

INCROCIO DI SPADE NELLE TERRE DEL NORD

Dopo una incubazione di parecchi mesi, la guerra franco-inglese-tedesca, si è estesa a quel settore nord-Europa nel quale si prevedeva sarebbe andata fatalmente ad urtare per uscire dalla staticità della fronte Reno-Mosella e dal lungo sanguinoso ed inutile stillicidio della reciproca offesa aereo-navale nel mare del Nord. Le difficoltà incontrate dal blocco inglese verso la Germania indicavano tale allargamento come il mezzo più idoneo per arrivare a troncare l'invio del ferro svedese alle officine tedesche e, la immancabile reazione del Reich, lasciava supporre una risposta con l'armi alla mano.

La mossa poteva essere ritardata, ma non definitivamente allontanata e ora, dal 7 aprile, essa infiamma una nuova fronte di guerra dal Baltico al circolo polare e riverbera i suoi bagliori sulla neutrale Svezia che evidentemente non sa fino a quando potrà mantenersi in una simile instabile posizione.

UNA OPERAZIONE DIFFICILE

Di quante operazioni guerresche sono elencate nei testi dell'arte bellica gli sbarchi sono fra quelle designate fra le più difficili per la lunga preparazione da loro domandata, il rischio che comportano durante lo svolgimento e la crisi da cui sono seguite. Tutte queste circostanze hanno accompagnato la manovra tedesca del 7 aprile e si deve riconoscere come essa sia riuscita in tutto e per tutto secondo le previsioni del Grande Stato Maggiore germanico, non ostante le gravi perdite di uomini e materiali alle quali è andata incontro fin dal primo giorno, e si deve ricordare inoltre che i tedeschi si trovavano a dover operare gli sbarchi in presenza a due fra le più potenti marine da guerra del mondo riunite insieme.

L'operazione non era facile e richiedeva molta audacia, ma come avrebbe potuto non avvenire? La storia insegna che uno sbarco riesce sempre, comunque, ovunque. Nessuna difficoltà topografica o climatica o tattica può impedire di prendere terra a un corpo di truppe appoggiato da una flotta decisa a pagarne lo scotto con le indispensabili perdite e con il tiro dei suoi maggiori calibri che spazzano il punto di sbarco. Dal secolo XVI in poi, da quando cioè l'artiglieria raggiunse una prima potenzialità, tutti gli sbarchi tentati con grandi mezzi riuscirono più o meno felicemente. Anche alle spedizioni predestinate al disastro e che segnarono pagine nere nelle storie militari, arrise questa iniziale, ingannevole fortuna.

Senza risalire alla disgraziatissima impresa dell'imperatore Carlo V contro Algeri (1541) chiamata dall'Aretino una « grossa corbelleria », basti citare a memoria, a due secoli d'intervallo, la piccola spedizione inglese del 1741 a Guantanamo presso Santiago di Cuba, quella anglo-borbonica del 1795 a Quiberon in Bretagna, l'altra francese a San Domingo nel 1801, quella britannica in Galizia nel 1808, quella pure inglese all'isola di Walcheren in Olanda nel 1809, la francese nel Messico del 1862 e si può seguire con l'occupazione di Gallipoli nel 1915 durante la guerra mondiale. Tutte le suddette operazioni esordirono egregiamente, gli sbarchi vennero effettuati secondo tutte le regole e sotto i migliori auspici, le difficoltà sorsero dopo la scesa a terra e crebbero con l'allontanarsi dalla costa e quindi dalla flotta unica base d'operazione. Questo fu appunto il caso della spedizione di Bonaparte in Egitto, cominciata bene, continuata meglio e finita malissimo.

GLI SBARCHI NELLA STORIA

Non gli ostacoli, ma gli elementi potevano in passato impedire o rovinare spedizioni ben preparate. Solo le tempeste infatti salvarono l'Inghilterra dalla *Invencible Armada* di Filippo II (1588) e il mare infuriato impedì ai gallici di riprendere Louisville nel Canada (1745) e il mare, sempre il mare infido, tolse agli anglo-russi la possibilità di riconquistare l'Olanda (1799). Senonchè oggi la vela, docile schiava del vento è caduta per sempre e il vapore ha innalzata la nave a dominatrice delle onde. La memorabile burrasca del 27 ottobre 1541 che miseramente disperdeva la bellissima squadra di Andrea Doria inviata alla conquista di Algeri o quella ancor più tremenda che il 10 agosto 1588 trasportava i pesanti vascelli del Duca di Medina-Sidonia dall'ancoraggio di Calais fino alle Orcadi, adesso niente avrebbe potuto contro le corazzate e le navi da trasporto dell'ammiraglio Saalwächter.

