

# TRE MARI, TRE BATTAGLIE, TRE VITTORIE

La guerra condotta dalle potenze del Tripartito contro l'Impero britannico e la Repubblica federale del Nord America, Stati eminentemente talassocratici, non può non avere uno spiccato carattere marittimo che appunto si manifesta nei momenti più critici del conflitto. Nella presente estate ricorre uno di tali momenti e ambedue i gruppi belligeranti mettono le premesse risolutive della lotta e quindi si rivolgono al mare il cui dominio — secondo le buone regole belliche e storiche — costituisce il maggior coefficiente della vittoria. Così contemporaneamente in tre mari si sono combattute tre battaglie il cui risultato inciderà fortemente sul proseguimento delle operazioni: nel mare dei Coralli la battaglia delle isole Salomone (7-10 e 24 agosto), nel mar Mediterraneo il fallito foramento del canale di Sicilia (11-13 agosto), nel mar Nero le ripetute azioni delle motosiluranti italiane.

Tre mari, tre battaglie. Diverse e nello stesso tempo uguali, perchè mosse da un unico concetto e miranti ad un medesimo fine: l'umiliazione di quelle potenze che, un giorno ormai passato, furono dominatrici delle acque.

Probabilmente la guerra terminerà quando uno dei gruppi in contrasto non potrà più muoversi sul mare e da ciò il susseguirsi di tutte queste battaglie navali di cui non si trova alcun riscontro nella precedente guerra 1914-1918 che, non ostante appaia prevalentemente terrestre, finì però in conseguenza del contraccolpo di due disfate navali. In Adriatico per l'abbandono della progettata offensiva Horthy dopo che Luigi Rizzo, con la sorpresa di Premuda, dette un duro colpo alla marina imperiale che si dissolse nelle rivolte di Cattaro e di Pola. Nel mare del Nord quando la Germania, cessata la campagna sottomarina, si dichiarò vinta sul mare provocando le disobbedienze di Kiel e il conseguente crollo, per mancanza d'alimento, della fronte terrestre e della fronte interna.

Oggi l'importanza del mare si manifesta, ingigantita dalle stesse condizioni geografiche dei belligeranti, e ci dice come il dominio del Pacifico comandi all'Australia, il dominio del Mediterraneo al Medio Oriente, il dominio del mar Nero alle possibilità di difesa anglo-russe nel Caucaso.

## LA CONTESA SUL MAR DEI CORALLI

La battaglia delle isole Salomone, ultima in ordine di tempo delle vittorie giapponesi nel Pacifico, conclude il ciclo operativo che, nel Grande Oceano, ha avuto inizio l'8 dicembre 1941 con la sorpresa di Pearl Harbour e ha proseguito attraverso i colpi del golfo del Siam (affondamento delle due grosse navi da battaglia inglesi *Prince of Wales* e *Repulse*), di Giava, di Ceylon, del mar dei Coralli e delle Midway a spazzare il nemico dalle rotte marittime sud secondo il piano di stringere l'Australia in un anello di sorveglianza nipponica, premessa indispensabile ad un non improbabile attacco diretto allo stesso nuovissimo continente.

Tale movimento palesa apertamente il concetto di escludere gli anglosassoni dai bacini marittimi interni della costa asiatico-orientale assicurando sempre meglio le comunicazioni fra il Nippon e la conquistata Insulinidia, concetto confermato dall'insistenza del Tenno per ottenere l'occupazione di tutta la Nuova Guinea la quale costituisce il baluardo avanzato della difesa anglosassone dell'Australia che ha in Porto Moresby il punto di appoggio delle rotte da e per gli Stati Uniti. Le Salomone poi sono la linea avanzata di questa difesa.

Ciò premesso ecco come si può fissare la genesi delle recenti battaglie dette delle «Isole Salomone». L'occupazione di Bougainville, Guadalcanar e altre terre del gruppo hanno intaccato la suddetta linea di difesa avanzata dell'Australia e perciò gli anglo-americani devono aver stabilito di riconquistarle onde ristabilire il cordone protettivo, affacciarsi sui bacini della Melanesia e agire offensivamente contro le comunicazioni esterne della marina giapponese.

Il giuoco valeva certamente la candela, ma l'ammiraglio mikadiale ha parato la mossa infliggendo alle forze navali delle «nazioni unite» un altro notevole salasso rappresentato dall'affondamento di un incrociatore pesante (inglese) tipo *Wichita*, dieci altri pure pesanti fra americani del tipo *Astoria* e inglesi del tipo *Australia*, quattro incrociatori leggeri, nove cacciatorpediniere e dieci navi da trasporto. Fra le navi danneggiate sono un incrociatore pesante, tre caccia e un

trasporto. Le perdite aeree assommano a 49 aeroplani da caccia e nove bombardieri. Tutto questo quasi senza danni dalla parte avversaria che ha accusato soltanto due incrociatori leggermente danneggiati e 21 aeroplani autolanciatisi contro il nemico. Nella seconda battaglia (24 agosto) altre 2 portaeree sono state fortemente danneggiate.

