

# L'OCEANO nella GRANDE GUERRA

(Pubblicato sulla **Rivista Informatica "Storia in network"**, [www.storiain.net](http://www.storiain.net), n. 248 - novembre 2017 con il titolo "**Fleet in being: la Grande guerra sui mari**")

**Il controllo dei mari, nella prospettiva di una guerra lunga e dell'organizzazione del blocco navale alla Germania, si rivela decisivo sull'esito a lungo termine della guerra.**

La 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale vede, per la prima volta, l'utilizzazione delle tre dimensioni dello spazio marittimo: la superficie, con gli scontri fra le flotte di combattimento; le profondità con le prime operazioni sottomarine di rilievo; e, secondariamente, le prime operazioni aeronavali. Sul mare, gli scontri rimarranno, tuttavia relativamente rari, per effetto della prudenza degli ammiragli tedeschi, che applicano, paradossalmente, la strategia della *fleet in being*, la "flotta in vita" (1), inventata da **Arthur Herbert, 1° conte di Torrington** nel 1690 e teorizzata dallo storico inglese **Julian Stafford Corbett** (1854-1922) (2).

## **La superiorità della Royal Navy**

All'inizio del conflitto, i Tedeschi, speravano, con la loro flotta di superficie ed i loro sottomarini, di poter rivaleggiare con i Britannici e perturbare significativamente le loro comunicazioni. Nonostante lo sforzo effettuato sotto l'impulso dell'**ammiraglio Alfred von Tirpitz** (1849-1930), la flotta tedesca rimaneva nettamente inferiore alla sua rivale. La flotta austro-ungarica, bloccata in Adriatico, non poteva essere di alcun aiuto, mentre la *Royal Navy* poteva orientare la sua componente principale, la *Grand Fleet*, alla sola sorveglianza del Mare del Nord, mentre il grosso della flotta francese era rischiarato nel Mediterraneo.

E' proprio su quest'ultimo teatro che il 4 agosto 1914 comincia la guerra sul mare, con i bombardamenti dei porti algerini da parte degli incrociatori *Goeben* e *Breslau*. Nella fase successiva di caccia ai due incrociatori tedeschi, le due navi si rifugeranno in Turchia, della quale alzeranno il paveso, dopo essere state

fittiziamente acquistate dal governo dei Giovani Turchi. I primi scontri significativi, avvenuti in alto mare, convinceranno rapidamente gli ammiragli del Kaiser verso una linea di prudenza. La squadra dell'Estremo Oriente, dell'**ammiraglio Maximilian von Spee** (Copenaghen 1861, Malvinas 1914), in rotta per l'Europa, infligge alla *Royal Navy*, il 1° novembre dello stesso anno nei pressi di capo Coronel, a largo del Cile, la sua prima sconfitta, dopo un secolo, che gli costerà due incrociatori. Dopo aver esitato un mese a lasciare Valparaiso, la flotta tedesca, mentre attacca l'arcipelago delle Falkland, viene sorpresa da parte del **vice ammiraglio inglese sir Frederick Doveton Sturdee** (1859-1925) con i suoi due incrociatori da battaglia. Il combattimento registra la morte di Maximilian von Spee e l'affondamento di quattro dei cinque incrociatori, mentre i Britannici non subiscono alcuna perdita. La scelta di una guerra di usura e di disturbo, effettuata con grandi navi da battaglia, sembra a quel punto compromessa. Questo fatto viene confermato, il 9 novembre, dalla distruzione, presso le isole Cocos, dell'incrociatore tedesco *Emden*, dopo che quest'ultimo aveva attaccato una ventina di navi mercantili nell'Oceano Indiano e dalla fine dell'incrociatore *Königsberg*, che frequenterà le coste est africane fino al luglio 1915. Queste navi isolate, chiamate impropriamente "corsare", avevano il compito di fissare un importante numero di unità inglesi incaricate di assicurare la loro distruzione, ma esse riusciranno a sopravvivere solamente qualche mese, provocando molto meno danni dei preventivati e decisamente meno dei sottomarini.

### **La battaglia di Helgoland**

La Royal Navy segna il suo territorio anche in Europa: il raid su Helgoland (28 agosto 1914) e quello condotto da idrovolanti contro la base di dirigibili tedeschi di Cuxhaven, nel dicembre seguente, mette in evidenza la vulnerabilità delle coste tedesche. Gli ammiragli del Kaiser vengono, in tal modo, spinti a conservare il più possibile fuori della portata nelle loro basi più protette (Wilhelmshaven, Kiel) e ad utilizzare il canale di Kiel per portare le loro unità dal relativo riparo del Baltico verso il Mare del Nord. La flotta tedesca restava così "in vita", evitando, secondo l'espressione attribuita al **kaiser Guglielmo 2° di Hohenzollern** (1859-1941), "di condurre delle azioni che portino a delle superbe sconfitte".

