

*H. G. 12551*

DEP. 130

Série de Notas sobre a Guerra

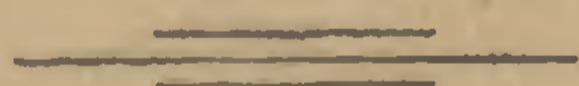
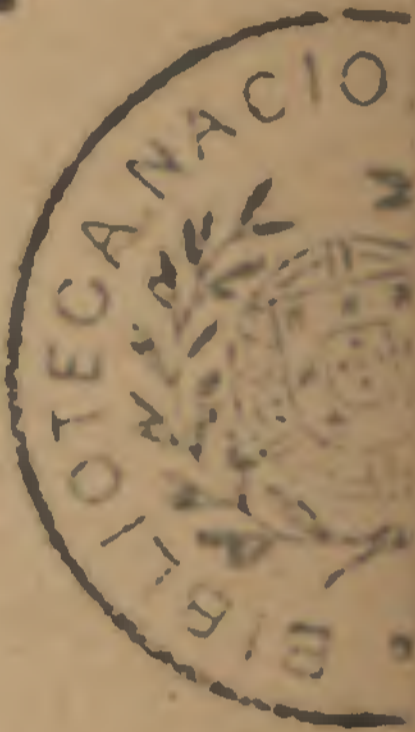
N.º 130

*Col. 1*

# Caça-minas em aguas da Turquia

PUBLICADA PELO

Bureau da Imprensa Britannica em Lisboa



LISBOA

TYPOGRAPHIA DO ANNUARIO COMMERCIAL

Praça dos Restauradores, 24

1918

LIBRARY OF THE  
BUREAU OF LAND MANAGEMENT  
FORT COLLINS, COLORADO

## Caça-minas em aguas da Turquia

Em março de 1915 foi dado ao pescador caça-minas uma das mais formidaveis tarefas que tem cabido á marinha na guerra moderna naval. Soube-se algumas semanas antes que um grande numero de caça-minas tinha sido retirado do Mar do Norte para certos portos onde receberam concerto e donde saíram com ordens secretas para um destino desconhecido. Nada se soube ao certo até que constou que as esquadras aliadas da Gran Bretanha e da França estavam bombardeando os fortes e as baterias á entrada dos Dardanelos. Compreendeu-se então que se fazia uma tentativa de entrar pelo estreito; não causou portanto surpresa quando chegou a noticia que os caça-minas estavam desempenhando o seu mister nas aguas que conduzem ao Cabo Kephez. Conseguiu-se isto rapidamente e depois do *Queen Elisabeth* ter bombardeado Chanak que fica na margem asiatica da entrada do estreito, as operações dos caça-minas franquearam o mar para se poder bombardear as defezas da parte mais bem fortificada dos Dardanelos.

Um correspondente especial, escrevendo de Tenedos a 16 de março, diz: «Toda a esquadra

tem em grande apreço o serviço feito pelos caça-minas francezes e inglezes, os quais sem estarem armados ou protegidos de qualquer forma, trabalham constantemente sob fogo para abrir caminho afim que os barcos grandes possam entrar no estreito. Retidos pelas rêdes varredoras e a forte corrente avançam tão lentamente que se tornam alvo excelente para os tiros do inimigo. Causa espanto como eles conseguem escapar. Porém, infelizmente, este genero de trabalho custa sempre muito caro.» No mesmo dia mandou um correspondente de Atenas o seguinte despacho: «A noite passada os caça-minas ocupados no seu serviço... foram descobertos pelas baterias de terra turcas; uma chuva de granadas caiu sobre eles, pois os turcos estavam auxiliados por poderosos holofotes. Os navios que protegiam os caça-minas tiveram grande dificuldade em descobrir o local dos canhões inimigos pois que por meio de grandes carros motores mudavam constantemente de posição. Quando por fim se puderam alcançar, houve um duelo de duas horas e as baterias cessaram de atirar.»