Soltanto casi di forza maggiore possono impedire o guastare uno sbarco felicemente iniziato. E queste fortuite eventualità (fortuite, ma non imprevedibili e perciò considerate da ogni buon capitano) si riducono generalmente a due: il contrattacco immediato di un grande esercito o l'arrivo simultaneo e inopinato di una grossa squadra nemica. In entrambi i casi, lo sbarcante, colto in critica condizione, o deve accettare battaglia in manifesta inferiorità tattica o, se ancora possibile, tornare di gran fretta alle basi di partenza.

Il primo caso si è verificato nella già citata impresa d'Algeri del 1541 quando le truppe di don Prospero Colonna, di Fernando Cortez e del Gonzaga furono, non appena sbarcate, attaccate dagli arabi del terribile Khareddin Barbarossa e rigettate in mare. Il secondo è accaduto a Lissa con la sorpresa subita dall'irrisoluto Pellion di Persano

assalito dall'audace ammiraglio Tegethoff, mentre l'italiano stava sbarcando uomini e munizioni a Porto Comisa.

Ma nessuna delle due suddette eventualità si è parata ai tedeschi i quali, salvo qualche nave perduta nel forzare i fiordi, sono scesi a terra con tutta comodità attraccando alla banchina dei porti.

L'INSEGNAMENTO DI NELSON

La battaglia, se pur battaglia c'è veramente stata, si è combattuta dopo, in tempi successivi, con intervento slegato per parte di unità delle flotte alleate che hanno avuto perdite assolutamente sproporzionate ai risultati raggiunti i quali, per essere favorevoli agli intendimenti franco-inglesi, avrebbero dovuto impedire il trasporto via mare delle unità germaniche ad Oslo.

La situazione geografica ha indubbiamente facilitato il movimento navale dello Stato Maggiore della svastica perchè, ostruito con mine e sommergibili il non largo varco dello Skager-Rak, la navigazione dal Baltico al fiordo d'Oslo — attraverso i canali danesi — si è svolta tranquilla e sicura. I franco-inglesi, fidando, forse eccessivamente, sulla loro superiorità navale, hanno voluto contrattaccare in tutti i punti in cui l'avversario aveva preso terra, disperdendo gli sforzi e finendo con il misurarsi non con le forze in mare, ma con le batterie costiere cosa — dice il nostro ammiraglio Oscar di Giamberardino nella sua *L'arte della guerra in mare* (1937) — non conveniente perchè le « navi hanno sempre combattuto male contro i forti », ma nel caso in esame, peggio ancora, hanno combattuto divise.

Il principio napoleonico di far massa in un punto solo delle difese nemiche per travolgerle, vale in mare come in terra. Sta bene che all'epoca del Bonaparte non c'era l'aviazione la quale può fare molto più male ad una squadra riunita piuttosto che ad una dispersa, ma la guerra non si fa per evitare le perdite, si fa per vincere ed allora si deve pensare al modo di neutralizzare le nuove armi, non a quello di violare i principî fondamentali della bellica. L'aviazione, anche in mare, si combatte coi velivoli e col cannone. I velivoli portati dalle navi portaerei e i cannoni degli incrociatori antiaerei, il nuovo tipo di navi di cui, dal 1936, è dotata la flotta britannica.

Ma gli anglo-francesi, non hanno creduto di attenersi al suddetto principio raccomandato anche da Nelson quando, per criticare il proprio ammiraglio alla battaglia delle isole Hyères (12 luglio 1795), scriveva: « la flotta britannica avrebbe potuto impedire l'invasione dell'Italia se il nostro amico Hotham avesse tenuto la sua flotta sulle coste di questa ». Similmente la marina inglese del 1940 avrebbe impedito lo sbarco in Norvegia se si fosse tenuta unita nello Skager-Rak.

ALBERTO AMANTE