

ragionevole » dimenticando egli probabilmente le diverse occasioni della storia nelle quali le varie Potenze si unirono per agire in collaborazione strategica e tattica contro una sola Potenza Marittima, e nelle quali gli insuccessi non furono dovuti alla differenza di disciplina, di lingua o di comando, ma a divergenze nelle vedute politiche o ad errori nelle direttive strategiche. Un'alleanza di tutte le nazioni contro una grande Potenza Marittima ne determinerebbe l'isolamento e potrebbe anche avere effetti risolutivi se la nazione boicottata non avrà altre sorgenti di viveri e materie prime.

Quando gli Stati Uniti decisero di non entrare nella Lega, per dimostrare la necessità di possedere una forza navale uguale a quella della più forte Potenza Marittima affermarono che il loro commercio con l'estero, avendo raggiunto un valore quasi eguale a quello dell'Impero Britannico, (14.000 milioni di dollari contro 15.000 milioni) richiedeva una protezione delle vie del traffico, allo stesso modo che la Gran Bretagna era costretta a difendere le proprie. « Benchè le nostre vie di vettovagliamento siano essenzialmente vie terrestri, esse hanno una tale estensione da richiedere appropriati ed ininterrotti mezzi di trasporto..., l'insufficienza del manganese, essenziale per la fabbricazione dell'acciaio, provocherebbe una crisi nella fabbricazione dell'acciaio e con essa in tutto il sistema dei trasporti che in breve tempo diventerebbe insufficiente alle necessità del paese. Analogamente il servizio dei moto-trasporti è subordinato ai rifornimenti di gomma che è tutta importata dall'estero » (1). Altre materie prime indispensabili agli Stati Uniti erano lo stagno, il tungsteno, il nichel, il caffè, lo zucchero. Parallelamente alla protezione del commercio con l'estero occorreva considerare quella dei trasporti costieri per la distribuzione delle varie merci ed in particolar modo del carbone, dell'olio e del legno.

Per valutare il numero degli incrociatori necessari a proteggere questo traffico mercantile sarebbe stato giusto usare il metodo che l'Inghilterra aveva sostenuto prima del Trattato di Londra avente per base il numero delle posizioni (punti focali), nelle quali gli incrociatori avrebbero dovuto essere dislocati ed il numero dei convogli occorrenti per la distribuzione delle merci (2). Per stabilire il fabbisogno totale

---

(1) Relazione dell'Ammiraglio Hilary Jones della Marina degli Stati Uniti d'America sul Traffico marittimo.

(2) Ammiraglio C. HUGHES U. S. N.: *Congressional Report U. 834*, 3 marzo 1928.