A esquadra franceza tambem protegia os caça-minas e o *Eclair*, jornal francez, depois de se referir ao facto que os caça-minas eram tripulados por «pescadores voluntarios recrutados nos portos da Inglaterra, acrescenta: são todos homens possantes, habituados a navegarem no meio de minas. Ganharam a sua experiencia durante estes ultimos mezes, operando ao largo das costas de Inglaterra». A lista de

baixas publicada pelo Almirantado prova que os caça-minas pagavam pela sua ousadia um pesado tributo á guerra; na segunda quinzena de março foram chamados á pressa do Mar do Norte muitos caça-minas que receberam ordem de seguir para o sul para render os que durante tantos dias tinham estado sob o fogo dos fortes inimigos. Ao mesmo tempo pediu-se novos voluntarios de entre os pescadores para serviço especial no Mediterraneo e apesar das grandes perdas já sofridas pelas esquadras de pesca, o pedido foi logo atendido. Um certo numero de homens que se tinham distinguido no famoso serviço de Scarborough foram enviados ao Mediterraneo pela via terrestre, evidentemente afim de se poderem aproveitar os seus serviços nas novas operações encetadas logo depois do bombardeamento dos fortes dos Dardanelos e do afundamento dalguns navios de guerra britannicos e francezes. Houve scenas comovedoras num dos portos da Inglaterra ao largar uma grande esquadra de caça-minas para os Dardanelos. A's 7 horas duma manhã fria e nebulosa, mulheres, raparigas, creanças e alguns velhos pescadores de barba grisalha formavam pequenos grupos pelo caes fóra onde estavam amarrados os caça-minas de côr escura. O porto achava-se atulhado de caça-minas. Havia mezes que entravam e saíam — aos seis e aos oito — porém nunca se encontravam tantos reunidos. Poucas semanas antes via-se ali só o numero habitual, esperando a sua vez para sair ao serviço. Esses ainda lá se achavam, mas todos os dias chegavam mais

vindos doutros portos e do mar. Nos estaleiros trabalhava-se noite e dia para os aprontar. O que acontecera? Já não haveria mais minas? perguntava-se constantemente, porém nenhuma resposta aceitavel se encontrava.

Pelas 10 horas os barcos desprenderam-se, entraram na corrente e foram vagarosamente rio abaixo. Os grupos nos caes precipitaram-se para alcançarem as pontes á entrada do porto. Agitavam-se lenços, fluctuavam bandeirinhas; os gritos de saudação morriam porém ao som ensurdecedor das businas. De vez em quando cortava o ar como uma chicotada o assobio estridente dum dos barcos. Em fila, uns atraz dos outros, passavam pela multidão que estacionava na ponte. Não obstante os nomes dos barcos terem sido obliterados, as mulheres e as creanças conheciam-os e recomeçava com mais frenesi o agitar dos lenços aos gritos de «Lá está o José! Aí vem o barco do pai!» Os variados dialectos indicavam que estas mulheres, mães e creanças tinham vindo de todas as partes — de Aberdeen, Grimsby, North Shields e outros portos — para se despedirem dos filhos, maridos e pais. Corriam poucas lagrimas, porém só Deus sabe a magua que lhes ia no coração. A todos era conhecido o perigo do serviço para que iam esses entes queridos, contudo ria a maior parte e os gracejos choviam. «Adeus, mãe. Cá levo a manta. Vou mais janota do que o proprio comandante! — Adeus, rapariga. Vê lá como te portas durante a minha ausencia. Estarei de volta quando menos me esperares. — Saude e sorte, Manel. Li-

vra-te de trazeres para cá uma das tais raparigas turcas como mimo a tua mulher.» Voavam pacotes de tabaco e de cigarros da ponte para o convez dos barcos. Uma ferradura velha enfeitada com fitas encarnadas, brancas e azues, foi cair num dos caça-minas. Foi logo apanhada e pregada na porta da cabine.

O barco-capitão chegara á entrada do porto, e içou o sinal «a todo o vapor», emquanto a buxina imitava o canto do galo a que todas as outras corresponderam. Foi um estrepito de atordoar. Passaram todos uns atraz dos outros, fechando o cortejo o barco do comandante, belo vapor que ostentava as duas bandeiras, a branca e a encarnada.