Di fronte a questa minaccia, la Royal Navy concentra i suoi incrociatori a Rosyth, presso Glasgow e le sue corazzate a Scapa Flow, nelle isole Orcadi, base meglio protetta e meno vulnerabile ai raid dei sottomarini. Gli incrociatori, in tale contesto, assicurano la sorveglianza quotidiana dei movimenti tedeschi, mentre le corazzate si tengono pronte ad intervenire, in caso di sortita massiccia della *Hochseeflotte*.

Le due flotte passeranno così la maggior parte della guerra a giocare a nascondino ed a cercare di evitare i sottomarini del nemico o le sue mine, un'altra novità della lotta sul mare, molto minacciosa. Le battaglie saranno rare e poco decisive: in occasione del raid su Helgoland, la marina tedesca segnala la perdita di tre incrociatori; nello scontro sul Dogger Bank (25 gennaio 1915) perde una delle sue migliori unità, l'incrociatore da battaglia *Blücher*, ma la maggior parte degli scontri navali resteranno limitati.

### **La battaglia dello Jutland**

L'unica eccezione è stata la battaglia dello Jutland che, combattuta il 31 marzo 1916, è stata la conseguenza di una sortita della *Hochseeflotte* lungo le coste danesi, per attirare la squadra degli incrociatori dell'**ammiraglio David Beatty** (1871-1936). Ultima battaglia "in linea" con navi che si cannoneggiano a vista, questo scontro è stato il più importante della storia navale per quanto attiene al numero delle unità impegnate e della potenza di fuoco riunita (complessivamente più di 250 navi, di cui 22 corazzate e 5 incrociatori da battaglia tedeschi contro 28 *dreadnought*, 9 incrociatori da battaglia ed 8 incrociatori pesanti inglesi). Questo è stato il solo momento in cui la *Grand Fleet* e la *Hochseeflotte* si sono avvicinate abbastanza per rischiare una battaglia decisiva. Ciascuno dei due campi pensava di ingannare l'avversario, schierando uno schermo di incrociatori, seguiti dal grosso della flotta. Dopo l'ingaggio degli incrociatori, l'intervento delle corazzate tedesche farà ripiegare i Britannici verso le loro corazzate, la cui entrata in azione nel combattimento provocherà il ripiegamento tedesco verso Wilhelmshaven. La flotta tedesca, più provata dallo scontro, aveva perso 7 incrociatori, 8 destroyers e più di 6 mila uomini contro 1 corazzata, 4 incrociatori leggeri, 5 destroyers e 2.500 marinai. La flotta inglese, al termine della giornata, non risulterà comunque vittoriosa, in quanto il rapporto di forze non era stato

sostanzialmente modificato ma, soprattutto, la marina tedesca non tenterà più sortite significative fino al 1918.

### **L'ammutinamento di Kiel**

La relativa inazione che segue alla battaglia dello Jutland, genererà frustrazione ed amarezza fra gli ufficiali, ma anche l'abbassamento del morale degli equipaggi. Questo stato di fatto permette di capire la decisione, per molti insensata, di tentare, nel 1918, una sortita "per l'onore" nel momento in cui la guerra è già perduta ed anche l'ammutinamento che ne segue (29 al 30 ottobre 1918), nonché la rivolta di Kiel punto di partenza della rivoluzione, che farà cadere il potere imperiale, qualche giorno prima della firma dell'armistizio.

Nel Mediterraneo, l'assalto lanciato contro gli Stretti turchi, per ristabilire il collegamento con la Russia attraverso il Mar Nero, si conclude con un sanguinoso fallimento. L'attacco contro i Dardanelli (febbraio-marzo 1915), inizialmente solo navale, si infrange sui campi di mine. L'artiglieria dei forti mette fuori combattimento 6 corazzate, di cui tre colate a picco (fra esse la francese *Bouvet*, con 650 marinai morti). Per quanto riguarda le truppe australiane, neozelandesi e francesi sbarcate a partire dal mese di aprile sulla penisola di Gallipoli, esse vi rimarranno bloccate, decimate dalla dissenteria e dalla sete, senza aver potuto raggiungere i famosi forti. Il solo successo tattico di questo fiasco è stato il reimbarco del corpo di spedizione, che viene completato agli inizi del 1916. Il fallimento comporta l'allontanamento di **Winston Churchill** (1874-1965) che, Primo lord dell'Ammiragliato agli inizi del conflitto, aveva ideato questa azione strategica di diversione.