Sono perdite rilevanti che, dal punto di vista tattico, fanno della battaglia delle isole Salomone uno dei maggiori, se non addirittura il maggiore, scontro della guerra navale nel Pacifico e ciò per la mole imponente delle forze aeromarine che vi hanno partecipato e per le sue conseguenze veramente catastrofiche per gli anglosassoni i quali non hanno raggiunto nessuna delle mete che si prefiggevano.

#### IMPORTANZA DELLE PORTAEREI

Una questione tecnica di grande interesse ha anche sollevato la battaglia delle isole Salomone. Si è osservato come già nel pomeriggio del giorno 7 le due flotte si trovassero a contatto balistico, ma ciò non ostante le maggiori perdite vennero causate dall'arma aerea mediante i suoi voli in picchiata avvenuti — secondo l'uso nipponico — con il sacrificio degli stessi picchiatori. Si va così delineando sempre più il quesito se la portaerei, che solo può dare il mezzo di contrastare la bomba proveniente dal velivolo, debba diventare l'elemento essenziale delle flotte moderne in aggiunta, o in luogo, delle navi da battaglia la cui vulnerabilità è ancor più aumentata.

Questione grossa, destinata a fornire lunghe discussioni nell'avvenire, ma alla quale intanto ha apportato elementi di sicuro giudizio la nuova battaglia del Mediterraneo (11-13 agosto) nella quale una intera flotta, di cui facevano parte ben quattro portaerei, si è scontrata per più giorni quasi esclusivamente con mezzi aeronautici, subendo le più clamorose e importanti perdite che finora si erano dovute registrare in una lotta in simili condizioni.

Lo Stato Maggiore Generale italiano, in questa seconda battaglia del Mediterraneo avvenuta a poca distanza dalla giornata di Pantelleria (17 giugno 1942), ha infatti sperimentato un diverso sistema di attacco basato, oltre che sulle forze aeree, sui mezzi leggeri della R. Marina costituiti da una nuova motosilurante — MS. 16 — di maggiori dimensioni degli ordinari M.A.S., di più potente

armamento e capace di altissime velocità. È stato uno di questi MS. 16 ad affondare l'incrociatore *Manchester*, modernissima unità britannica varata nel 1938, con 13 cannoni da 152 e una velocità di 32 nodi!

Nella battaglia di Pantelleria era intervenuta una intera Divisione navale italiana — la 7<sup>a</sup> — e gli inglesi, nella supposizione di un *bis in idem*, avevano assegnato alla scorta di protezione del loro convoglio ben tre navi da battaglia di 35 mila tonnellate. Ogni urto con una forza navale di superficie avrebbe dovuto essere superato, secondo i calcoli dell'ammiragliato di Londra, dal solo rapporto di peso. Ecco invece che l'elasticità di concetto dello Stato Maggiore italiano ha fatto urtare nel vuoto la massa del nemico contrapponendogli invece ardissime navi leggere che ne hanno avuto ragione. Come è noto sono stati affondati 1 portaerei (*Essex*), 3 incrociatori, 2 cacciatorpediniere, 17 motoscafi del convoglio e danneggiate: 2 navi da battaglia, 2 portaerei, un incrociatore pesante, un cacciatorpediniere, 4 motoscafi oltre ad una quarantina di velivoli. Ciò, riferendosi alla forza del convoglio, sarebbero stati colpiti tutti i motoscafi e almeno la metà delle navi della scorta militare e ciò senza nessun affondamento dei mezzi navali italiani e la perdita di soli 19 apparecchi da parte nostra.

#### VALORE DI UNA VITTORIA

Si può dire che nessuna battaglia navale fra opposte unità di superficie avrebbe potuto produrre risultati migliori a favore della bandiera Tricolore. Senza intaccare affatto il nostro potenziale navale, anzi evitando d'impegnarlo menomamente, si è ottenuto una forte diminuzione della potenza nemica nel Mediterraneo e la vittoria ha maggior valore in quanto, sullo specchio d'acqua, il nemico disponeva una iniziale preponderanza aerea rappresentata dai velivoli imbarcati sulle quattro portaerei del convoglio di cui pure facevano parte i famosi incrociatori antiaerei tipo *Cairo* che la marina inglese è la sola a possedere.

Il nemico, continuamente martellato ed indotto a scompaginarsi, venne costretto a rientrare a Gibilterra inseguito sempre dai nostri aerei che, in perfetta armonia di mosse con quelli tedeschi, continuavano a battere anche i resti del convoglio diretti a Malta, base a sua volta duramente colpita e resa pressoché

inoperante per le comunicazioni inglesi attraverso il Mediterraneo.