Não se sabe mais nada até que um dia publica-se o seguinte :

«Todas as tardes, pelas 5 horas, nota-se grande movimento entre os navios da esquadra e quasi no mesmo instante uma duzia dos barcos pequenos indigitados para o serviço de caça-minas, largam as amarras e deslisam pelo mar fóra para exercerem a sua tarefa perigosa. Mal estão a caminho quando tres ou quatro destroyers ligeiros e velozes vôm atraz deles e na retaguarda veem dois ou tres cruzadores ou navios de guerra blindados para servir de escolta. Tomam a direcção dos Dardanelos. Assim que chegam á entrada do estreito o ceu ilumina-se com vivos clarões: são os fortes de Kum-Kale e de Sedul-Bahr que fazem fogo. Porém outras detonações muito mais fortes chegam aos nossos ouvidos. Os navios blindados estão ripos-

tando ás peças de campanha turcas e os caçaminas e os destroyers desaparecem pelo estreito dentro. Os cruzadores porém não os seguem: ficam fazendo a guarda ao canal estreito que está semeado de engenhos de morte. Os caçaminas passam toda a noite á pesca de minas colocadas pelo inimigo; só de madrugada tornam a aparecer, escoltados pelos barcos protectores, e voltam para o seu ancoradouro ao sopé do monte Santo Elias.»

A esta descrição, feita por um francez, é justo acrescentar o tributo de louvor que lhes fez o correspondente naval do *Times*, o qual em 24 de abril escreve: «E' impossivel imaginar um serviço que mais dano cause aos nervos do que este de caçar minas exposto ao fogo das baterias de terra. Privados do estímulo da actividade, impossibilitados de retribuir os golpes do inimigo, é preciso que esses herois sejam dotados duma enorme copia de coragem, paciencia e firmeza para encararem uma tal situação. O modo pelo qual estes homens desempenham ha dois mezes a sua tarefa, suportando-lhe os perigos anormais, tem-lhes grangeado bem merecidos louvores e a admiração universal.»

Muitos desses pescadores acharam mais facil afrontar o fogo das peças turcas que de pegar na pena para dar aos seus uma descrição das varias scenas por que tinham passado. Porém de vez em quando chegam uns raios de luz sobre a vida que eles levam nessas aguas turcas. O patrão Limbrick, do barco *Gwenllian*, de Milford, diz: «Sabes decerto que estamos nos Dar-



danelos, sitio que para nós já não tem segredos. A isto é que se pode chamar guerra, não haja duvida. Do que nos queixamos é de não nos podermos vingar. Tenho a dar-te uma triste nova: o teu *Gwenniezinho* (o *Gwenllian*) foi alcançado por uma granada pelo bombordo; um belo furo! Tratámos logo de lhe deitar um remendo e cá andamos como se nada fosse. A granada fez bastantes estragos, porém não feriu ninguém apesar de ter caído perto do imediato. Ao menos desta vez tivemos sorte. Poderás ler nos jornais o que por aqui fazemos. Já sei que alguns foram condecorados com o D. S. O. (Ordem por Serviços Distintos) pelos serviços prestados no Mar do Norte. Lá estive seis mezes, porém asseguro-te que nestas paragens passei mais em cinco minutos do que em todo o tempo que estive no Mar do Norte: explodiram quatro minas, foi pelos ares o nosso companheiro e fomos atingidos por uma granada. Mais do que isso é difficil no espaço de cinco minutos. O que achas?»

Um correspondente especial a bordo do *Triumph*, falando do trabalho dos caça-minas, diz que é o mais difficil e o mais perigoso de todos. Antes de se poder levar a efeito nova incursão no estreito era preciso varrê-lo de novo. Os caça-minas lá estão, porém caçar minas num canal que na parte mais estreita tem menos de duas milhas, cuja largura na distancia de varias milhas varia só de duas para tres milhas e que está sob o fogo das baterias e dos fortes de ambas as margens, é uma operação da maior difficuldade. O caça-minas tem de preparar o cami-

nho para que a esquadra possa avançar, porém o caça-minas poderia muito bem responder que é preciso garantir-lhes o não ir para o fundo enquanto estão na faina. Os caça-minas estão tripulados por gente da marinha de guerra e estão prontos a correr-lhe os riscos, porém a coragem não desvia as granadas; a tarefa que lhes cabe parece ser a mais difícil e a mais perigosa de todas. Esperemos que os nossos compatriotas em Inglaterra não a deixem de apreciar com justiça.

Um tripulante dum dos caça-minas que operam nas aguas da Turquia conta que cinco desses barcos, acompanhados pelo cruzador *Euryalis*, foram a Smyrna e no dia 6 de março passaram a menos de tres milhas dos fortes sem que fossem atacados. Justamente no momento em que iam deitar ao mar as suas rêdes, receberam ordem de se retirar. Assim que se puzeram em marcha as baterias de terra puzeram-se em acção e eles estiveram debaixo de fogo durante 40 minutos; as granadas caíam por todos os lados, porém não chegaram a causar-lhes dano. Dois dias mais tarde foi dada ordem para se trabalhar de noite. Um dos caça-minas foi atingido ou por mina ou por granada e da sua tripulação de 15 homens morreram 10. No dia seguinte houve a bordo dum dos navios de guerra uma missa de *requiem* pelos que tinham morrido.