Durante la Grande Guerra, le altre operazioni contro la terra saranno, per effetto del fallimento subito nel 1915, nettamente meno ambiziose. Nell'aprile e nel maggio 1918 i raid britannici su Zeebrugge ed Ostenda otterranno, per uno sbarco molto limitato ma oneroso in perdite umane, un mezzo successo tattico.

### **La guerra sottomarina**

La marina tedesca, condannata ad una relativa inazione in superficie, è stata più fortunata nel campo della guerra sottomarina. Già dal 22 settembre 1914, l'U-9 affonda da solo tre incrociatori britannici. Ma sarà nell'offensiva contro il

commercio del nemico che verranno impiegati i sottomarini, come risposta al blocco navale che impedisce alla Germania qualsiasi scambio marittimo.

Il sottomarino del 1914 – la marina imperiale ne dispone a quel tempo di una trentina – non è di certo il bastimento più adeguato per la missione che gli è stata assegnata. Basso sull'acqua e dunque poco visibile, il battello risulta armato debolmente in superficie e più lento di una nave a vapore e dispone di una debole autonomia in immersione, in quanto le batterie del suo motore elettrico sono poco efficienti. Si tratta di un "sommersibile", ma non di un vero "sottomarino". Egli può rivaleggiare con i velieri, ancora numerosi in superficie per assicurare i collegamenti commerciali nel 1914, ma i vapori possono sfuggirli facilmente e le navi da guerra risultano nettamente più rapide di lui. In tal modo, l'attacco contro il traffico nemico assumerà la forma di siluramenti di bastimenti isolati, senza preoccuparsi della nazionalità, fatto che suscita la collera dei paesi neutrali. Questo fatto viene sottolineato in occasione del siluramento, il 7 maggio 1915, del piroscafo britannico *Lusitania*. La nave della **Cunard Line** trasporta, oltre ai passeggeri, anche delle armi e delle munizioni, la cui esplosione affretta il suo naufragio al largo dell'Irlanda. La morte di un migliaio di passeggeri – di cui 128 cittadini americani fra i quali **Alfred Gwynne Vanderbilt** (1877-1915), il "re delle ferrovie", - suscita una viva emozione nell'opinione pubblica. Il presidente americano **Thomas Woodrow Wilson** (1856-1924) esigerà dalla Germania una limitazione della guerra sottomarina, la cui efficacia si ritroverà, in tal modo, assai ridotta: le perdite mensili dell'Intesa avevano raggiunto a quell'epoca le 150 mila tonnellate. I responsabili militari tedeschi stimano, tuttavia, che occorre moltiplicare la tale cifra per quattro per la durata di 6 mesi per poter mettere in ginocchio l'economia britannica.

Dopo due inverni (1915-16 e 1916-17) particolarmente duri per i civili, che soffrono gli effetti del blocco britannico e dei cattivi raccolti di patate, lo Stato maggiore imperiale germanico, annuncia la ripresa della guerra sottomarina "ad oltranza", a partire dal 31 gennaio 1917, con una flotta forte ormai di 125 unità, che diventeranno 150 agli inizi del 1918. Gli strateghi tedeschi effettuano una scommessa analoga a quella che implicava il piano del **feld maresciallo Alfred graf von Schlieffen** (Berlino, 28 febbraio 1833 – Berlino, 4 gennaio 1913) del 1914, quando speravano di battere la Francia in sei settimane. In effetti, anche questa volta essi sperano di raggiungere i loro obiettivi nell'arco di sei mesi,

sapendo che occorreranno 18 mesi perché un eventuale ingresso nella guerra degli USA possa diventare effettivo in Europa. Minacciata dalla carestia, dalla carenza di prodotti agricoli importati indispensabili al suo rifornimento e dal soffocamento della sua economia, sprovvista di materie prime necessarie al funzionamento della sua industria, la Gran Bretagna si vedrebbe costretta a cedere e la Francia, privata del sostegno vitale delle 70 divisioni britanniche, non avrebbe altro scampo che negoziare in posizioni di debolezza. L'agitazione rivoluzionaria apparsa in Russia nella primavera del 1917 non faceva altro che confortare questa visione delle cose e per di più, le prime settimane sembrano confermare questo calcolo.