In queste condizioni, e quando si ricordino i precedenti di Punta Stilo, Capo Teulada, Sirte e Pantelleria, si può veramente ritenere vietata all'Inghilterra la navigazione del Mediterraneo anche se fra gli inglesi c'è stato un bell'umore, il vice maresciallo dell'Aria sir Hugh Lloyd, che ha detto non essere, per gli italiani, neppure incominciata la guerra nel Mediterraneo! Motto di spirito veramente peregrino, ma facilmente ritorcibile osservando ai compatrioti del signor vice maresciallo che per essi, la guerra nel Mediterraneo, può dirsi invece finita, perchè non vi è più posto di manovra per la bandiera dalla Croce di Sant'Andrea!

Si comprende come la ferita mediterranea sia per Albione assai più dolorosa di quella del mar di Singapore o delle isole Salomone, perchè se la perdita di quei mari lontani costituisce soltanto una diminuzione di prestigio, qui, nel « mare nostrum » l'umiliazione della superba marina britannica che vi aveva visto la gloria di Nelson su cui finora aveva vissuto di male acquistata rendita, mette in pericolo uno dei più sensibili centri dell'Impero, poichè il Mediterraneo è la via più breve che unisce alla madre patria il vicino Oriente e l'India.

#### AUDACIA DEI MAS

Appendice geografica del Mediterraneo è il mar Nero, ma nei riguardi strategici costituisce uno scacchiere a sè con caratteristiche proprio che lo differenziano totalmente dal maggior fratello. La barriera naturale politica degli Stretti ce lo fa considerare sotto particolari aspetti i quali avrebbero dovuto giuocare in modo singolarmente favorevole a vantaggio della coalizione antitedesca. La flotta dell'U.R.S.S. vi aveva il predominio assoluto e quasi indifese erano le coste degli altri belligeranti: Romania e Bulgaria. È accaduto invece che la marina sovietica, rimasta inoperosa, è andata incontro a numerose perdite e la sua sorte finale — ormai variante fra la resa a discrezione, l'internamento nei porti neutrali della Turchia o l'autoaffondamento — appare in ogni caso ingloriosa.

Il terzo mare, il mar Nero, ha visto e vede pur esso le sue battaglie, non clamorose come quelle a cui abbiamo sopra accennato, ma ugualmente notevoli per continuità di sforzi, generosità di attacchi, importanza di risultati.

Fra i combattenti sono da rilevare, in primissimo piano, i motosiluratori italiani.

Come i nostri M.A.S. siano apparsi nel mar Nero ce l'ha detto un recente comunicato del Ministero della Marina. Hanno valicato le Alpi scomposti nelle loro parti essenziali, caricati su speciali autocarri, e non è stata facil cosa attraversare le strette vie dei villaggi di montagna. Qualche balcone si è dovuto abbattere e a numerosi ripieghi tecnici si è ricorso. Finalmente giunti al Danubio, rimontati gli scafi, si è potuto raggiungere la mèta senza ulteriore sforzo.

È stata una flotta che ha viaggiato per via terrestre! La cosa non è nuova. A parte il fatto che nella guerra 1914-1918 i germanici fecero qualcosa di simile inviando a Pola parti staccate di sommergibili che poi ricomposero per correre l'Adriatico, vi è un precedente tutto italiano risalente al 1437 quando la repubblica di Venezia, Doge Francesco Foscarelli, in guerra con Giovanni Maria Visconti, duca di Milano, mandò una flotta nel... lago di Garda per combattere i legni viscontei riuniti a Desenzano.

Fu un'impresa, per quei tempi, leggendaria. Sei galee, quattro fregate e venticinque grosse barche partirono dal famoso « Arzenà », risalirono l'Adige ancorandosi presso il paese di Ravazonze sotto le pendici orientali del Biaena. Di là, tratte a secco le navi e caricate su appositi traini, tirati da 2000 paia di buoi (120 per traino) risalirono la valletta di Loppio e andarono a vararsi a Torbole.

Uguale bravura degli antichi marinai della Serenissima hanno dimostrato i nostri reparti nell'inusitato viaggio e nella successiva lotta. Nel 1438 la flottiglia veneta, dapprima sconfitta a Maderno, fu poi, il 10 aprile 1440, vittoriosa a Riva di Trento. Più accorti i marinai del 1942 hanno riportato successi su successi coronati dal trionfale attacco di Feodosia ove la squadriglia dei M.A.S. ha silurato e affondato un crociatore sovietico di 6500 tonnellate (tipo *Krasny Krim*) armato con 15 cannoni da 130! Ottimo bilancio che assicura la supremazia dell'Asse anche nel mar Nero in attesa di ripetere i successi nel mar Caspio non appena quelle sponde saranno in possesso delle forze italo-tedesche-romene avanzanti dalla grande ansa del Don.

Tre mari, tre battaglie, tre vittorie, in attesa di poter dire: quattro mari, quattro battaglie, quattro vittorie.

ALBERTO AMANTE