relativ aproape și, din zi în zi aceste emisii se auzeau din ce în ce mai clar. Toate tentativele de a intra în legătură cu Apia au rămas fără succes, iar de la Rabaul a primit informații despre anexiunea insulelor Samoa, care au sunat ca un marș funebru în urechile lui Spee. Lațul se strângea în jurul lui, iar bazele pe care le folosisese înainte fuseseră închise pentru totdeauna pentru el. Totuși, prezența crucișătorului australian explica faptul că acesta escortase o expediție militară și nu că ar fi căutat escadra germană, concluzionând că vânătoarea nu se executa, încă, pentru el.

Pe 6 septembrie, NÜRNBERG a revenit cu noutatea că LEIPZIG se afla, totuși, pe coasta vestică a Americii. Spee a expediat, imediat, pe NÜRNBERG spre insula Fanning pentru a distruge, dacă era posibil, cablul submarin dintre Vancouver și Australia, care trecea prin această insulă, posesiune izolată britanică. Apropiindu-se de obiectiv pe timp de noapte, NÜRNBERG a reușit să execute această operațiune în totalitate, după care l-a raliat pe Spee, în seara zilei următoare, în insula Christmas, unde întreaga escadră a alimentat navele cu cărbune.

Amiralul german știa că Samoa se găsea în mâinile englezilor și că unele nave aliate erau în apropiere pentru a sprijini trupele terestre, astfel că a dorit să execute o lovitură asupra acelor nave. Prin urmare, după ce a terminat alimentarea cu combustibil, a pregătit planurile de atac împotriva insulelor Samoa și navelor de război inamice pe care credea că le va găsi în gardă pentru forța de invazie. Spee și-a împărțit escadra în grupuri: NÜRNBERG și convoiul principal de aprovizionare a plecat spre insulele franceze Marchize, următorul mare punct de oprire în drumul spre apele americane; alte două carboniere urmau să se deplaseze spre insula pustie Suvarov aflată la jumătatea distanței dintre Samoa și Marchize, iar amiralul, cu SCHARNHORST și GNEISENAU a ajuns, pe 9 septembrie, în insula Christmas, în drum spre Samoa.

Cele două crucișătoare cuirasate s-au apropiat de capitala insulelor Samoa, pe 14 septembrie, din direcții convergente, dar au găsit rada goală de nave. Apropiindu-se de țărm, au putut distinge pavilionul britanic fluturând cu fermitate pe vechile nave ale guvernului german și soldați în kaki circulând prin grădinile publice. Un atac în aceste condiții era imposibil, Spee neputând bombarda vilele în care se aflau numeroși rezidenți germani, iar stația de radiotelegrafie era inaccesibilă tunurilor sale. Chiar dacă nu lua în considerare forța garnizoanei britanice, nu putea recuceri insula cu companiile sale de debarcare, pentru că își lăsase bărcile pe navele carboniere, deoarece crezuse că va avea loc un angajament cu navele inamice.

Dezamăgit că a făcut un ocol inutil, și fiind convins că englezii îi cunoșteau intențiile, Spee a făcut cale înapoi fără să fi tras vreo lovitură de tun, navigând spre nord vest apoi spre insula Survarov, unde trebuia să se întâlnească cu două dintre navele sale carboniere. A ajuns acolo pe 17 septembrie, dar marea era rea, cu o hulă puternică, astfel că nu a putut să alimenteze, deși avea mare nevoie de cărbune. Având buncărele aproape goale, fiind incapabil de a se lupta sau de a scăpa, amiralul german s-a văzut pus în situația de a lua drum către următorul punct de întâlnire aflat în insulele Marchize, ajungând, patru zile mai târziu, la Bora Bora, la

extremitatea estică a acestui grup de insule. Acolo, a aflat de la reprezentantul autorității franceze, care nu a recunoscut naționalitatea celor două crucișătoare cuirasate, că în Tahiti, aflat la mică distanță de Bora Bora, se găsea un important stoc de cărbune.

Fără să piardă timpul, Spee s-a îndreptat spre Tahiti, ajungând în fața orașului francez Papeete, pe care l-a bombardat, scufundând și o canonieră aflată la cheu. Dar, șansa era împotriva lui, deoarece acolo a izbucnit un puternic incendiu, declanșat ori de bombardament ori de autoritățile franceze. Considerând că, datorită vântului puternic care purta fumul spre el, navele nu puteau executa alimentarea, Spee s-a văzut pus în situația de a pleca. Pe data de 26 septembrie a ajuns la Nukahiva, unde era așteptat de către NÜRNBERG care îl aștepta împreună cu navele de aprovizionare.

Timp de șase zile, navele au staționat în apropiere aprovizionându-se cu cărbune, alimente și alte materiale, și executând câteva operațiuni secundare asupra insulelor franceze iar, pe 2 octombrie, Spee și-a reluat traseul spre est, spre insula Paștelui. Amiralul credea că, după apariția lui NÜRNBERG la Honolulu și la insula Fanning, și după acțiunea sa de la Papeete, poziția sa nu mai putea rămâne, multă vreme, secretă; sperând, totuși, ca Amiralitatea britanică să nu interpreteze exact mișcările sale, a început să ia măsuri pentru a atrage inamicul într-o capcană.

În realitate, acest lucru nu era tocmai ușor. După momentul în care Japonia intrase în război, existența escadrei lui Spee în Pacific nu mai avea un rol strategic. Totuși, cu ajutorul puternicei flote nipone se stabiliseră mai multe cordoane pentru a preveni orice întoarcere sau orice debarcare pe insule și, în același timp, cum poziția lui Spee era necunoscută și reprezenta un pericol pentru orice regiune, au fost luate măsuri pentru întărirea escadrelor existente. Apariția lui NÜRNBERG la Honolulu și la insula Fanning nu a generat informații suplimentare, deoarece se credea că naviga în mod independent. Mai mult decât atât, se credea că escadra lui Spee acționa prin unități detașate, până când, o informație alarmantă adusă, la 14 septembrie, de la Calcutta, de nava CITY OF RANGOON, îl semnală pe EMDEN operând la vărsarea fluviului Gange.

La câteva ore după această informație, alte știri anunțau apariția escadrei lui Spee la Samoa și calmând, astfel, spiritele privind poziția exactă a forțelor principale germane. Aparent, informația de pe Samoa indica intenția de ieșire din Pacificul occidental și, normal, această mișcare trebuia să fie urmărită; chiar în acel moment, era pregătită plecarea unei forțe expediționare australiene și neozeelandeze spre Europa, ca parte a concentrării de forțe a Imperiului britanic. Apariția lui Spee anunțată a fi spre nord-vest, adică spre apele australiene, sugera că un atac asupra convoiului era probabil. Pentru a se apăra de opinia publică australiană,

acest convoi a fost întârziat până la sosirea unei forțe de escortă formată din nave de război, care, în acel moment era ocupată cu acoperirea expediției militare în Noua Guinee. În aceste condiții, afacerea a fost stopată iar Australia aștepta, din oră în oră, la un raid până când, o săptămână mai târziu, a sosit informația despre bombardamentul de la Tahiti; ruta lui Spee spre est părea să se confirme.

THE PACIFIC OCEAN AT THE START OF WORLD WAR I

-abstract-

Keywords: World War I, Germany, The Pacific Ocean, Allies

This paper tries to create the picture of a huge naval battlefield, the Pacific Ocean in 1914. In the Far East, at the start of World War I, the naval situation was far more complicated than the Atlantic. This was caused by the huge area to cover by the Allies and the presence of a strong German squadron there.

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.