Da mesma fonte vem-nos a relação da conducta heroica do patrão Woodgate e da tripulação do barco *Koorah*. Os caça-minas *Gwenllian*

(o *Gwenniezinho* de que já se falou) e o *Manx Hero* eram companheiros de serviço nos Dardanelos quando o *Manx Hero* foi pelos ares. Quando se deu a explosão, o *Koorah* e outros caça-minas iam juntar-se á esquadra. Aos gritos de socorro, o patrão Woodgate mudou de rumo e resolveu salvar os companheiros. Pediu voluntarios para tripular o escaler, que foi deitado ao mar. Saltaram logo para dentro Joseph Abbot, contra-mestre, e mais dois homens, Thomas Tompson e Robert Strachan. Em volta deles caía uma chuva de projecteis, porém eles remaram a toda a força emquanto que o patrão Woodgate se conservou ao leme do seu barco para ficar o mais perto possivel do escaler. Dessa forma se salvaram e foram trazidos para bordo do *Koorah* 11 homens da tripulação do *Manx Hero*. Muitos patrões, á vista da chuva de projecteis que caía em volta deles, teriam abandonado o escaler; porém — com o mesmo ardor que animou um pescador, o qual ao ser o seu barco alvo dos tiros dum torpedeiro alemão, mostrou ao inimigo uma canastra e convidou-o a meter nela os projecteis — Woodgate mandou que se içasse o escaler para bordo. Puzeram mãos á obra, mas no mesmo momento explodiu uma granada que fez o escaler em estilhaços. O *Koorah* tinha ficado para traz e parecia pouco provavel que pudesse escapar pois os holofotes iluminavam-o com a sua luz brilhante e os fortes tinham concentrado nele o seu fogo. Porém os artilheiros atiravam mal e o patrão Woodgate, notando isso, navegou de forma a evitar os tiros e saiu por fim da

zona de fogo. Este feito heroico durou perto de 90 minutos.

Não se limitavam á pesca de minas as operações destes barcos nas aguas da Turquia. Quando, no dia 28 de março, se invadiu a península de Galipoli, auxiliaram no desembarque das tropas e em seguida no transporte de viveres e munições dos navios para a terra. Durante varios mezes empregaram-se nesse serviço e outros de ordem igual. Mr. E. Ashmead Bartlett, que nos forneceu umas descrições vivissimas do combate de Galipoli, não hesita em declarar que sem esses barcos a campanha teria sido impossivel. Diz que é dura a sorte dos tripulantes. Tinham de sair qualquer que fosse o tempo e muitas vezes trabalhavam 16 horas por dia. Tinham de chegar junto ás praias e estavam constantemente expostos ao fogo do inimigo. Os patrões não são respeitadores das autoridades; o seu modo de responder aos seus superiores quando mandavam fazer um serviço que lhes era desagradavel ou por um modo que não approvavam, seria caso para um tribunal de guerra se um marinheiro da armada se lembrasse de o adoptar. Resmungam muito, porém o serviço faz-se sempre e faz-se bem. Sir Ian Hamilton, num dos seus interessantissimos despachos, conta que, no dia 22 de maio de 1915, quando appareceram de repente os submarinos inimigos, foram mandados recolher a Mudros todos os transportes. «Dali em deante, homens, munições, canhões, cavalos, etc., etc., tinham de ser transportados de Mudros, uma distancia de 40

milhas, em caça-minas velozes e noutros pequenos barcos menos susceptiveis aos ataques dos submarinos.» Se Sir Ian Hamilton não tivesse tido de manter o silencio sobre um certo ponto, poderia ter dito que nos «etceteras» entrava um grande numero de tropas de caminho para o front e de doentes e feridos que dali voltavam. Muitos dos caça-minas foram empregados como barcos patrulhas e tinham ordem de mandar parar e de passar busca aos pequenos navios de vela que abundam nas aguas do Mediterraneo. Outros tiveram que ir descobrir as bases dos submarinos inimigos.

«Pertencer hoje a um barco de pesca é bem diferente do que era antigamente», disse ha pouco um patrão.