### **Gli USA entrano in guerra**

Nel mese di aprile del 1917, quando gli USA hanno appena dichiarato la guerra, gli Untersee Boot (U-boot) colano a picco 900 mila tonnellate di naviglio (sei volte di più della media mensile anteriore) e la primavera dello stesso anno è marcata, per gli Alleati, da una grave crisi delle comunicazioni marittime. Ma la situazione evolve prima dell'estate: armando sistematicamente i trasporti, adottando, soprattutto, il principio del convoglio scortato, Inglesi ed Americani diminuiscono sensibilmente le loro perdite, per riportarle ad una media mensile di 300 mila tonnellate nel secondo semestre del 1917. Inoltre, l'efficacia della lotta anti sommergibile aumenta nel corso del 1918 e più di 130 U-boot (sui 180 in operazioni) vengono affondati negli ultimi due anni di guerra. Gli equipaggi affondati o catturati (il tasso di perdite dei sommergibilisti tedeschi è stato del 40%, molto superiore a quelle delle unità terrestri) diventano progressivamente sempre più difficili da rimpiazzare. Nell'aprile e nel maggio 1918 i raids effettuati con l'obiettivo di ostruire i passaggi delle basi sottomarine organizzate sulla costa belga non hanno rivestito, per contro, l'importanza che era stata loro data, in quanto i Tedeschi sono riusciti nel giro di pochi giorni a riaprire gli accessi.

Il bilancio della decisione tedesca di scatenare "la guerra sottomarina ad oltranza" si rivelerà, nel complesso, disastrosa. Gli U-boot hanno indubbiamente affondato più di 6 mila navi mercantili, per un equivalente di 13 milioni di tonnellate, ovvero i due terzi della flotta mercantile britannica dell'ante guerra; indubbiamente l'intervento degli USA fa modificare il rapporto di forze

terrestri solo a lungo termine (le divisioni americane verranno impiegate in prima linea solo nell'estate del 1918). Ma gli USA forniscono immediatamente importanti trasporti supplementari (la seconda flotta commerciale del mondo nel 1914 con più di 5 milioni di tonnellate) e l'accesso al mercato del credito, che consentirà di finanziare la prosecuzione della guerra e di sviluppare un'industria nuova, capace di ripianare in gran parte le perdite navali subite.

Gli Alleati hanno utilizzato anche loro i sommergibili: soprattutto per ricognizioni e per appoggiare le forze di superficie ed anche come minaccia latente nelle acque controllate dalla marina tedesca, piuttosto che per colpire il traffico commerciale. Nel Baltico, i Tedeschi sono costretti a porre fine, nell'agosto 1915, al loro tentativo di attacco combinato contro le coste lettoni, dopo il siluramento da parte di un sottomarino britannico, dell'incrociatore da battaglia *Moltke* all'ingresso del golfo di Riga e la stessa città di Riga potrà rimanere altri due anni nelle mani dei Russi.

Il lungo conflitto 1914-1918 ha comportato nella guerra navale, come in quella terrestre, grandi cambiamenti. Queste novità non si sono tutte concretate nel 1918. Occorrerà attendere gli inizi degli anni 1920 perché venga accettata la vulnerabilità delle navi agli attacchi aerei e che vengano realizzate le prime portaerei a ponte piatto. Ma, alla fine del 1918, risulta ormai evidente a tutti che i tempi delle battaglie navali "in linea", "alfa ed omega" della tattica navale da tre secoli, sono ormai passati.

## NOTE

(1) Nella guerra navale una "**fleet in being**" (flotta in essere o in vita) é una forza navale che estende un'influenza di controllo senza mai lasciare il porto. Una flotta, lasciando il porto per affrontare il nemico, è probabile che perda in battaglia e non influenzerebbe più le azioni del nemico, ma mentre rimane in salvo in porto, il nemico è costretto a schierare forze per controllarla continuamente. Una "flotta in essere" può far parte di una dottrina di blocco marittimo, ma di nessuna orientata al controllo marittimo. Il termine è stato utilizzato per primo da Lord Torrington, comandante delle forze della Royal Navy nella Manica, che si era venuto a trovare di fronte una forte flotta francese. Egli propose di evitare una battaglia, a meno di favorevolissime occasioni e fino a quando non fosse forte abbastanza. Così, tenendo la sua "fleet in being", egli ha potuto mantenere una

minaccia attiva sui Francesi, che ha costretto l'avversario a rimanere nell'area, per evitare e prevenire qualsiasi possibilità inglese nel prendere l'iniziativa. Tale atteggiamento, che ha il difetto di tenere concentrate la flotta in un porto, rendendola vulnerabile ad attacchi aerei, costituisce una opzione temporanea di sicurezza: E' la strategia adottata dalla marina dell'Argentina nel 1982 nella guerra delle Falklands

(2) **Corbett Julian Stafford**, *"Some Principles of Maritime Strategy"*, 1911